

MERIMIES

SJÖMANNEN

4/2023

Merimies-Unionia kuultiin
– seurauksena
käräjäoikeuden
historiallinen päätös

Sjömans-Unionen
fick sin röst hörd
– följderna är ett
historiskt beslut
av tingsrätten

**NTF katsoo
tulevaisuuteen**

NTF blickar
mot framtiden

**HAKU UNIONIN
MÖKKEIHIN**
kevätkaudelle 2024!

**ANSÖKNINGEN OM
UNIONENS STUGOR**
vårperioden 2024!

Finnlines uusi rahti-matkustajalaiva
**M/s Finnsirius saapui
Suomen lipun alle**



Lämmittäjä Santtu Kaikkonen työskenteli Tarjanteella ensimmäistä kesäänsä ja on ylpeä ammatistaan.

Oletko käynyt tutustumassa digitaalisiin merimiesuutisiin?

SMU.FI > MERIMIESUUTISET

Jos et ole vielä lukenut kesän mittaan laajaa artikkelia höyrylaiva Tarjanteesta: Höyrylaiva Tarjanne lämpiää jälleen puille, niin käy tutustumassa smu.fi > Tarjanne lämpiää jälleen puilla



Suomen Hopealinjat-varustamo muutti Tarjanteen dieselkäyttöisestä puulämmittiseksi mäntyharjulaisten konemestari Markus Puttosen aloitteesta. Taaempänä Jämsänkoskella asuva höyrylaivakonekari Matti Heinonen.

TIESITKÖ?
Merimies-Unionin historia alkaa Tampereelta, jossa Tampereen höyrylaivain lämmittäjät olivat ensimmäisiä järjestäytyjiä.



Suomalainen Fennica lähtee Kanadaan. Monitoimimurtaja saa tehonsa suomalaisista, Wärtsilän suunnittelemissa pääkoneista. Konemestari Hannu Esko kiiltävissä konehuoneessa.

sisältö | innehåll

- | | | | |
|-------|---|----|--|
| 4 | Merimies-Unionin edustajakokous
14.-15.5.2024, Helsinki | 28 | Kemin Ajos
valmiina tulevaan |
| 6 | M/s Finnsirius saapui
Suomen lipun alle | 34 | Meriala ja
soviteltu päiväraha |
| | | | |
| 12 | Sähköautopalon riski
kasvaa laivoilla – vain
päivämäärä puuttuu | 37 | Kongressen närmar sig:
Kandidera i valet! |
| 15 | Haku Unionin mökkeihin
kevätkaudelle 2024 | 46 | Risken för elbilsbränder
ökar på fartygen
– det kommer att inträffa
förr eller senare |
| 16 | Tee työehtosopimus-
aloitteita! | 54 | Gör kollektiv-
avtalsförslag! |
| 17 | Merimies kysyy, lakimies vastaa:
Jatkuvasti linssissä luteena | 58 | Sjöfarten och
jämkad dagpenning |
| 21 | Monitoimimurtaja Fennica
lähtee avustustöihin Kanadaan | | |

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2023/2024

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Silva Kärpänoja / Rohkea Ruusu Oy
TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin rant 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 rant 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 • TIDTABELLEN

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
5	20.11.2023	15.12.2023
1	15.1.2024	9.2.2024
2	18.3.2024	19.4.2024
3	20.5.2024	20.6.2024
4	16.9.2024	11.10.2024
5	18.11.2024	20.12.2024

KANNEN KUVA SAANA LAMMINSIVU

Tarjoilija Katri Vallasvuori oli hakemassa Finnlinesin uudisrakennusta M/s Finnsiriusta Kiinasta.

Edustajakokous lähestyy: **Asetu ehdolle vaaleissa!**

Asettumalla ehdolle edustajakokousvaaleissa, voit olla tekemässä päätöksiä merenkulkijoiden tulevaisuudesta! Ehdokasasettelu työpaikoilla sekä osastoissa 2.10.–15.11.2023.

Neljän vuoden välein pidettävä edustajakokous on liiton korkein päättävä elin, jossa linjataan liiton suuntaviivat seuraavan nelivuotiskauden toiminnalle.

Merimies-Unionin kevään 2024 edustajakokouksen valmistelut ovat käynnistyneet. Edustajakokousvaalien ehdokasasettelu alkoi **2.10.** ja päättyi **15.11.2023**. Asettumalla ehdolle vaaleissa sinulla on paras vaikuttamisen paikka!

Vaaleissa jokainen Merimies-Unionin jäsen voi vaikuttaa liiton toimintaan ja tulevaisuuden linjanvetoihin. Kokousedustajat ja kokouksessa valittava liiton johto ja hallitus päättävät muun muassa näistä asioista seuraavan neljän vuoden aikana.

Valta ei ole jossain kaukana, vaan jokaisella jäsenellä on mahdollisuus vaikuttaa. Jokainen tuntee varmasti jonkun oman osastonsa ehdokkaan joko omalta työpaikaltaan tai ammattiosastosta. Kokousedustajia valitaan jäsenmäärän mukaisessa suhteessa. Eri sopimusaloja edustavat ihmiset päättävät yhdes-

sä Merimies-Unionin asioista koko jäsenistön etu aina lähtökohtanaan.

Ehdokasasettelun päätyttyä Merimies-Unionin hallitus vahvistaa ehdokasluettelot 12. joulukuuta 2023.

EDUSTAJAKOKOUSVAALIEN ÄÄNESTYSAIKA 19.1.–15.3.2024

Varsinainen vaali toimitetaan vuoden 2024 alussa.

Äänestysaika on **19.1.–15.3.2024**. Vaalimateriaali postitetaan Merimies-Unionin äänioikeutetuille jäsenille kotiin postitse tammikuussa. Seuraa siis kotipostiasi!

Merimies–Unionin edustajakokous

14.–15.5.2024, Helsinki

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

Asetu ehdokkaaksi!

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

Vaalipiirit

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

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

Merimies–Unionin edustajakokous

Aika: 14.–15.5.2024

Paikka: Helsinki, John Stenbergin rantaa 6

Ehdokasasettelu 2.10.–15.11.2023

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

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

Ehdokkaaksi nimeäminen edellyttää ehdokkaan kirjallisen suostumuksen.

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

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

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

Äänestäminen

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



Edustajakokous 2024 Kongress 2024



Merimies-Unioni
Sjömans-Unionen

Äänestysaika on: 19.1.–15.3.2024

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

Kotiin saapuvassa vaalimateriaalissa ovat:

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

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

Mikä on edustajakokous?

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

Varsinaisessa edustajakokouksessa käsitellään seuraavat asiat:

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

Tee edustajakokoukselle aloitteita!

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

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

Uuden aikakauden tähti aloitti
Itämeren laivaliikenteessä

Finnlinesin uusi rahti-matkustajalaiva

M/s Finnsirius saapui Suomen lipun alle

Finnlines-varustamon uusi rahti-matkustajalaiva M/s Finnsirius purjehtii Suomen lipun alla ja kuljettaa 1 100 matkustajaa ja 5 200 kaistametriä rahtia Naantali–Långnäs–Kapellskär-reitillä.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



M/s Finnsirius on saanut nimensä tähtitaivaan kirkkaimmasta tähdestä Siriuksesta. Aluksen kastajaispäivänä 13.9.2023 Naantalın sataman taivas loisti tähden lailla.



Hyttien nimiä on inspiroinut tähtitaivas – voit yöpyä vaikkapa ylellisessä Keфеus-sviitissä (Owner's Suite). Sviitissä on oma sauna jaamme merinäköalalla.

*M/s Finnsirius purjehtii
Naantalista Långnäs
kautta Kapellskäriin*

*Risteilyltä etsitään
nyt viihtyisyyttä
ja rauhaa*

*"Niin upea laiva, että
onnen kygneleet
nousevat silmiin"
– miehistön jäsen*

Itämeren laivaliikenteessä on alkanut uusi aikakausi. M/s Finnsirius on Itämeren risteilyliikenteen uusi tähti ja palvelukonsepti, joka ei jätä matkustajaa tai rekkamiestä kylmäksi. Risteilyltä etsitään nyt viihtyisyyttä ja rauhaa.

Naantalista muodostuu Suomen uusi rahti- ja risteilyliikenteen keskus, kun Finnlinesin uudet matkustaja-rahtilaivat saapuvat liikenteeseen. Naantalın sataman satamajärjestelyt on saatu hyvin valmiiksi vastaanottamaan kasvava rekka- ja henkilöautoliikenne. M/s Finnsirius teki neitsytmatkan Naantalista Kapellskäriin 15. syyskuuta 2023 ja sen sisarlaiva, M/s Finn-

canopus, aloittaa liikenteessä tammikuussa 2024.

Henkilömatkustajat kuljetetaan Naantalın satamasta alukseen sisään linja-autolla. Kun bussi ajaa rampista sisään ruumaan, laivan mittasuhteet alkavat hahmottua: lastitilat vain jatkuvat ja jatkuvat, eivätkä laidoillekaan tule heti vastaan. M/s Finnsirius on 235 metriä pitkä ja 33 metriä leveä. Itämeren laivajätin uumenissa on yhteensä viisi lastikantta rahdille ja ajoneuvoille.

Finnlines-varustamon liikevaihdosta yli 90 prosenttia muodostuu rahdista, mutta uusien Superstar-luokan alusten (M/s Finnsirius ja M/s Finn-

canopus) reilu askel matkustajaliikenteen suuntaan: M/s Finnsiriuksen kyytiin mahtuu 1 100 matkustajaa ja 5 200 kaistametriä rahtia.

Pitkän linjan finnlinesilainen, **Minna Kiiski**, on valmiina neuvomaan ja palvelemaan matkustajia Naantalın satamassa. Kiiski ja kollegansa **Hannu Savola** Naantalın satamasta kuuluvat Merimies-Unionin Matkailu- ja Huolinta-alan osastoon. Merimies-Unioniin kuuluu myös siis "maapuolen" ihmisistä. Naantalın satamasta satamavalvojat kuuluvat puolestaan Merimies-Unionin Satama-alan osastoon. Kummatkin osastot ovat valtakunnallisia, eli niihin kuuluu jäseniä eri kaupungeista ja työpaikoilta. >>

*Under
the Stars*

*Spa-osaston poreammeisiin
voi dipata löylyjen
välissä niin sisällä kuin
ulkoterassilla.*

FINNLINES

Finnlines
a Grimaldi Group company



Aurinkoinen naantalilainen Minna Kiiski vastaanottaa ja neuvoo matkustajia Naantalin sataman lähtöselvityksessä.



Baarimestari Anniina Laine on tuttu Merimies-Unionin luottamusmieskursseilta. M/s Finnsiriuksella Laine työskentelee Höyry Spa-baarissa. "Spa:han voi tulla viettämään vain aikaa ja katselemaan merimaisemia", baarimestari mainostaa.



Baarimestari Alexander Ruzza



Baarimestari Ville Okker

Uusi palvelukonsepti Itämeren liikenteessä

Finnlinesin Superstar-luokan alukset tarjoavat matkustajalle – olipa hän risteilymatkustaja tai rekkamies – viihtyisän ja elämyksellisen matkan. Naantalista voi tehdä jatkossa Finnlinesin laivoilla *Saaristomeri Picnic*-päiväristeilyn Ahvenanmaalle tai kiireettömämmän yön yli risteilyn Ruotsiin.

M/s Finnsirius on palvelukonseptiltaan ja arkkitehtuuriltaan täysin uudenlainen laiva Itämeren laivaliikenteessä. Matkustajien, mutta myös miehistön, ensivaikutelma uudesta aluksesta oli onnen liikutus – jopa mykistys.

– Laiva on niin upea, että nousi onnen kyyneleet silmiin, kun tulimme tänne töihin, ihastelee ravintolaosastolla työskentelevä merimies uutta työpaikkaansa.

Itämeren uuden tähdenlennon valtava koko on mahdollistanut rakentaa laivaan suuret ja avarat ravintola- ja oleskelutilat sekä hytit ja miehistötilat.

– Miehistötilat ovat ensivaikutelmiltaan miellyttävät. Messi toimii ja miehistöllä on hyvä, oma punttitali.

M/s Finnsiriuksen käytävät ja aulat ovat väljät. Niitä pitkin mahtuu kulkemaan niin kävelijät kuin lastenrattaat sekä rollaattoritkin. Laivan suunnittelussa on huomioitu niin liikunta- kuin näkörajoitteiset kaideopasteita myöten.

Seitsemän ravintolaa ja baaria

Finnlinesin uusilta laivoilta löytyy jopa seitsemän ravintolaa ja baaria: Fisherman's Bistro, Cargo Buffet, Micke's Wine & Dine, Barrel Bay Bar & Tapas, Under the Stars, Stellar Lounge ja Höyry – Spa Bar.

Kahvilat ja ravintolat on sijoitettu aluksen kannelle 11 ja 12 ja ne jatkuvat yhtenä ketjuna läpi koko kerroksen. Keittiöt sijaitsevat aluksen keskellä suoraan ravintoloiden vieressä (huom! pääkeittiö kannelle 10), joista tarjottavat on lyhyt sekä kätevä matka toimittaa tarjolle houkutteleviin vitriineihin.

Aluksen ravintoloiden menut ovat kokki / ravintoloitsija **Henri Alénin** käsialaa. Menuiden suunnittelussa on ollut mukana myös Finnlinesin oma väki. Ruoat valmistaa

"Tulomatkalla Kiinasta ajoimme taifuunin läpi. Se oli voimakas, mutta alus ja miehistö selvisivät siitä hyvin ja kaikki on kunnossa", tarjoilija Katri Vallasvuori kertoo.

miehistö, joista monet ovat kokeneita talouspuolen huippuosaajia eri laivoilta. Myös maista on tullut uusia alan ammattilaisia. Yksi heistä on M/s Finnsiriuksen keittiöpäällikkö **Sami Mäkinen**.

– Työskentelin viimeksi keittiömestarina Turun kaupungintalon edustuskeittiössä, keittiöpäällikkö Mäkinen kertoo.

Mäkinen ehti työskennellä 30 vuotta maissa ja palasi nyt takaisin laivalle. Meritermit soljuvat luonnikkaasti keittiöpäällikön suusta, kun hän kehuu työkavereitaan.

– Nostan näille miehille hattua. Saavuimme laivalle lauantaina ja pistimme ravintolat



Fisherman's Bistrossa matkustajia iloisesti tervehtii Yasemin Ermez. – Muutin vuonna 2005 Turkista Suomeen. Nyt olen asunut 18 vuotta Suomessa ja olen ollut täällä alusta, eli saapumisestani lähtien töissä.



Tarjoilija Katri Vallasvuori on vanha finnlinessilainen ja tyytyväinen päästyään töihin uuteen alukseen. M/s Finnsiriuksen hakumatka Kiinasta oli eksoottinen: – Pitkällä merimatalla näki delfinejä, lentokaloja ja jopa haita.





Upea sisustustakka ja nojatuolit: kyllä kelpaa istuskella.



Uusi alus tuo työtä ja vero- tuloja Suomeen

SUOMALAISEN KAUPPALAIVASTON uusiutuminen on tärkeää. Jokainen uusi, Suomen lipun alle saapunut uudisrakennus tuo tullessaan monia myönteisiä asioita Suomelle.

- kasvattaa ja kehittää suomalaista merenkulkubisnestä > tuotekehitys ja innovaatiot
- tarjoaa työtä ja toimeentulon merenkulkijoille, jotka maksavat verot Suomeen
- tarjoaa uusia uramahdollisuuksia jo merillä työskennelleille ja uusille osaajille maista
- tarjoaa työtä ympäri Suomen: merillä voi käydä töissä aina Iinarista saakka (vuorottelu)
- uudistaa suomalaista tonnistoa: uudet alukset ovat maailman ympäristöystävällisimpiä ja käyttävät uutta tekniikkaa
- Suomen huoltovarmuus säilyy ja ylläpidetään – ja jopa kohenee uusien alusten myötä
- Suomalainen merimiesammattitaito, merenkulku ja meriklusteri säilyvät ja niillä on jatkuvuus ja tulevaisuus: Suomi on saari ja täysin merenkulusta riippuvainen kuljetustemme osalta.

Keittiöpäällikkö Sami Mäkinen ja kokki Ville Hämäläinen & ensimmäinen kattaus: tervetuloa laivaan!

Kokki Rosalyn Kettunen ja keittiömestari Peter Palander laittavat vitriiniä tarjoilukuntoon ja toivottavat matkustajat tervetulleiksi laivaan!

nollasta pystyyn neljän päivän aikana, hän kehuu vieressään seisovia keittiömestari **Peter Palanderia** ja kokki **Ville Hämäläistä**.

Peter Palander kertoo työskennelleensä 20 vuotta Finnlinesilla ja Ville Hämäläinen on tehnyt aiemmin töitä maissa, Eckeröllä ja jäänmurtaajilla. Nyt kokkikolmikko on valmiina vastaanottamaan aluksen ensimmäiset ruokailijat Cargo Buffetissa.

– Ruoka on valmis ja pöydät katettu. Kaikki on valmista 700:a kutsuvierasta varten, kokit asettelevat lämpimiä ruokia tarjolle.

M/s Finnsiriuksen käytävä on leveä ja kiertää suoraviivaisesti ravintoloiden vierestä kuin urheilurata ympäri koko kannen 11. Tämä tekee M/s Finnsiriuksella liikkumisesta helppoa, eikä aluksella tarvitse ”navigoida” paikasta toiseen. Myös suuri 370 neliön tax free-myymälä Sailor’s Shop sijoittuu suoraan avaran aulan varrelle.

Ravintoloiden pöydät ja oleilutilat sijaitsevat puolestaan suoraan käytävän toisella puolella suurten ikkunoiden vieressä. M/s Finnsiriuksen ravintolakerroksesta on kaikkialta avarat ikkunat ja suora merimaisema Itämerelle.

Erilaiset oleilutilat jatkuvat aluksen ravintolasta toiseen tyylikkäänä kokonaisuutena ja voit piipahdella niissä ja rentoutua sekä levätä merimatkana aikana lukuisissa aluksen eri ”olohuoneista”. Löytyypä eräältä keskikäytävältä tyylikäs sisustustakkakin herrasmiesmäisine nojatuoleineen.

Baarimestari loihtii drinkkejä toiveiden mukaan

Baarimestari **Alexander Ruzza** tarjoilee kutsuvieraille juomia. Koronavuosien jälkeen työ uudella M/s Finnsiriuksella on upea asia. Ruzza on kokenut konkari ja merimies, joka on toiminut myös Merimies-Unionin luottamusmiehenä ja erilaisissa työturvallisuustehävissä. Heti alkuunsa siis ”Unionin uutisia”:

– Kapteenin toimesta aloitimme jo toissapäivänä kartoituksen, että pääsimme valitsemaan meidän luottamusmiehet ja työturvallisuusporukan, eli asia on työn alla.

Entä miltä uusi työpaikka vaikuttaa?

– Olemme tulleet selvästi 2000-luvulle, Alexander Ruzza toteaa ensitunnelmista uudesta laivasta.

– Henkilökunnan tilat on huomioitu hyvin: niissä on riittävästi tilaa. Messi on kaunis ja iso, hyvin laitettu. On erilaisia viihdetarvikkeita ja miehistön kuntosalista löytyvät ihan uudet laitteet. Saunat ja muut puitteet ovat ihan huikeat.

2 500 ihmistä on hakenut töihin uusille Finnlinesin laivoille, Ruzza tietää kertoa.

– Hyvin on rekrytointi toiminut ja olemme saaneet tänne mainioita ihmisiä ja oikeita ihmisiä oikeisiin paikkoihin. Nyt toivomme, että myös asiakkaat löytävät meidät.

”Teemme jotakin uutta”

M/s Finnsiriuksen rekisteröinti Suomen lipun alle tarjosi töitä ja uusia ➡



Lapsille leikkitila kannella 12

Finnlinesin matkustajaliikenteestä vastaava johtaja Marco Palmu kaappasi kainaloonsa M/s Finnsiriuksen kastajaispäivänä aluksen mykistävän sisustuksen suunnittelijan Vertti Kiven.

M/s Finnsirukselta löytyy perinteistä poikkeava valaistus ja muotoja.

uramahdollisuuksia merenkulkijoille. Alus tarjoaa työpaikkoja noin 200 merenkulkijalle. Baarimestari **Ville Okker** iloitsee uudesta työpaikastaan.

– Kaikilla on sama asenne, että olemme luomassa jotakin uutta, Okker kertoo ensitunnelmistaan uudessa työpaikassa.

– Hyppäsin M/s Finnsiriuksen kyytiin Antwerpenistä, kun sitä tuotiin Suomeen. Laiva oli jo hyvin varusteltu ja sen kuntoon laitto sujui ripeästi, Okker kertoo kaataessaan viiniä tarjolle M/s Finnsiriuksen kutsuvieraille.

Finnsiriuksella työskentelee merenkulkijoita Finnlinesilta, mutta myös muista varustamoista. Okker saapui Finnlinesille Viking Linelta.

– Aloitin merityöt vuonna 2010 Viking Linen M/s Mariellassa, joka kävi vanhaksi ja myytiin Välimerelle 2021.

Sisustus henkii saaristoa

M/s Finnsiriuksen sisustus on särmikäs ja puhutteleva - kaikkea muuta kuin ”pelkkää puuta ja peltiä”, jota alukselta odotti vastaantulevan. Sisustukseen on haluttu tuoda mukaan saaristomeri – tai paremmin sanottuna – viedä matkustaja osaksi saaristomeren maisemaa. Aluksen ravintolakansi on yhtä suurta maisemaikkunaa, josta voi ihaila Itämerta.

M/s Finnsiriuksen sisätilat ovat suomalaisen sisustusarkkitehtitoimisto **dSign Vertti Kiven** käsialaa. Sisustusväreissä on särmää ja ne sointuvat upeasti yhteen sekä kestävät aikaa. Aluksen sisustus ei ole suorakulmainen, vaan alukselta löytyy saarekkeita ja perinteistä poikkeavia muotoja. Pehmeät istuimet houkuttelevat rentoutumaan.

Tähtitaivaan kirkkaimman tähden mukaan nimensä saaneella aluksella on panostettu vahvasti myös valaistukseen, joka on yksi vahva sisustusarkkitehtuurin osa. Aluksen katosta ja käytäviltä sekä oleilutiloista löytyy yllätyksellisiä ja jokaiseen tilaan sointuvia valaisimia, olipa kyseessä vaikkapa tyylikkää lokit Stellar Loungen katossa tai eräässä saarekkeessa valaisimet kuin metsän sienet.

Ei viihde, vaan viihtyvyyslaiva

Finnlines ei kertomansa mukaan halua kilpailla perinteisistä Tukholmanristeilyn matkustajista, minkä vuoksi uusilta Supersat-luokan aluksilta ei löydy yökerhoa.

– Laiva on suunniteltu viihtyisäksi, vaan ei viihdelaivaksi, toteaa baarimestari **Anniina Laine**, joka on tuttu myös Merimies-Unionin luottamusmieskursseilta.

Laine siivittää M/s Finnsiriuksella matkustajia saunan lauteille ja työskentelee

aluksen Höyry spa- ja saunaosastolla, joka sijaitsee aluksen ylimmällä kannella. Itämeren maisemista voi nautiskella ihanissa korituleissa ja ulkokannelta voi vilvoitella myös ulkoporealtaassa.

– Idea on, että sauna- ja spa osastolla voi nyt myös viettää aikaa ja tulla ulkokannelle vain nautiskelemaan ja rentoutumaan. Ylimmältä kannelta löytyy 400 neliön katettu terrassialue, jolla saunaosaston lisäksi palvelemme, baarimestari Anniina Laineelta sujuu drinkkien teko sekä alkoholilla että ilman.

M/s Finnsiriuksella panostetaan hyvinvointiin ja terveyteen. Höyry Spa-osastolta on suora panoraamamaisema Itämerelle. Osastolta löytyy sekä perinteinen suomalaisen sauna että höyrysauna.

– Spa-osaston yhteydestä löytyy myös hyvin varusteltu **kuntosali** sekä **joogastudio**, jonka voi halutessaan vuokrata omaan käyttöön, baarimestari Laine mainostaa.

Kuntosali ja saunat urheiluseurojen käyttöön

Alukselta löytyvät suuret ja kattavat kuntolutilat sekä saunat mahdollistavat aluksen tarjoamisen esimerkiksi urheiluseurojen käyttöön, jotka menevät laivalla Suomesta Ruotsiin ja toisinpäin. Kuntosalia voi vuokrata käyttöönsä kaikki laivamatkustajat.



Family & Friends-hytti merinäköalalla. Tilava ikkunallinen hytti erillisellä makuuhuoneella jopa kuudelle henkilölle.

Myyvälän väki vasemmalta: Nina Senvall, Benita Hagström, Saara Lamont, Rünno Sakovits ja Kalle Soiluva. Henkilökunta on tarmoa täynnä: "Olemme todella vaikuttuneita uuden aluksen tyylikkyydestä ja kauneudesta. Laivan palvelukonsepti on ainutlaatuinen ja kunnianhimoinen, mutta uskomme pystyvämme toteuttamaan sen".

Stellar Lounge

Laivan keulassa sijaitsevasta Stellar Loungesta avautuu yksi laivan upeimmista näköaloista. Aluksen miehistöstä monet kehuvat erityisesti Loungea aluksen yhdeksi upeimmaksi paikaksi. Tilaa sopii niin yritysten käyttöön kuin yksittäisille matkustajille.

– Stellarin tilat ovat hulpeat. 65 euron hintaan saat varata tilan omaan käyttöösi ja syödä ja juoda Lounge juhlovasta tarjonnasta. Tila sopii hyvin työntekoon tai vain omaan rauhalliseen matkustamiseen.

Loungesta löytyy myös erikokoisia kokoustiloja, joita voi varata omaan käyttöön lisämaksusta. Lounge tilat käsittävät aluksen koko keulaosan.

Lapsille leikkitila kannella 12

Uudet laivat ovat suunniteltu perheiden tarpeisiin. Sisätiloista löytyy meriteemainen Kid's Corner ja ulkokannelta Space Games -leikkialue avaruustyyliin. Fisherman's Bistrost löytyy Family Zone -alue ja Friends & Family-hytit ovat omiaan jopa kuuden henkilön perheille.

Lemmikki matkalle mukaan

Aluksen erikoisuus ovat lemmikeille suunnitellut omat oleskelutilat. Risteilylle lähtö ei kaadu enää siihen, ettei koiralla tai kissalle ole hoitajaa, sillä oman lemmikin voi ot-

taa matkalle mukaan. Aluksen ulkokannella ja sisätiloissa on lemmikeille omat tilat ja esimerkiksi koirat voivat leikkiä vapaana niiden omalla aidatulla alueella kannella 12. Lemmikkihytit on sijoitettu kätevästi lähellä lemmikkien ulkoilutusaluetta. Aluksen bistrosta löytyy puolestaan oma lemmikkiystävällinen Pet Zone -alue.

Hulpeat hytit nimetty tähtitaivaan mukaan

Hytit sijaitsevat kansilla 9-10 ja ne loksauttavat suun auki sisustukseltaan. Hyttien suunnittelussa on otettu huomioon allergiat: hyteissä ei ole kokolattiamattoja. Liikuntaesteisille matkustajille löytyy esteettömiä hyttejä ja sopivia hyttejä lemmikkieläinten kanssa matkustaville.

Erityisesti perheet on huomioitu aluksen koko suunnittelussa hyttejä myöten. Family & Friends -hytti sopii kuuden henkilön käyttöön. Hytissä on väliovi, jonka takana on nukkumtila esimerkiksi lapsille erikseen.

Alukselta löytyy myös sviittejä, joista hulpeimmasta, Kefeuksesta, löytyy oma sauna ja amme merinäköalalla. Kaikki aluksen hytit ovat tasokkaita, matkustitpa missä hytti luokassa tahansa. ⚓



Laivan ylimmän kannen Under the Stars -terassilla ihailaan merimaishan lisäksi tähtitaivasta illan hämärtyttyä.



Spa-osaston yhteydestä löytyvät myös kuntosali ja joogastudio, joista avautuvat upeat maisemat Saaristomerelle.



Aluksen erikoisuus ovat lemmikeille suunnitellut omat oleskelutilat.

Sähköautopalon riski kasvaa laivoilla – vain päivämäärä puuttuu

Sähköautojen määrä kasvaa monikymmenkertaiseksi tulevina vuosina. Samalla myös sähköautojen akkupalojen määrä kasvaa.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT JUHA GRANATH, MARKO HASSINEN JA SHUTTERSTOCK



Marko Hassinen

Suomessa ei ole varauduttu yhä kasvavaan sähköautojen akkupalojen riskiin. Yhdysvalloissa ja Britanniassa sähköpyörien ja -skootterien tuominen busseihin ja metroon on jo kielletty, pelastusalan asiantuntija **Marko Hassinen** sanoo.

Itämerellä toimivia laivayhtiöitä on koeteltu kovalla kädellä viime vuosina.

Ensin koronapandemia pysäytti koko matkustajaliikenteen, sitten Venäjän Ukrainassa aloittama brutaali sota heikensi Itä-

meren turvallisuutta. Itämeren viimeisimmät uhkakuvat ovat Ruotsiin kohdistuva terroriuhka ja sähköautojen akkupaloriskit.

Laivayhtiöt eivät pysty vaikuttamaan pandemian, sotien tai terrorismin syihin, mutta varustamojen pitää löytää keinot sähköautojen akkupalojen estämiseksi laivoilla. Sähköautot lisääntyvät hurjaa vauhtia, ja sähköautopalon todennäköisyys laivalla kasvaa koko ajan.

Pelastusalan asiantuntija ja Itä-Suomen yliopiston lehtori Marko Hassisen mukaan

Sähköauton akkupalossa lämpötila nousee helposti jopa yli 1000 asteen. Tyypillistä on, että palon alkuvaiheessa syntyy valkoista savun näköistä kaasua. Se on hengitettynä vaarallista.



Tietoisuutta ja harjoittelua lisäämällä sähköauto-palon riskit pienenevät.

asioiden kuntoon saamiseksi ei tarvitse mennä katastrofin kautta.

– Nykyiset sammutusmenetelmät riittävät ja tarvittavaa sammutuskalustoa on tarpeeksi saatavilla. Merenkulun puolella varustamojen tehtävä on hankkia tarvittava välineistö ja kouluttaa henkilökunta. Tietoisuutta ja harjoittelua lisäämällä sähköauto-palon riskit pienenevät.

Huoli sähköautojen paloturvallisuudesta on aiheellinen. Tammi-heinäkuun aikana täyssähköautojen osuus ensirekisteröinnistä Suomessa oli 31,9 prosenttia. Vuoteen 2035 täyssähköautojen osuus maamme koko autokannasta ennustetaan nousevan jo 36,4 prosenttiin.

– Sähköisiä ja teknisiä laitteita koskee sama laki. Alussa lastentaudit aiheuttavat runsaasti vikaantumista. Sitten seuraa tasainen jakso, kunnes laitteen elinkaaren päässä viat taas lisääntyvät. Tämä laki pätee myös sähköautojen akkupaloihin, Marko Hassinen sanoo.

Ei viallisia sähköautoja laivaan

Tallink Siljan M/s Megastar on lähdössä elokuun viimeisenä perjantaina Länsisatamasta Tallinnaan. Huolettomia matkustajia nousee jatkuvana virtana liukuportaita pitkin satamaterminaaliin ja satoja metriä pitkät autojonot odottavat autokannen avautumista.

Menijöitä riittää eikä menneen kesän suuri puheenaihe sähköautojen akkupalot tunnu matkustajia säikäyttävän. Tallink Siljan erityissuojeluvaltuutettu **Ismo Silvennoinen** vakuuttaa, että yhtiössä sen sijaan seurataan hyvin tarkasti sähköautojen akkupalojen muodostamaa onnettomuusriskiä.

– Emme ota viallisia sähköautoja laivaan. Emme myöskään lataa sähköautoja autokannella, koska silloin paloriski suurenee huomattavasti. Itse en pidä sähköautoa sen

suurempana riskinä kuin polttomoottoriautoa, Silvennoinen vakuuttaa.

Merimiesten facebook-ryhmässä on sen sijaan käyty kesän mittaan huolestunutta keskustelua sähköautopaloista. Sivuille on linkattu kuvia niin meillä kuin maailmalla sattuneista sähköautojen ja -bussien räjähdysmäisistä paloista.

– Sähköauton palosta uutisoidaan herkästi. Pitää muistaa, että vasta sähköauton akkupalo on ongelma. Jos sähköauton sisätilat syttyvät, se on silloin ihan tavallinen autopalo, pelastusalan asiantuntija Marko Hassinen muistuttaa.

Merimiesten huolen ymmärtää. Tallink-konserni kuljetti viime heinäkuussa kaikilla reiteillään noin 800 000 matkustajaa ja 150 000 ajoneuvoa ja rahtiyksikköä.

– Laivoillamme on palontorjuntaan koulutettua henkilökuntaa ja miehistö harjoittelee säännöllisesti. Aivan äskettäin ulkopuoliset asiantuntijat kouluttivat laivastomme kapteeneja sähköautopalojen varalta, Tallink Siljan viestintäjohtaja **Marika Nöjd** sanoo.

Heinäkuussa uutisoitiin maailmanlaajuisesti Hollannin edustalla M/s *Fremantle*-rahtialuksen tulipalosta. Alkuvaiheessa viranomaiset epäilivät palon saaneen alkunsa laivan kyydissä olleista sähköautoista. Myöhemmin epäily kumottiin. Palon syy on yhä epäselvä.

– En tiedä varmistuuko Hollannin laivapalon syy koskaan. Sen tiedän, että jonain päivänä sähköauto syttyy laivalla palamaan, Marko Hassinen sanoo.

Palon syy valmistusvirhe tai kova isku

Sähköauton akkupalo johtuu yleensä valmistusvirheestä tai ulkoisen iskun aiheuttamasta viasta, joka johtaa esimerkiksi kennon sisäiseen oikosulkuun. Mikä sähköauton sytyttäisi laivan autokannella, pelastusalan asiantuntija Marko Hassinen?

– Se voisi olla valmistusvirhe jossakin kennossa. Sen sijaan autokannen nopeuksissa on vaikea keksiä niin kovaa iskua, jossa olisi niin paljon energiaa, että se rikkoisi akun suojauksen. Maantieliikenteessä sellainen isku on mahdollinen. >>



Merimiesten huoli sähköautojen paloturvallisuudesta on aiheellinen. Varustamojen tehtävä on hankkia tarvittava välineistö ja kouluttaa henkilökunta.



Yksi tapa sammuttaa akkupalo on upottaa auto vesialtaaseen. Menetelmä on hankala lyhyillä merimatkoilla, koska upotusaika on pitkä, ja auto pitää saada nopeasti ulos autokannelta.



Varsisammutin on myös tehokas keino: laite viedään akun alle ja aukaistaan hana. Se on helppoa ja turvallista.

Suomessa palaa vuosittain noin 1300 autoa, joista vain murto-osa on ollut sähköautopaloja. Syykin on yksinkertainen; sähköautoja on vähän ja vanhimmatkin litiumioniakut ovat vasta noin 15 vuoden ikäisiä.

– Jos verrataan satunnaista polttomootoriautoa sähköautoon, niin polttomootoriauto syttyy herkemmin. Sähköauton akkupalon ongelmana on, että sitä on hirveän vaikea sammuttaa.

Litiumioniakun palon sammuttaminen on hankalaa, koska syttymisreaktio ei vaadi ulkopuolista happea. Sähköautoissa ongelma vielä korostuu, koska akku on suuri, hankalassa paikassa ja hyvin suojattu.

– Akkupalossa lämpötila nousee helposti jopa yli 1000 asteen. Tyypillistä on, että palon alkuvaiheessa syntyy valkoista savun näköistä kaasua. Se on hengitettynä vaarallista. Sammuttajalla on oltava palomiehen varusteet, Hassinen muistuttaa.

Pelastusalan asiantuntija Hassisen mukaan ongelma on, että Suomessa ei varauduta sähköautojen akkupalojen riskeihin tarpeeksi vakavasti. USA:ssa ja Britanniassa sähköpolkupyörien ja skoottereiden tuominen julkisiin liikennevälineisiin on jo kielletty.

– Kevyiden sähköajoneuvojen akkupalot on myös vakavasti otettava riski. Siinä pistoliekit, palavat heitteet ja roiskeet levittävät paloa erittäin tehokkaasti. Jo polkupyörän akun sammuttaminen vaatii paloasun ja paineilmahengityslaitteen.

Kolme tapaa sammuttaa

Viking Linen M/s Gabriella on lähdössä Katatanokan satamasta kohti Tukholmaa. Pitkät henkilöauto- ja rekkajonot tunkevat nauhana sisään autokannelle. Menijöitä riittää, sillä Viking kuljetti viime vuonna yli viisi miljoonaa matkustajaa ja noin 750 000 henkilöautoa ja rekkaa.

Viking Line ei ole kirjannut kuljettamien sähköautojen tarkkaa lukua, mutta turvallisuuspäällikkö Anders Nybergin mukaan yhtiö varautuu sähköautopaloihin perusteellisella koulutuksella ja ajanmukaisella varustuksella.

– Sähköautopalot ovat olleet meillä teemana viikoittaisissa pelastusharjoituksissa. Lisäksi osa alusten miehistöstä ja maassa toimivasta henkilöstöstä on osallistunut pelastusalan ammattilaisten vetämiin sähköautopaloja käsitteleviin luentoihin.

– Yhtiö on hankkinut uusia sammutuspeittoja, paloasuja, lämpökameroita, varsisammuttimia ja sekä akun lävistämiseen suunniteltua erikoiskalustoa, Viking Linen turvallisuuspäällikkö Anders Nyberg luettelee.

Pelastusalan asiantuntija Marko Hassinen puolestaan luettelee kolme sammutustapaa, jolla laivalla syttynyt sähköauton akkupalo voidaan tainnuttaa. Ne ovat ulkoinen jäähdyttäminen, auton upotus tilapäisaltaaseen ja akun lävistäminen.

– Ahtaalla autokannella paras sammutustapa on jäähdyttää akku altaisiin joko au-

toa kallistamalla tai vain laskemalla vettä akkuun. Varsisammutin on myös tehokas keino: laite viedään akun alle ja aukaistaan hana. Se on helppoa ja turvallista.

Ulkoista jäähdyttämistä tehokkaampi tapa on läpäistä akun kuori ja ruiskuttaa jäähdyttävä aine suoraan akun sisään. Se on vaativa työ ja edellyttää erityiskoulutettua henkilöä ja suojavarusteita.

– Kolmas tapa on upottaa auto vesialtaaseen, ja vettä on oltava niin paljon, että akku peittyy. Menetelmä on hankala lyhyillä merimatkoilla. Upotusaika on pitkä, ja auto pitää saada uudelleen syttymisvaaran takia nopeasti ulos autokannelta, Hassinen sanoo.

Laivayhtiöt kertovat varautuvansa autokansien paloriskeihin mm. sprinklerijärjestelmän käynnistämällä.

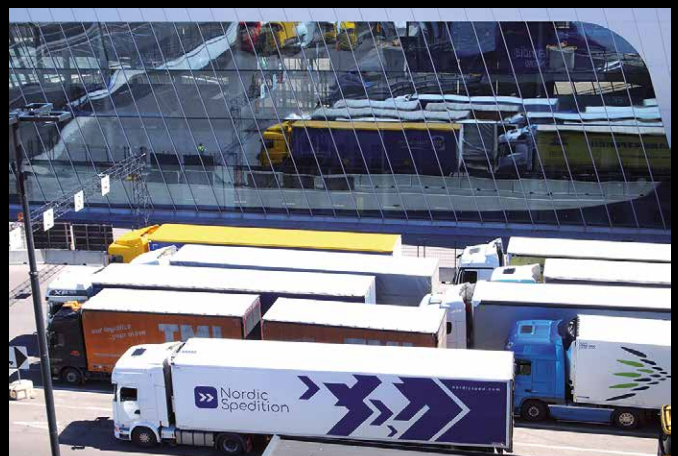
– Sprinklattujen tilojen ongelma on, että vesi tulee ylhäältä katosta eikä se jäähdytä sähköauton alta tulevia liekkejä. Myös sprinklerin alla oleva korkea ajoneuvo saattaa estää veden leviämisen tarvittaviin paikkoihin, pelastusalan asiantuntija Hassinen muistuttaa.

Tallink Siljan erityissuojeluvaltuutettu Ismo Silvennoinen on seilannut merillä jo 34 vuotta.

– Minun työurani aikana ei ole ollut sähköautopaloja autokannella, enkä pidä niitä sen suurempana riskinä kuin polttomootoriautoja, Ismo Silvennoinen vakuuttaa. 🚢



Litiumioniakun palon sammuttaminen on hankalaa, koska syttymisreaktio ei vaadi ulkopuolista happea. Sähköautoissa ongelma vielä korostuu, koska akku on suuri, hankalassa paikassa ja hyvin suojattu.



Länsiterminaalien ruuhkaa.

Haku Unionin mökkeihin kevätkaudelle 2024

Hiihtolomaviikkojen haku Unionin Levin, Himoksen mökkeihin ja Tahkon mökkeihin käynnistyy lokakuussa.

VIIKOT 7–16 (12.2.–22.4.) jaetaan arvonnassa. Hiihtolomaviikkojen arvontaan voi osallistua netissä Unionin mökkivaraussivuston kautta. Mökkivaraussivustolle pääsee Unionin nettisivuilta: smu.fi > jäsenyyt > jäsenedut > unionin mökkien vuokraus

Sivulla on ohjeet varauksen tekemiseen ja linkki varsinaiselle varaussivustolle. **Arvontaan osallistuminen tapahtuu siis vain varaussivuston kautta.** Hiihtolomakaudella mökit vuokrataan viikoksi kerrallaan maanantaista maanantaihin.

Arvontaan voi osallistua 30.11.2023 asti ja arvonta suoritetaan joulukuun alussa. Arvonnassa voittaneille lähetetään sähköpostilla ohjeet varauksen maksamiseksi. Maksun eräpäivä on 14 vuorokautta ilmoituksen saamisesta ja maksu suoritetaan nettipankissa ilmoituksessa olevan linkin kautta.



LEVIN MÖKKI

Unionin Levin mökki on paritalo, jonka kummassakin puoliskossa on 5–7 vuodepaikkaa, oleskelutilat, keittiö, wc ja sauna pesuhuoneineen. Varattavissa on siis Levi 1 ja Levi 2 kohteet.



HIMOKSEN MÖKKI

Himoksen mökki sijaitsee keskeisellä paikalla rinteiden ja Himoksen palveluiden lähellä. Mökki on hyvin varusteltu ja vuodepaikkoja siellä on 6–8. Himoksen mökin hintaan kuuluu loppusiivous ja paikan päällä voi vuokrata vuodevaatteita.



TAHKO

Tahkon loma-asunto sijaitsee rauhallisella paikalla Tahkovuoren rinteiden ja alueen palveluiden välittömässä läheisyydessä. Mökki on hyvin varusteltu ja siellä on 6 petipaikkaa. Loppusiivous sisältyy hintaan ja petivaatteita voi vuokrata paikan päältä.

Levin, Himoksen ja Tahkon mökit ovat kevätkaudella varattavissa ilman arvontaa 1.1.–11.2. ja 22.4.–2.6. välisinä aikoina.

MUUT MÖKIT

Muut Unionin mökit ovat varattavissa koko kevätkauden 2.6. asti ilman arvontaa. Varaussivustolla on perustiedot kaikista mökeistä ja kalenteri, josta näkee mökkien varaustilanteen.

Hiihtolomaviikkojen varaustilanne tulee näkyviin arvonnän jälkeen joulukuun puolivälissä ja vapaaksi jääneitä viikkoja voi sen jälkeen varata ilman arvontaa.



Tee työehtosopimusaloitteita!

Suomen Merimies-Unioni SMU ry:n laivoilla työskenteleviä jäseniä koskevat alakohtaiset työehtosopimukset päättyvät 29. helmikuuta vuonna 2024. Unionin sääntöjen mukaan työehtosopimuksen hyväksymisestä päättää Unionin hallitus. Päätöstä tehdessään hallitus tarvitsee myös jäsenistön mielipiteitä.

Aloitteiden kerääminen syksyllä 2023

Pää- ja laivaluottamusmiehet järjestävät mahdollisuuksien mukaan laivoilla tilaisuuksia, joissa yhdessä jäsenten kanssa pohditaan työehtosopimusaloitteita. Luottamusmiehet voivat kerätä aloitteita myös muutoin esimerkiksi sähköisesti ja ohjeistavat tästä erikseen, miten ja milloin aloitteita otetaan vastaan. Pääluottamusmiehille voi lähettää esityksiä heidän tavanomaisiin sähköpostiosoitteisiinsa.

Myös ammattiosastot järjestävät mahdollisuuksien mukaan maissa tilaisuuksia, joissa keskustellaan työehtosopimuksesta ja kerätään esityksiä.

Esityksiä ja aloitteita voi lähettää myös suoraan Merimies-Unionin toimistoon sähköpostitse matias.widjeskog@smu.fi sunnuntaihin 19.11.2023 mennessä. [📧](#)

Merimies-Unionin uusi asiantuntija Matias Widjeskog

OLEN MATIAS WIDJESKOG, 49-vuotias turkulainen. Asun vaimoni Marin ja kissamme Veikon kanssa Turussa, idyllisellä puutaloalueella, Martissa. Äidinkielenäni puhun ruotsia, mutta olen täysin kaksikielinen.

Vuoden 2000 keväällä lähdin extraksi Eckerö Linjenin M/s Roslagenille. Eckerö Linjenillä ja myöhemmin Eckerö Linellä työskentelin yli 23 vuotta jään mihin 31.8.2023. Laivalla työsken-

telin talouspuolella monella osastolla, enimmäkseen purserina ja infossa.

Luottamusmiehenä olen toiminut yli 10 vuotta, josta kaksi viimeistä pääluottamusmiehenä. Aloitin Merimies-Unionissa 1.9.2023 asiantuntijana ja tutustun uusiin tehtäviini. Jatkossa päätösmipisteenäni on Turku ja Maariankatu.



KYSYMYKSIÄ JA VASTAUKSIA A-KASSASTA

Merimies-Unionin jäsenmaksu sisältää myös A-kassan jäsenmaksun

Avoin työttömyyskassa A-kassa on Suomen kolmanneksi suurin työttömyyskassa.

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

Jäsenmaksu 2023

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

A-kassan jäsenmaksu ja sitä ei tarvitse maksaa erikseen.

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

Missä asioissa A-kassa auttaa?

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



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

Mistä löydän lisätietoa A-kassasta?

Tietoa A-kassan maksamista etuuksista ja yhteystiedot löy-

dät **A-kassa.fi**.

Työttömyysetuutta voit hakea A-kassan eAsioinnista, johon pääset kirjautumaan A-kassan verkkosivuilta. [📧](#)

JATKUVASTI LINSSISSÄ LUTEENA

MERIMIES: Aluksella on aika paljon valvontakameroita ja joskus tuntuukin työpaikalla, että on aina jonkun kamerasilmän kohde. Voiko kameroita asentaa minne tahansa aluksella? Kuka kameroiden kuvaa katsoo ja valvoo? Mitä sääntöjä työpaikan kameravalvontaan liittyy?

LAKIMIES: Kameravalvontaa koskevat säännökset löytyvät *lain yksityisyyden suojasta työelämässä* (759/2004) 5 luvusta. Lain 16 §:n mukaan työnantaja saa toteuttaa käytössään olevissa tiloissa kameravalvontaa sellaisella teknisellä laitteistolla, joka joko välittää jatkuvasti kuvaa tai tallentaa kuvaa ennalta määritellyn tarkoituksen ja tavoitteen saavuttamiseksi. Nämä voidaan jakaa neljään ryhmään: kameravalvonta on sallittu 1) työntekijöiden ja muiden tiloissa oleskelevien henkilökohtaisen turvallisuuden varmistamiseksi, 2) omaisuuden suojaamiseksi 3) tuotantoprosessien valvomiseksi sekä 4) turvallisuutta, omaisuutta tai tuotantoprosessia *vaarantavien tilanteiden* ennaltaehkäisemiseksi tai selvittämiseksi. Aluksen ulkokansilla kamerat valvovat matkustajia ja esimerkiksi turvalaitteiden kuntoa, konehuoneessa valvonta kohdistuu laitteiden toimivuuteen ja kassalaitteeseen kohdistettu kamerasilmä toivotaan vähentävän rikollisuutta ja suojaavan omaisuutta ilkeiltä.

Lähtökohta on, että kameravalvontaa *ei kuitenkaan saa käyttää tietyn tai tiettyjen työntekijöiden tarkkailuun työpaikalla*. Tästä on lain mukaan mahdollisuus poiketa siten, että kameravalvontaa voidaan kohdentaa tiettyyn työpisteeseen, jos tarkkailu on välttämätöntä 1) työntekijän työhön liittyvän ilmeisen väkivallan uhkan tai hänen turvallisuudelleen tai terveydelleen ilmeisen haitan tai vaaran ehkäisemiseksi, 2) omaisuuteen kohdistuvien rikosten estämiseksi ja selvittämiseksi, jos työntekijän tehtävänä on käsitellä merkittävää omaisuutta kuten rahaa; tai 3) työntekijän etujen ja oikeuksien varmistamiseksi ja tarkkailun kohteeksi tulevan työntekijän pyytää sitä. Kohdennettaessa kameravalvontaa työpisteeseen on erityisesti otettava huomioon tietosuojalainsäädäntöön kuuluva minimointiperiaate: kamera voidaan kohdentaa esimerkiksi vain siihen vain siihen laitteeseen, jonka käyttöön liittyy erityinen vaara tai terveyshaitta, ei laajemmin koko työpisteeseen.

WC-, peseytymis- tai pukeutumistiloissa tai muissa henkilöstö- ja taukotiloissa ei saa olla kameravalvontaa. Tietenkin kotirauhan piirissä oleva hytti ja muu työntekijän henkilökohtaiseen käyttöön osoitettu työhuone tai tila on niin ikään kameravalvonnan ulkopuolella. Tämä tarkoittaa myös sitä, että niihin käytäviin ja oviin, joiden takana on hytti- ja muita henkilökohtaisia tiloja, ei saa koh-

distaa kameravalvontaa. Tämä on otettava huomioon kameroiden sijoittamisessa ja kuvausalueen rajaamisessa.

Ennen kameravalvonnan käyttöönottamista työnantajan on selvitettävä, onko jokin muu teknisen valvonnan keino, jolla saavutetaan sama tarkoitus, mutta joka puuttuu vähemmän työntekijöiden yksityisyyteen. Esimerkiksi jonkin kulkureitin käytön valvomiseen voi riittää oven kulunvalvonta kamerasilmän sijasta.

Ennen kuin työnantaja ryhtyy toteuttamaan teknistä valvontaa, on tietosuoja-asetuksen mukaan sitä koskevat periaatteet ja seloste laadittava ja käsiteltävä yhteistoimintalain mukaisessa järjestyksessä. Yhteistoimintalain (1333/2021) 12 §:ssä viitataan yksityisyydensuojalain 21 §:ään, jonka mukaan yhteistoimintaan kuuluvassa vuoropuhelussa on käsiteltävä teknisin menetelmin toteutetun valvonnan tarkoitus, käyttöönotto ja käytettävät menetelmät.

Kameravalvontaa koskevassa kirjallisessa tietosuojaesosteessa on etukäteen määriteltävä tarkasti sen käsittelyn peruste, käyttötarkoitus ja laajuus ja otettava huomioon (liikkuvan) kuvan luonne mahdollisena erityisen eli arkaluontoisen henkilötiedon muotona. Lisäksi on pohdittava sitä, miten tietoja ja niiden käsittelyä suojataan mahdollisilta teknisiltä vioilta ja väärinkäytöksiltä. Selosteeseen on kirjattava myös se, kuka ja millä tavoin on oikeutettu asemansa ja tehtävänsä perusteella katsomaan ja käsittelemään ko. kuvamateriaalia. Kenellä tahansa esimiehellä ei siis ole tätä oikeutta.

Yksityisyydensuojalain 17 §:n mukaan tallenteita saa käyttää *vain niihin ennalta määriteltyihin tarkoituksiin*, joita varten tarkkailua on suoritettu laissa mainittujen poikkeusten lisäksi. Kameravalvonnan ja kuvan tallentamisen tulee olla läpinäkyvää ja avointa. Työnantajan on tiedotettava työntekijöitä (yhteistoiminnassa käydyin vuoropuhelun jälkeen) kameravalvonnan alkamisesta, toteuttamisesta ja siitä, miten ja missä tilanteissa mahdollisia tallenteita käytetään sekä kameroiden sijainnista. Sen lisäksi kameravalvonnasta ja sen toteuttamisesta on ilmoitettava näkyvällä tavalla (kyltityksin) niissä tiloissa, joihin kamerat on sijoitettu.

Minimointiperiaatteen mukaan tallenteet on hävitettävä heti, kun niitä enää ole tarvita valvonnan tarkoituksen toteuttamiseksi ja viimeistään vuoden kuluttua tallentamisen päättymisestä. Niitä saa kuitenkin säilyttää senkin jälkeen, jos se on tarpeen vielä esimerkiksi jonkin oikeudellisen riita- tai rikos-asian käsittelyn takia tai työsuhteen päättämisperusteen toteennäyttämiseksi.

Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi

NTF:n pääsihteeri Anu Koljonen

Vasemmalla Merimies-Unionin toimitsija Satu Silta, keskellä Terje Samuelson Norjan Fellesforbundetista ja oikealla AKT:n puheenjohtaja Ismo Kokko, joka valittiin myös NTF:n puheenjohtajaksi seuraavalle viisivuotiskaudelle.

NTF katsoo tulevaisuuteen

Pohjoismainen kuljetustyöntekijäin federaatio NTF piti kongressin 23.–24.5.2023 Helsingissä. Kongressiin osallistuivat pohjoismaiset kuljetustyöntekijöiden ammattiliitot eri kuljetusaloilta. Myös Merimies-Unioni oli menossa mukana. Viiden vuoden välein pidettävässä kongressissa päätetään NTF:n suuntaviivoista.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SAANA LAMMINSIVU & PEKKA ROUSI

Työntekijöiden työehtoihin ei ole olemassa ”kunnossa ovat”-leimaa. Siksi tarvitaan ammattiliittoja

Kuljetusala ja logistiikka ovat kokonaisuus, jossa yksikään yksittäinen ala ei voi toimia ilman toista. Maailma on globaali ja tuotantoketjut pitkät. Tuotteen matka raaka-aineesta tehtaalte, tehtaalta logistiikkakeskukseen, sieltä kauppaan ja kaupasta kenties pakettipalveluna kuluttajalle on pitkä ja monipuolainen.

Joskus raaka-aine laivataan jopa maapallon toiselle puolelle valmistettavaksi, jonka jälkeen se laivataan sataman kautta jälleen toiselle puolelle maapalloa. Usein kuluttajilla ei ole edes tietoa millaisen matkan tuote on kulkenut ennen kuin se päätyy kotiovelle.

Ekologisuudesta ja eettisyydestä puhutaan paljon, mutta tavallisen kuluttajan on hyvin vaikea olla selvillä ostamansa tuotteen ”ehdoista”. Tavaroille on olemassa erilaisia leimoja, mutta työntekijöiden ➤



LUE JUTTU DIGINÄ:
smu.fi >
Merimiesuutiset

NTF:n organisaatio

NTF on jaettu seitsemään pääjaostoon sekä yhteen naistoimikuntaan:

- siviili-ilmailu
- maanteiden tavaraliikenne (erillinen ympäristötyöryhmä)
- satamat
- rautatiet
- julkinen henkilöliikenne (erillinen taksityöryhmä)
- merenkulku ja kalastus
- huolinta ja varastot
- naistoimikunta

Päivittäistä työtä johtaa Tukholmassa sijaitseva sihteeristö.

Pohjoismaiset ITF-tarkastajat kertoivat alan ongelmista, oikealla ITF-koordinaattori Kenneth Bengts ja mikissä äänessä ITF-apulaiskoordinaattori Jan Örn. Keskellä ITF-koordinaattori Annica Barning Ruotsista (SEKO Sjöfolk).

Ukrainan Merimies-Unionin (MTWTU – Marine Transport Workers Trade Union of Ukraine) puheenjohtaja Oleg Grygoriuk

Merimies-Unionin liittosihteeri Sannaleena Kallio osoitti tukeaan kongressin linjauksille.

NTF:n kongressissa oli edustettuna kuljetusliittoja eri Pohjoismaista. Kuvan keskellä Merimies-Unionin puheenjohtaja Kenneth Bondas, vieressään vasemmalla AKT:n puheenjohtaja Ismo Kokko ja NTF:n pääsihteeri Anu Hietala.





Merimies-Unionin asiantuntija Satu Silta toimi kongressin toisena puheenjohtajana.

työehtoihin ei ole olemassa minkäänlaista leimaa, josta asiakas – ja ennen kaikkea alalla oleva työntekijä – voisi varmistaa, että ne ovat kunnossa. Siksi tarvitaan ammattiliittoja.

Vain yhteistyöllä pärjäämme

Ainoa keino varmistaa, että kuljetusalan työntekijöiden työehdot ovat kunnossa on yhteistyö yli maan rajojen. Pohjoismainen kuljetustyöntekijäinfederaatio NTF, eli tutummin NTF, pitää säännöllisiä kokouksia, joissa käydään läpi ajankohtaisia asioita ja haasteita eri kuljetusaloilta. Tästä syystä pohjoismainen ja kansainvälinen yhteistyö on tärkeää. Kuljetusalaa koskee myös paljon EU-tason ja kansainvälistä lainsäädäntöä ja direktiivejä, joita pitää tarkastella sekä kehittää yhdessä. 🇺🇸



Merimies-Unionista takana asiantuntija Joachim Alatalo, liittosihteeri Sannaleena Kallio ja Viking Linen pääluottamusmies Tero Palokoski.

Pohjoismaisilta kuljetus- työntekijöiden ammattiliitoilta täysi tuki Ukrainalle

UKRAINAN MERIMIESLIITON (MTWTU – Marine Transport Workers Trade Union of Ukraine) puheenjohtaja **Oleg Grygoriuk** oli NTF:n Helsingin kongressin kunniavieras. Puheenjohtaja Grygoriuk kertoi Ukrainan sodasta ja liittonsa työstä sekä avustamisesta sodan jaloissa oleville ukrainalaisille sekä merimiehille. Ukrainan merimiesliitto on tarjonnut konkreettista apua, lääkärikäyntejä, koulutusta sekä kuljettanut sodan jaloista pois paikallisia.

Ukrainan merimiesliitto edustaa tänä päivänä yli 52 000 ukrainalais-
ta merimiestä, jotka työskentelevät eri laivoilla ympäri maailman. Myös suomalaisilla laivoilla työskentelee joitakin ukrainalaisia merimiehiä.

– Autamme päivittäin merimiehiä Ukrainan sodan tuomien haasteiden kanssa, puheenjohtaja Oleg Grygoriuk kertoo.

Kongressiväki antoi seisten apulodit Ukrainan merimiesliiton puheenjohtajalle ja liikuttava hetki tallentui kaikkien mieliin. Ukrainan merimiesliiton puheenjohtaja otti nöyränä kiitokset vastaan ja oli liikuttunut kansansa sekä merimiesten saamasta tuesta pohjoismaisilta ammattiliitoilta.

On vain yksi vaihtoehto: Ukrainan on voitettava sota

On olemassa vain yksi vaihtoehto: ja se vaihtoehto on, että Ukrainan on voitettava sota.



Merimies-Unionin puheenjohtaja Kenneth Bondas ja Ukrainan Merimies-Unionin (MTWTU – Marine Transport Workers Trade Union of Ukraine) puheenjohtaja Oleg Grygoriuk

– Meidän on pysäytettävä sota tai se leviää yhä laajemmalle, Ukrainan merimiesliitto (MTWTU) puheenjohtaja Oleg Grygoriuk totesi Merimies-lehdelle.

Jotta Ukraina pystyy taistelemaan Venäjän joukkoja vastaan, se tarvitsee kaiken mahdollisen tuen. Yhtä lailla kuin Mustameri, sijaitsee Itämeri suoraan Venäjän naapurissa ja Pietari Suomenlahden päässä. Suomalaiset – ja merimiehet varsinkin tietävät – että antamalla toisillemme täyden tuen pystymme kukistamaan pahan.

Kuvassa Merimies-Unionin puheenjohtaja **Kenneth Bondas** ja Ukrainan merimiesliiton (MTWTU) puheenjohtaja **Oleg Grygoriuk**.

Fennica valmistautui matkaan lähtöön Kotkassa 1.9.2023. Fennican edustalla vasemmalta kokki **Mikko Puttonen**, kokki **Tom Björk** ja matruusi **Joonas Alanko**.



LUE JUTTU DIGINÄ:
smu.fi >
Merimiesuutiset

Kohti Kanadaa

Monitoimimurtaja Fennica lähtee avustustöihin Kanadaan

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Suomalainen jäänmurtovarustamo Arctia Icebreaking Oy sai Kanadasta, Baffininlahdelta rahtaus sopimuksen, joka koskee jäänmurto- ja avustuspalveluita yhdellä monitoimimurtajalla. Sopimus on vuosittainen kausille 2023–2025. Rahtaus ei vaikuta Itämeren alueen jäänmurtokapasiteettiin, sillä se ajoittuu syksyyn ja alus palaa talveksi Itämerelle. Suomalaiset merimiehet ovat talvi-merenkulun ammattilaisia, joiden osaamista arvostetaan maailmalla.

Fennica avustaa Baffininlahdella rahtilaittoja, jotka kuljettavat rautamalmia Milnen kaivoksilta. Baffininlahdella liikennöi aiempien vuosien tapaan myös toinen suomalainen varustamo, ESL Shipping, jonka supramaks-alus M/s Kumpula kuljettaa terästeollisuuden raaka-aineita Milne Inletistä Eurooppaan.

Kohti kansainvälisiä työtehtäviä

Fennican matkassa Kotkasta kohti kansainvälisiä työtehtäviä ovat lähdössä paikalliset merimiehet korjausmies **Mika Kinnunen** Kotkasta ja työparinsa, korjausmies **Roope Varpula** Voikkaalta, Kuusankoskelta.

– Kohti suurta seikkailua lähdemme, mutta hyvillä mielin, korjausmies Roope Varpula odottaa jo matkaan lähtöä.

Määränpää on selvä: Baffininlahti. Tarkemmin päivittäinen rytmi selviää paikan päällä. Korjausmiehet ovat silmin nähden hyvillä ja odottavin mielin, että suomalainen murtaja miehistöineen pääsee jälleen hyisille vesille.

– Kyllä siellä pärjätään, ja hyvin, korjausmiehet keuhuvat.

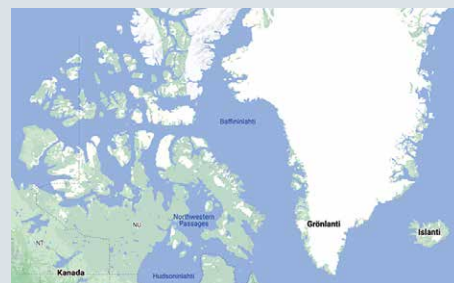
Varmaa on, että jäiden lisäksi Baffininlahdella vastassa on ainakin sumua, sillä

lahti on suurimman osa vuodesta sumun peitossa.

Missä Baffininlahti sijaitsee?

Baffininlahti sijaitsee Grönlannin ja Kanadan välisellä merialueella. Baffininlahti on pituudeltaan noin 1 450 kilometriä.

Baffininlahti on osa Luoteisväylää. Lahti on suuren osan vuotta sumun peitossa ja myös Labradorinvirran kuljettamat jäävuoret haittaavat merenkulkua. ➡



KUVA: GOOGLE MAPS



Kokki Tom Björk (vas.) työparinsa kokki Mikko Pottosen kanssa valmistaa lounasta Fennican miehistölle.

"Pure jenkki"

Fennican miehistölle on varattava matkalle rapakon taa riittävästi provianttia. Entisäikain purukumimainoksessa kehoitettiin suomalaisille: "pure jenkki". Mainos on tehnyt tehtävänsä.

– Kioskista löytyy tarjolle jenkkiä ja mynthonia, miehistö varmistelee keskenään messissä.

Purukumi huuleen ja Mynthon suuhun. Merimiehen kurkusta nousee kylmä höyry Pohjoisella merialueella. Jotta laiva pysyy väylällä, tarvitaan reissuun hieman muutakin purtavaa.

Laiva on merimiehen koti 24/7

Kokki **Mikko Pottonen** valmistaa Fennican keittiössä parhaillaan lounasta työparinsa kokki Tom Björkin kanssa.

– Laiva on merimiehen koti 24/7 koko työmatkan ajan. Pidämme huolta siitä, että miehistöllä on aina tarjolla ja saatavilla ruokaa messissä. Monet jäänmurtajien avustustyöt tapahtuvat yöaikaan, eli miehistölle on oltava tarjolla syötävää myös yöksi ja heti aamusta, kun työpäivä yön jälkeen päättyy.

Kettunen kylmiössä

Kokkistuerti **Sami Kettunen** seisoo kylmän höyryn keskellä ja esittelee Fennican kylmävarastoon tuotuja ruokatarvikkeita.

– Tein kotona kahtena–kolmena päivänä laskelmia ruoista 50 hengen tarpeisiin 75 päiväksi. Aina tulee listaan mieleen jotakin pientä lisättävää, Fennican ruokahuollosta vastaava Kettunen kertoo.



Monitoimimurtaja

Monitoimimurtajat ovat erilaisiin töihin soveltuvia aluksia. Talvisin ne voivat toimia jäänmurtotehtävissä ja avoveden aikaan niitä käytetään maailmalla esimerkiksi kaapelointi- ja öljynporaustyömailla. Suomessa on Fennican lisäksi toinen monitoimimurtaja Nordica.

Suomenlahden toisella puolella saattaa tavata monitoimimurtaja Botnican. Se oli yksi Suomen kolmesta monitoimimurtajasta, mutta myytiin Viroon vuonna 2012.

Kokki **Tom Björk** on tehnyt pitkän uran monitoimimurtajilla: Hän vastaanotti Botnicaa, kun se valmistui 1998 Rauman telakalta ja oli luovuttamassa alusta virolaisille vuonna 2012.

– Kyynel nousi monen raavaan miehen silmään, kun alus liputettiin Viroon.

Nyt ollaan kuitenkin hyvällä mielellä, kun Suomen lipun alla oleva monitoimimurtaja Fennica suuntaa kohti Kanadaa – ja toivon mukaan matka länteen tuo uusia avauksia suomalaiselle merenkululle.

Monitoimimurtajat kestävät kovaa merenkäyntiä

Vaikka Fennica on valmistettu jäänmurtajaksi, sen runko on suunniteltu myös kovan merenkäyntiin. Kaksi 7500 kilowatin sähkömoottoria pyörittävät kahta Aquamaster-ruoripotkuria, jotka antavat alukselle 234 tonnin paaluvetokyvyn.

Atlantin ylitys kestää parisen viikkoa

Monitoimimurtaja Fennica matkaa Suomesta Baffininlahdelle parisen viikkoa. Ensin ajetaan Tanskan salmista ulos, josta matka jatkuu Pohjois-Atlanttia pitkin Islannin editse ja Grönlannin eteläkärjen alapuolelta kohti Baffininlahtea.

Ennen matkaan lähtöä testataan työveneen toiminta. Baffininlahdella ollaan pääsääntöisesti merellä ja miehistön muona ja mahdolliset aluksen varaosat haetaan Kanadan päässä maista kyseisellä työveneellä. Myös miehistönvaihdot ajetaan työveneellä.

Kokkistuerti Sami Kettunen >



< Perämiehet Kalle Honka, Laura Louhivuori ja Simo Haaslahti ovat Fennican helikopterikannella lähtötunnelmissa.

Voimaa kuin pienessä kaupungissa

Monitoimimurtajien konetehto on valtava, jopa 20 000 kilowattia. Sillä saisi tuotettu sähköä pienen kaupungin valaistukseen.

Suomalainen Fennica saa tehonsa suomalaisista, Wärtsilän suunnittelemissa pääkoneista.

– Fennican konehuonetta on valmisteltu matkaa varten, konemestari **Hannu Esko** seisoo kiiltävien pääkoneiden vieressä.

Suuri työskentelykansi

Monitoimimurtaja Fennicalla on suuri työskentelykansi ja valmius A-raamin käyttöön erilaisissa offshore-tehtävissä. Laivahuoltaja **Virpi Mars** käy tarkistamassa työskentelykannella, että siellä on kaikki kunnossa.

– Hyvällä mielellä odotan matkaan lähtöä. Olen ollut aiemmin monitoimimurtaja Botnican matkassa Välimerellä, ja nyt pääsen Fennicalla Baffinille.

Laivahuoltajat pitävät huolta aluksen yleisistä tiloista ja siivoavat esimerkiksi miehistön hyttejä. Työ pitää sisällään niin ulko- kuin sisätoita aluksella. Lämpimät ja vedenpitävät ulkovarusteet sekä turvakengät pitävät liukkaalla laivan kannella. Baffinilla on odotettavissa sumua, ja kun siihen tulee päälle pakkas, saattaa laivan kansi olla todellinen luistinrata.

Suuret nosturit

Monitoimimurtajasta löytyy nosturit sekä keulasta helikopterikannelta kuin aluksen takaa suurelta työskentelykannelta. Vielä ennen kun köydet irrotetaan ja lähdetään matkaan kohti Kanadaa testataan, että kaikki nosturit ja työvene toimivat.

Huippuluokan jääosaamista maailmalle

Kun luet tätä juttua, on monitoimimurtaja Fennica jo matkalla kohti Pohjoista merialuetta ja Baffininlahtea. Suomalaiset merimiehet ja alukset taitavat jäissä navigoinnin. Toivottavaa on, että suomalaiset saavat ulkomailta ja lännestä lisää töitä: Go West! 🇫🇮

Merimiehelle monipuolinen ja ravitseva ruoka on äärimmäisen tärkeää

Merimiehelle monipuolinen ja ravitseva ruoka on äärimmäisen tärkeää työssäjaksamisen kannalta. Vielä merkittävämmässä roolissa ruoka on talvimerenkulun tehtävissä, saati Pohjoisella merialueella.

Kokkistuertti Sami Kettunen ei ole papia kyydissä ja töissä monitoimimurtajilla ensimmäistä kertaa. Päinvastoin, hän on ehtinyt purjehtimaan meriuransa aikana monitoimimurtajien matkassa Pohjanmerellä, Alaskassa, Grönlannissa – ja Angolassa. Kylä vain, luitte oikein: monitoimimurtajat voivat tehdä töitä myös avovesillä.

Kokenut kokkistuertti Kettunen tietää, että miehistö saa paljon vitamiineja mehuista.

– Varasin miehistölle matkaan tällä kertaa 1300 litraa mehuja. Otin neljää eri laatua. Mehuissa on hyvin vitamiineja, Kettunen kehuu.

Perämiehet innolla matkaan

Fennicalla on noin 20 hengen ajomiehistö, kun alus suuntaa Kotkasta kohti Kanadaa. Perämiehet **Kalle Honka**, **Laura Louhivuori** ja **Simo Haaslahti** ovat Fennican helikopterikannella lähtötunnelmissa. Monitoimimurtajat tekevät töitä usein kaukana ih-

misasutuksesta, joten alukseen on hyvä pystyä kulkemaan tarvittaessa myös helikopterilla, jolla hoidetaan tarvittaessa myös äkilliset sairastapaukset.

Laivan henki tärkeä

Työvuoro monitoimimurtajalla kestää kuusi viikkoa. Joskus törni saattaa myös venyä. Laivan henki, eli laivan miehistön hyvä yhteishenki on avain työssäjaksamiseen aavan meren keskellä, jossa muuten ei ole mitään. Reppuun Kanadaan pistetään ruisleivän lisäksi hyvää reissumieltä ja yhteishenkeä. Perämiehet Laura Louhivuori ja Simo Haaslahti hymyilevät, vaikka reissuun lähdön hetki on aivan käsillä. Yhteistyöllä asiat järjestyvät ja tärkeintä on, että laivan miehistö hitsautuu hyvin yhteen.

Kylmyyteen varustautuminen tärkeää reissua varten

– Kylmyyteen varustautuminen on tärkeää matkaa varten, perämies Laura Louhivuori selostaa.

Osa miehistöstä on saanut palokoulutuksen, joka sisältää muun muassa palosammutus- ja savusukelluksen. Turvallisuus on aina tärkeää merityössä. Monitoimimurtaja työskentelee pitkän aikaa merellä, jossa miehistön ja laivan on pärjättävä.



Edunvalvontavaltuutus

EVERSHEDS
SUTHERLAND

MIKSI EDUNVALVONTAVALTUUTUS KANNATTAA TEHDÄ?

Elämässämme saattaa tulla hetki, jolloin emme kykene enää itse huolehtimaan omista asioistamme terveydentilamme heiketessä tai muun syyn vuoksi. Tässä tilanteessa edunvalvontavaltuutus antaa sinulle mahdollisuuden määritellä etukäteen, kuka huolehtii sinun asioistasi, kun et enää itse pysty sitä tekemään.

Edunvalvontavaltuutus suojaa sinua väärinkäytöksiltä ja takaa, että asiasi hoidetaan parhaalla mahdollisella tavalla sinun etusi mukaisesti. Ilman edunvalvontavaltuutusta päätösvalta voi siirtyä viranomaisille tai henkilölle, jota et itse ole valinnut.

MITEN EDUNVALVONTAVALTUUTUS TEHDÄÄN?

Edunvalvontavaltuutus on tehtävä kirjallisesti. Valtuuttaja nimeää valtuutetun, joka on suostunut tehtävään, sekä määrittelee ne asiat, jotka haluaa valtuutuksen kattavan: omaisuutensa hoidon, taloudelliset asiat, ja mahdollisesti jopa valtuuttajan henkilöä koskevat seikat kuten terveyden- ja sairaanhoidon. Valtuutus voi siis olla yleisluontoinen, tai se voidaan laatia hyvinkin yksityiskohtaiseksi.

Edunvalvontavaltuutuksessa tulee myös olla maininta tilanteista, joissa valtuutus tulee voimaan, eli jos valtuuttaja tulee sairauden, henkisen toiminnan häiriintymisen, heikentyneen terveydentilan tai muun vastaavan syyn vuoksi kykenemättömäksi huolehtimaan asioistaan. Lakia edunvalvontavaltuutuksesta sovelletaan nimenomaan vain sellaisiin valtuutuksiin, jotka on määrätty astumaan voimaan edellä mainituissa tilanteissa.

On hyvä huomioida, että valtuutettuja voi olla myös useampia. Edunvalvontavaltuutuksessa on kannattavaa nimetä ensisijainen valtuutettu, toissijainen valtuutettu sekä varavaltuutettu. Tätä kautta voidaan varautua tilanteisiin, joissa esim. ensisijainen valtuutettu on esteellinen hoitamaan valtuutetun

asioita, ensisijainen valtuutettu kieltäytyy tehtävästään tai ensisijainen valtuutettu itse menettää toimintakykynsä. Varavaltuutettu voi toimia varsinaisen valtuutetun sijaisena.

Kahden esteettömän todistajan on todistettava edunvalvontavaltuutus allekirjoituksillaan. Tämän jälkeen edunvalvontavaltuutus voidaan joko luovuttaa valtuutetun haltuun tai siitä voidaan ilmoittaa muuten valtuutetulle.

Elämäntilanne voi muuttua, jolloin on syytä tarkistaa tarvitseeko edunvalvontavaltuutusta muuttaa. Valtuuttaja voi tehdä muutoksia tai päivittää valtuutuksen milloin tahansa, kun valtuuttaja on vielä kykenevä tekemään päätöksiä. Muutokset pitää aina tehdä muutovaatimuksia noudattaen.

MILLOIN EDUNVALVONTAVALTUUTUS TULEE VOIMAAN?

Jos valtuuttaja ei enää kykene hoitamaan asioitaan esimerkiksi sairauden vuoksi, valtuutettu voi pyytää Digi- ja väestötietovirastoa vahvistamaan valtuutuksen. Valtuutettu esittää Digi- ja väestötietovirastolle alkuperäisen valtakirjan ja lääkärinlausunnon, joka todistaa, että valtuutuksen antanut henkilö on tullut kyvyttömäksi hoitamaan niitä nimenomaisia asioita, joita valtuutus koskee.

Valtuutus tulee siten voimaan vasta, kun Digi- ja väestötietovirasto on tutkinut ja vahvistanut sen. Digi- ja väestötietovirasto valvoo muutenkin valtuutetun toimintaa. Valtuutetun tulee esimerkiksi antaa Digi- ja väestötietovirastolle luettelo valtuuttajan varoista ja veloista valtuutuksen astuessa voimaan. Digi- ja väestötietovirasto voi halutessaan pyytää valtuutetulta selvitystä valtuuttajan talouteen liittyvien asioiden hoitamisesta.

Heidi Wendorf

OTM, lakimies
Eversheds Asianajotoimisto Oy

Oikeusapua puhelimitse

EVERSHEDS
SUTHERLAND

p. 010 684 1400

Eversheds Asianajotoimisto | eversheds.fi

Jäsenetuna lakineuvonta yksityiselämän asioissa

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

PUHELINNEUVONTA

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

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

PALVELUN LAAJUUS JA RAJAUKSET

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

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

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

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

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

eversheds.fi



Merimies- Unionia kuultiin

– seurauksena käräjäoikeuden historiallinen päätös



Kiinalaisen valtion yhtiö COSCON omistamalle Da Tai-nimiselle, Liberian lipun alla purjehtivalle mukavuuslippualukselle tehtiin Merimies-Unionin toimesta hyväksyttävää tasoa oleva työehtosopimus heinäkuun lopulla. Sopimuksen allekirjoittamiseen päättivät Merimies-Unionin ja AKT:n työtaistelutoimet, joihin oli ryhdytty Kotkan satamassa 11.7.2023 tuloksettomien neuvotteluyritysten ja sovellettavia työehtoja koskevien epäselvyyksien takia.

Työehtosopimuksen syntymistä edeltänyt Helsingin käräjäoikeuden kielteistä päätöstä laivanomistajan turvaamistoimihakemukseen uhkasakkoineen voi liioittele-matta luonnehtia historialliseksi.

Menettelyllisesti väliaikaista turvaamistointa koskevien hakemusten käsittelyssä ja niitä koskevissa ratkaisuissa on tähän saakka korostunut säännönmukainen yksipuolisuus. Hakemukset ja niiden pohjalta ane-

tut päätökset on tyypillisesti laadittu ja tehty siitä lähtökohdasta, että asian toista osapuolta ei kuulla. Hakija (tässä tapauksessa varustamo-työnantaja) on voinut min-kään estämättä esittää hakemuksessa ha-luamiaan väitteitä, mainita asian olevan kiireellinen ja pyytää asian käsittelyä siten, että vastapuoli (työntekijöitä edustava taho) ei saa mahdollisuutta ottaa kantaa esitettyihin väitteisiin tai esittää vasta-argu-mentteja. Lopputuloksena tästä on aina aiemmin seurannut työehtojen puolesta taistelevaa työntekijäpuolta sitova, käräjäoi-keuden uhkasakolla maustama velvoite lop-pettaa työtaistelutoimet ilman, että sille on annettu mahdollisuutta kertoa omaa kan-taansa asiassa ja oikaista työnantajan hake-muksessaan esittämiä väitteitä ja seikkoja.

Asetelma on siis ollut lähtökohtaisesti epätasa-arvoinen ja rapauttanut uskoa oi-keusjärjestelmän reiluuteen. Kun työnanta-japuoli on vielä vetänyt turvaamistoimiha-

kemuksensa pois saatuaan jo väliaikaisesta turvaamistoinnista kaiken tarvitsemansa hyödyn, on useimmiten jäänyt kriittisen tar-kastelun ja oikeudellisen käsittelyn ulkopuo-lle se, olisiko (varsinaiseen) turvaamistoi-meen ollut edes aihetta ja tarvetta.

Onneksi oikeuskäytäntö on kuitenkin ajassa elävää, muuttuvaa ja itseään korjaa-vaa, joskin verkkaisesti liikkuvaa. Muutosta tapahtuu ensi sijassa ylempien oikeusastei-den päätösten myötä ja yhteiskunnan arvo-jen muuttuessa. Viime vuosien aikana Me-rimies-Unioni on vastaavissa työtaisteluissa ja niiden tuomioistuimissa käydyissä jälki-puinneissa ottanut yhdeksi pääkohdaksi sen, kuinka tärkeää käräjäoikeuden olisi kuulla molempia osapuolia. Tämä työ on al-kanut vähitellen kantaa hedelmää, josta mainittu tapaus on paras esimerkki.

Viime vuonna Merimies-Unioni pääsi en-simmäisen kerran kampanjan historiassa ottamaan kantaa turvaamistoimihakemuk-

ITF:n (International Transport Workers' Federation) Suomessa toteutettavassa mukavuuslippukampanjassa saavutettiin tärkeä oikeudellinen suunnanmuutos. Tapauksessa käräjäoikeus ei myöntänyt varustamolle sen hakemaa väliaikaista turvaamistointia ja määräystä lopettaa aluksen lastinkäsittelyyn kohdistuva työtaistelu.

TEKSTI HEIKKI KARLA

KUVA HEIKKI KARLA JA SAANA LAMMINSIVU



Saman varustajan aluksille, Tian Fu:lle (kuvassa) ja Tian Shou:lle, solmittiin 6.9.2023 vastaavat hyväksyttävää tasoa olevat työehtosopimukset kuin Da Tai:lle.

seen ennen väliaikaisen turvaamistoimen myöntämistä. Vaikka tuossa tapauksessa vastaus ei tuottanut tavoiteltua tulosta ja laivanvarustaja sai hakemansa väliaikaisen turvaamistoimipäätöksen, on merkille pantavaa, ettei päätöstä myönnetty enää "vastapuolta kuulematta". Tämä loi uutta käytäntöä seuraaville tapauksille, joissa käräjäoikeus joutuu pohtimaan, miksi myöntää päätös kuulematta, kun aiemmin tehtiin toisin.

Tuoreessa Da Tai-aluksen tapauksessa käräjäoikeus pyysi Merimies-Unionilta kirjallista vastausta varustamon turvaamistoimihakemukseen. Sen saatuaan käräjäoikeus totesi, että turvaamistoimeen ei todennäköisesti ole aihetta ja tästä syystä väliaikaista turvaamistoimea ei myönnetty eikä aluksen saarron jatkamista kielletty. Saadakseen lastinkäsittelytoimet jälleen käyntiin COSCO Shipping Specialized Carriers-varustamo joutui siis palaamaan neuvottelupöytänsä ja

alukselle solmittiin hyväksyttävää tasoa oleva työehtosopimus 26.7.2023.

Vaikka lopputulos tässä tapauksessa on ikimuistoinen ja sitkeän työn tulosta, ei se valitettavasti silti tarkoita, että vääntö tuomioistuimissa olisi nyt ohi ja työtaistelut taltut. Aitojen ja hyväksyttävää tasoa olevien työehtosopimusten tuominen ulkomaalaisille aluksille edellyttää, että alusten tarkastustoiminta jatkuu tehokkaana ja että jokaisessa neuvottelupöydässä toimitaan rationaalisesti ja johdonmukaisesti perustellen tarvittavia oikeustoimia kaihtamatta. Ammattiliittojen välisen yhteistyön avulla ja jäsenistön kyvyn ryhtyä työtaisteluun tarpeen vaatiessa säilyessä korkealla on tässä kaikki mahdollisuudet onnistua.

Heinäkuun tapahtumien vaikutus näkyi jo syyskuussa. Saman Cosco-varustamon kahdelle muulle mukavuuslippualukselle (Tian Shou ja Tian Fu) solmittiin 6.9.2023 vastaavat hyväksyttävää tasoa olevat työeh-

tosopimukset kuin Da Tai-alukselle. Nämä uusimmat sopimukset syntyivät ilman saartotoimia ja tuomioistuimen päätöksiä. On kuitenkin selvää, että Da Tai-tapaus tapahtumankulkuineen ja käräjäoikeuden ratkaisuneen "kannusti" laivan omistajaa istumaan neuvottelupöytänsä ja tekemään työehtosopimuksen.

ITF:n mukavuuslippukampanja on maailmanlaajuinen, vuonna 1948 perustettu tarkastajien verkosto, jonka tehtävänä on taistella inhimillisten työolojen, aitojen työehtosopimusten ja ihmisoikeuksien puolesta ja sosiaalista polkumyyniä vastaan. Suomessa työskentelee neljä ITF-tarkastajaa osana tätä organisaatiota. ↴

Kotkan Mussalon satama kuvattuna 10. heinäkuuta, jolloin Da Tai-alus oli satamassa suurempien kuvassa näkyvien alusten takana.

Kemin Ajos valmiina tulevaan

Ajoksen sataman kapasiteetti kasvaa puolella, kun uudistushanke elokuussa päättyy. Neljän hehtaarin urakka-alue on ollut operatiivisessa käytössä koko vesirakentamisen ajan, mikä on vaatinut töiden hyvää koordinoitua ja ajoittamista.

TEKSTI JA KUVAT EEVA VÄNSKÄ



Harauslautta Anu käy läpi satama-altaan pohjan. Anun kipparina Mika Roselli, kyydissä myös kansimies Laura Dart sekä mittaustyönjohtaja Matti Huolman.

Kemin ajoksen satamaa on korjattu kaksi vuotta biotuotetehdas Metsä Fibren liiketoimintaa silmällä pitäen. Yritys on vuokrannut 50 000 neliötä tilaa satamasta pitkällä vuokrasopimuksella.

Väylää on syvennetty kymmenestä metriä 12 metriin, mistä vastasi YIT Suomi Oy. Se purki myös vanhan laiturin sekä rakensi uuden laiturin ja aallonmurtajan.

Toisena urakoitsijana toimi Wasa Dredging Oy, joka vastasi sataman kääntöaltaan ja tuloväylän ruoppauksesta. Yhteensä urakoissa oli noin 1,1 miljoonaa kuutiota ruopattavia massoja.

Väylävirasto taas syvensi Kemin meriväylän, joten satama on valmis vastaanottamaan entistä suurempia aluksia.

Varmistuksen varmistus

YIT:n haraaja Anu lipuu satama-altaassa ja tarkistaa pohjaa. Haraajan palkki kulkee pohjaa pitkin, ja mikäli se ottaisi kiinni, täytyisi kohta käydä korjaamassa. Varmistettava haraussyvyys on miinus 13,5 metriä.

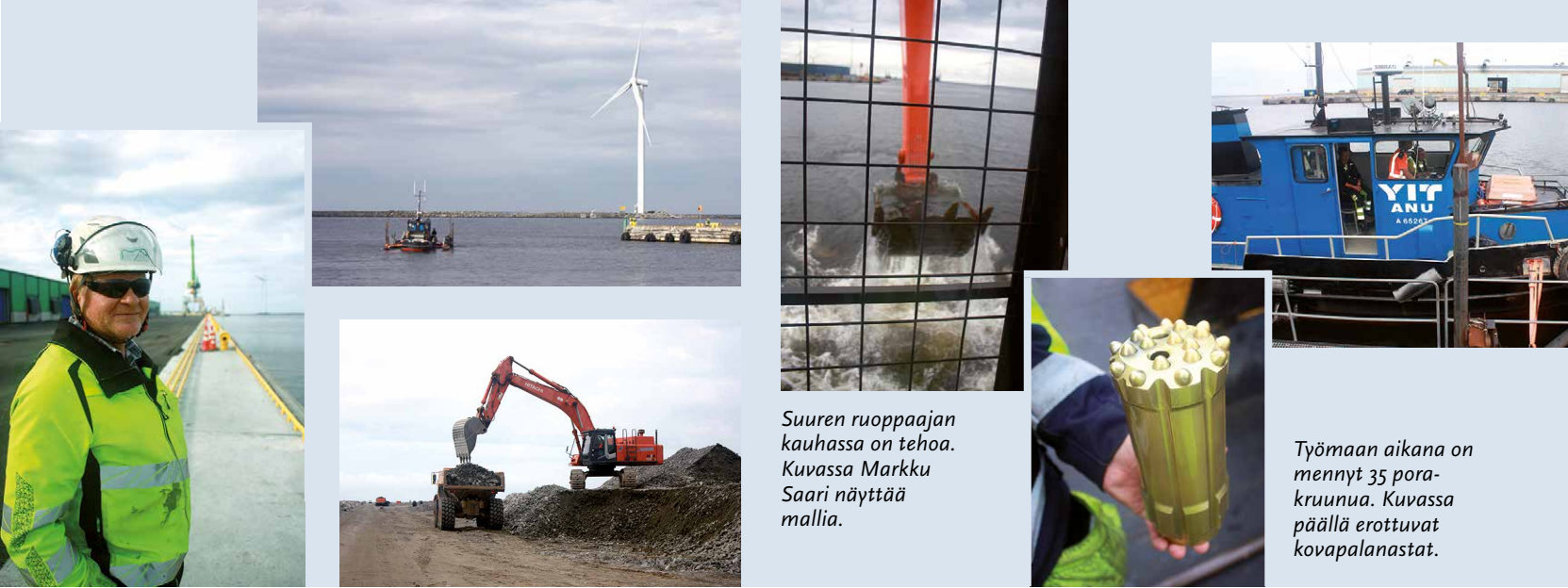
Kuvauspäivän harauskierroksen jälkeen tulee Traficomin edustaja lautan kyytiin, ja alue käydään vielä kerran läpi. Pitkä proomu odottaa laiturin kyljessä, tuleeko vielä jotain kuljetettavaa läjityspaikalle, joka sijaitsee satama-altaan ulkopuolella.

Päällikkö **Mika Roselli** H. Roselli Ky:stä on ollut Anun puikoissa Ajoksen hankkeessa. Työmaalla oli myös kaksi omaa hinaajaa.

– Välillä työssä on stressiä, mutta kesä on hienoa aikaa ja pidemmät siirtohinaukset ovat ok. Huono keli on haastava puoli. Viime vuonna teimme töitä Kemissä marras-joulukuun vaihteeseen, jäiden tuloon asti ja tulimme takaisin toukokuun lopussa, kun jäättilanne salli.

Rosellin kotipaikka on Porvoo. Ajoksen työmaa on kestänyt kolme kesää, ja välillä kalustoa on jouduttu siirtämään Kotkaan ja Helsinkiin ja taas Kemiin.

– Tietysti kun työmaa on käynnissä, se on lyhytkestoista massaproomun ajoa.



Suuren ruoppaajan kauhassa on tehoa. Kuvassa Markku Saari näyttää mallia.

Työmaan aikana on mennyt 35 porakruunua. Kuvassa päällä erottuvat kovapalanastat.

Roselli kuvaa, että Ajoksessa työ on ollut perustyötä, eikä oikeastaan mitään yllättävää ole tullut vastaan.

– Miehistöä pääsi vähän yllättämään, kun omat hinaajat työskentelivät välillä kahdessa vuorossa.

Mika Roselli on operoinut hinaajia kohta 20 vuotta.

– Hinaajatoissa välillä on hiljaisempaa, ja välillä tulee työpiikkejä, tasaista ei ole koskaan.

Viitat ja väylät

Pera 17 -lautalla on tehty valmisteluja hinaukseen siirtymisestä. Porari **Antti Lönnfors** on toiminut myös työmaan työsuojeluvaltuutettuna.

– Tärkeintä lautalla on työturvallisuuden kannalta seurata, missä kaverit kulkevat. Lisäksi seurataan säätä ja ennusteita, kuten tuulen suuntaa ja voimakkuutta. Tarvittaessa työntekijät ja kalusto pitää siirtää suojaan.



YIT:n Ajoksen työmaan työsuojeluvaltuutettu Antti Lönnfors korostaa valppauden merkitystä lauttatyössä. Kuvassa porarit Antti Lönnfors (kopissa) sekä Petri Vesämäki.

Lönnfors on tehnyt Ajoksessa töitä nyt kolmatta kesää. Hän pitää siitä, että työmaat vaihtuvat aikanaan.

– Vesihommissa pitää olla merenkulkutaitoja, pitää osata viitat ja väylät. Tietoa välitetään radioliikennekommunikoinnilla. Ja pitää osata louhintatyötekniikka, Lönnfors kuvaa.

Porlautalla käytetään suojalaseja, kypärää, kuulosuojaimia, suojavaatetusta, turvakengkiä sekä paukkuliivejä.

Elokuussa louhinta ja ruoppaukset oli tehty ja haraukset siis olivat vielä käynnissä. Työmaa on YIT:n historian suurimpia satamahankkeita. Laajuudesta saa kuvan myös porakruunujen kautta: työmaan aikana kullutettiin niitä loppuun 35 kappaletta.

Voimaa koneesta

Meri-Kuokka -lautan kyydissä lepää Suomen uusiin 190 tonnin ruoppaaja. Sillä saadaan tehoa työhön. Ruoppaajaoperaattori **Markku Saari** näyttää, miten kauhaa käytetään. Näytöstä voi lukea kauhan liikkeet reaaliajassa.

Saari sanoo, että uuteen ruoppaajan tottuminen vei hetken.

– Tottumista on auttanut se, että näyttölaitteiden koneohjausjärjestelmä on sama kuin aiemmassa ruoppaajassa. Ja on hienoa, kun tässä uudessa ruoppaajassa on ilmastointilaitteet sekä häikäisyneosto. Meri heijastaa valoa kuin peili.

Talvella taas köydet jäätyvät ja jää voi rikkoa näyttölaitteiden johdot. Onneksi elokuu vielä helli säiden puolesta.

Kemin Satama Oy:n tekninen päällikkö **Jari Heikkilä** kertoo, että satamauudistuksen esisuunnittelu käynnistyi vuonna 2018, ja varsinaiset työt 2021.

– Uusi laituri ja syväväylä mahdollistavat tulevan kasvun. Katson että uudistushanke on kokonaisuudessaan onnistunut, ja yhteistyö on toiminut.

Ennen sataman uudistamista volyymi oli kaksi miljoonaa tonnia, nyt kolme miljoonaa tonnia. Kaikkiaan satamahankkeen budjetti on 50 miljoonaa euroa.

Lähes kaikki Ajokseen tulevat alukset ovat ulkomaalaisia. Heikkilä toivoo, että tulevaisuudessa Ajoksen kautta kulkisi lisää myös kaivostuoteteollisuuden tuotteita.

Kemin Satama Oy ei itse operoi eikä omista ahtauskalustoa, vaan hoitaa tavarankuljetusta, aluspalvelumaksuja sekä aluevuokria. Ajoksen satama on Suomen pohjoisin yleissatama. 📍

SAK

Pohjois-Suomen

ay-päivät

Rokua Health & Spa 4.-5.11.2023

Ilmoittaudu mukaan

<https://link.webropol.com/s/ay-paivat2023>

Luvassa huippuhieno ohjelma, rentoutumista kylpylässä ja juhlaillallinen.

Tapahtumassa mukana

Rakennusliiton puheenjohtaja **Kimmo Palonen**,

AKT:n puheenjohtaja **Ismo Kokko** sekä

Teollisuusliiton varapuheenjohtaja **Turja Lehtonen**



Sisä-Suomen osaston 40-vuotisjuhlat

9.6.2023, Savonlinna

KUVAT SAANA LAMMINSIVU

sisasuomi.smu.fi





Jukka Kiviranta

– merimies Kuopiosta

Itämeren aaltoja 27 vuotta kyntänyt kuopiolainen Jukka Kiviranta pitää merimies-ammattia arvossaan ja uskoo ala vetovoimaan. Ilman markkinointia ei löydetä tekijöitä.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU



LUE JUTTU DIGINÄ:
smu.fi >
Merimiesuutiset

Merenkulun markkinointiin ja ihmisten houkutteluun merille on panostettava, painottaa laivatarjoilija ja luottamusmies **Jukka Kiviranta**.

Merityön vastapaino on pitkät vapaat

Laivatarjoilija ja Merimies-Unionin luottamusmies Jukka Kiviranta työskentelee Tallink Siljan M/s Baltic Princessillä. Alus purjehtii tällä hetkellä Turusta Kapellskäriin. Kiviranta on käynyt Suomenlahdella töissä Kuopiosta käsin kymmenen vuotta.



Jukka Kiviranta aloitti työt merillä 1995 samana vuonna, kun hän täytti 18 vuotta. Kiviranta ehti työskennellä uransa alussa M/s Silja Festivalilla, M/s Wasa Queenillä ja M/s Finnjetillä. M/s Silja Serenadella hän työskenteli 18 vuotta. Vuoden 2017 keväällä Kiviranta aloitti M/s Baltic Princessillä, jossa hän toimii myös osastonsa luottamusmiehenä.

– Merenkulku mahdollistaa työssäkäynnin ympäri Suomen – ja merimiehen ammatti tarjoaa työn vastapainoksi pitkät vapaat. Tämä on alan markkinointikeino numero 1. Asia on merimiehelle selvä, mutta maakravuille hepreaa. Siksi asiaa pitää *toistaa ja toistaa*, Kiviranta korostaa.

Miehistöä rekrytoitiin varustamoihin vielä keskellä kesää

Merenkulussa koettiin edellisessä huutava miehistöpula, kun matkustusrajitukset poistuivat ja laivat risteilivät jälleen. Mikä oli tilanne tänä kesänä? Onko suosta noustu jo ylös?

– Suosta on päästy ylös, mutta siellä ollaan ehkä vielä nilkkoja myöten, Kiviranta arvioi.

– Kesän aikana olemme joutuneet paikkaamaan laivalla hieman sieltä täältä, koska henkilökuntaa on vieläkin melko vähän. Esimerkiksi kaikkia sairasloman sijaisuuksia ei ole saatu paikattua niin nopeasti kuin pitäisi. Se on pistänyt miehistöä lujille, eli työ on ollut raskasta.

Kesästä 2023 teki poikkeuksellisen se, että miehistöä rekrytoitiin eri varustamoihin ja laivoille vielä keskellä kesää, Kiviranta havainnoi.

– Monet varustamot hakevat koko ajan uutta henkilökuntaa jopa keskellä kesää, kun yleensä kaikki kesätyöpaikat on tuolloin jo täytetty ja mennään näppärästi ja kivasti tästä eteenpäin.

Merenkulun markkinointiin ja ihmisten houuttelemiseksi merialalle pitää tehdä ehdottomasti töitä.

– Ehdottomasti. Merimiehen ura on ainakin minun osaltani ollut todella hyvä työ-

ra – ja jatkuu vielä. Suosittelen alaa monelle muullekin.

Merimieheksi? Mikä jottei!

Miksi nuorten tai esimerkiksi ammatinvaihtajien kannattaisi harkita merille lähtöä?

– Yksi iso osa merityössä on se, että et ole työssä koko aikaa kiinni kuten maissa. Teet töitä aluksella ja voit jättää työt työpaikalle, kun lähdet laivalta vapaalle.

– Teemme töitä osastollani 1:1-vuorotteilla. Jotkut tekevät seiskaa, toiset kasia. Tämä tarkoittaa sitä, että teet töitä laivalla seitsemän tai kahdeksan päivää, jonka jälkeen sinulla on vastaava määrä vapaata.

– Ja vapaan aikana ei tarvitse miettiä työasioita. Se on iso asia. Ja kyllä merillä palkauskin on ihan hyvä.

Jukka Kiviranta ei asu itse rannikolla, vaan käy töissä laivalla Sisä-Suomesta, Kuopiosta.

– Viimeiset kymmenen vuotta olen käynyt laivalla töissä Kuopiosta. Kotoisin olen Luumäeltä ja asunut myös Kotkassa ja Lappeenrannassa.

Ihmisen asuinpaikka ei olekaan merityössä olennaista, vaan merenkulku mahdollistaa työssäkäynnin kauempaakin Suomesta. Mitä kuopiolaiset, Kallaveden äärellä asuvat ihmiset ajattelevat merenkulusta? Löytyisikö Kuopion seudulta lisää merenkulkijoita?

– Kyllä vain. Minulla on tällä hetkellä kaksi ystävää, jotka harkitsevat merille töihin lähtöä. He työskentelevät kesäisin sisävesillä, mutta olisivat kiinnostuneet töistä isomilla vesillä. Vettä on kaikilla ympärillä niin Kuopiossa kuin Itämerellä – se on meille kaikille yhdistävä tekijä. 📍

Merenkulun Turvallisuuspalkinto Matti Aaltoselle

Merenkulun turvallisuuspalkinto luovutettiin tänä vuonna Sea Sunday merikapteeni Matti Aaltoselle. Palkinnon Aaltoselle luovutti 11. syyskuuta Pasilassa liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne.

Merikapteeni Matti Aaltonen on tehnyt mittavan uran merenkulun turvallisuutta edistävässä viranomaisteh-
tävissä. Hän on toiminut virkaurallaan niin asiantuntijan, esimiehen kuin ylim-
män johdon tehtävissä. Aaltosen uraan
on kuulunut mm. luotsauksen asiantunti-
jatyötä ja toiminnan kehittämistä, suoma-
laisen alusliikenteen ohjauksen eli
VTS-toiminnan käynnistämistä ja edel-
leen kehittämistä.

Aaltonen on kehittänyt ja ylläpitänyt
myös Suomen ja erityisesti liikennehallin-

non virastojen valmiutta merenkulun huol-
tovarmuuteen ja toimintavarmuuteen liit-
tyen viranomaisvelvoitteiden osalta,
toimien tiiviissä yhteistyössä niin kansain-
välisten viranomaisten, Huoltovarmuusor-
ganisaation, Suomen Varustamoiden sekä
muiden meriklusterin toimijoiden kanssa.

Matti Aaltonen on edustanut Suomea,
suomalaista merenkulkua ja merenkulkijaa
useilla kansainvälisillä foorumeilla ympäri
maailmaa. Hän on ollut mukana kehittä-
mässä yhtenäisiä kansallisia ja kansainväli-
siä säädöksiä ja vaatimuksia merenkulun
turvallisuuden edistämiseksi. [↗](#)



*Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne toi
palkinnonjakotilaisuudessa selväsanaisesti
esiin merenkulun – ja erityisesti
huoltovarmuuden – merkityksen maallemme.*

Olethan muistanut tarkistaa verokorttisi tulorajan?

Jos tulorajasi ylittyy loppuvuodesta,
myös työttömyyskassan maksama
etuus verotetaan perusveroprosentin
sijaan korkeammalla lisäprosentilla.

Oman tulorajasi voit käydä tarkista-
massa Verohallinnon OmaVero-palvelusta:
www.vero.fi/omavero

Voit tarvittaessa tilata muutosverokortin
etuutta varten OmaVero-palvelusta ja lähet-
tää sen suoraan **A-kassaan**. Saamme pää-
sääntöisesti suoraan verottajalta ennakon-
pidätystiedot, joten palkkaa varten annettua
verokorttia tai sähköisesti etuutta varten an-

nettua muutosverokorttia ei tarvitse toimit-
taa meille paperisena.

Muistathan, että kassa ei voi käyttää
etuutta maksaessaan palkkaa varten tarkoi-
tettua muutosverokorttia. Veroprosenttisi
nostetaan vähintään 25 prosenttiin ansio-
päivärahaa maksettaessa, ellet toimita kas-
saan muutosverokorttia etuutta varten. Jos
ennakonpidätys palkkaa varten on ollut esi-
merkiksi 15,50 prosenttia, ilman muutosve-
rokorttia se nostetaan automaattisesti 25
prosenttiin. Huomaathan, että ansiopäivä-
rahan veroprosenttia ei voida muuttaa, jos

A-KASSA TIEDOTTAA



olet tilannut verottajalta muutosverokortin
palkkaa varten. [↗](#)

**Lue lisää ja ohjeet muutosverokortin tilaa-
miseksi: [www.vero.fi/henkiloasiakkaat/
verokortti-ja-veroilmoitus/verokortti](http://www.vero.fi/henkiloasiakkaat/verokortti-ja-veroilmoitus/verokortti)**

Meriala ja soviteltu päiväraha

Soviteltua päivärahaa maksettaessa puhutaan maksuperusteisesta sovittelusta, joka tarkoittaa sitä, että tehty työaika ja maksettu palkka vaikuttavat sillä sovittelujaksolla, jolla niistä maksetaan palkka. Työn tekemisen ajankohdalla ei siten ole merkitystä vaan palkanmaksupäivät määrittävät sen, milloin työaika ja palkka vaikuttavat soviteltavaan päivärahaan.

TEKSTI HEIDI MÄKINEN INFOGRAFIikka SILVA KÄRPÄNOJA

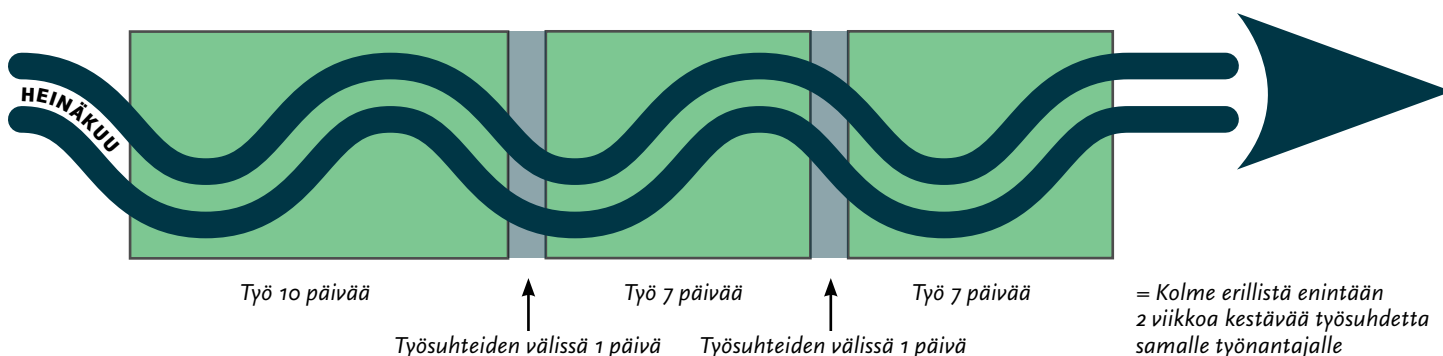
Työsuhteen keston merkitys oikeuteen saada soviteltua päivärahaa

Soviteltua päivärahaa voi hakea, kun tekee enintään kaksi viikkoa kestäviä työjaksoja laivalla. Mikäli työjaksot seuraavat toisiaan katkottomasti niin,

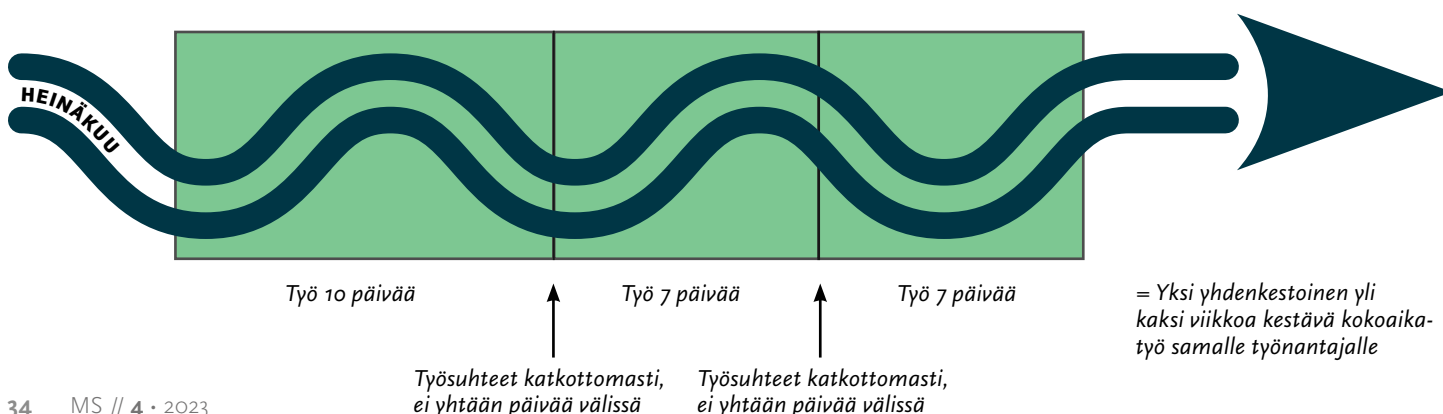
että erillisistä työjaksoista muodostuu yhteensä yli kaksi viikkoa kestävä työjakso samalla työnantajalla, katsotaan tällainen työskentelyaika yli kaksi viik-

koa kestäväksi kokoaikatyöksi, jolloin työn ajalta ei ole oikeutta soviteltuun päivärahaan.

ESIMERKKI 1: Enintään kaksi viikkoa kestäviä työpätkiä, on oikeus soviteltuun päivärahaan



ESIMERKKI 2: Yhteensä yli kaksi viikkoa kestäviä työpätkiä, ei ole oikeutta päivärahaan työn ajalta



Työajan merkitys oikeuteen saada sovittelua päivärahaa

Soviteluun päivärahaan ei ole oikeutta, jos työaika ylittää 80 % alalla sovellettavan kokoaikaisen työntekijän enimmäistyöajasta

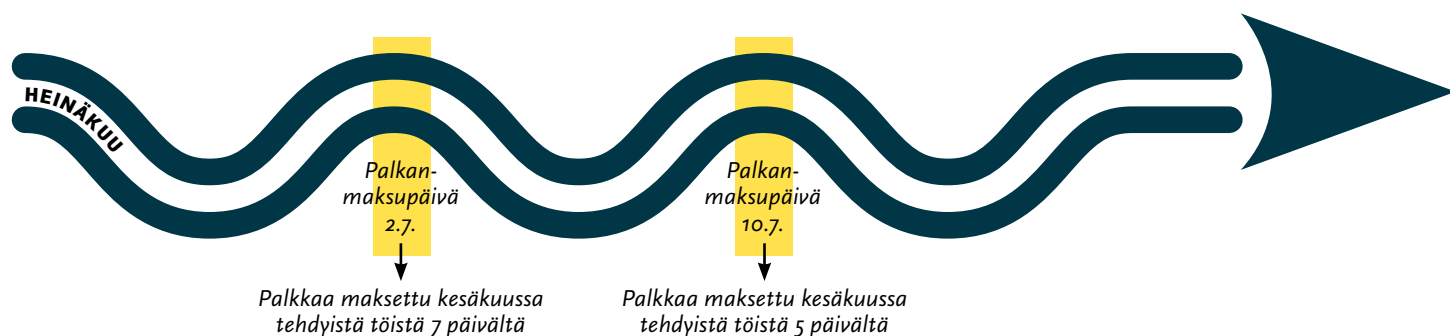
sovittelujakson aikana. Työaika ylittää 80 %, kun kuukauden sovittelujaksolla on maksettu palkkaa 13 tai useammalta työpäivältä.

ESIMERKKI 1: Työaika ei ylitä, sovittelua päivärahaa voidaan maksaa

Henkilö tekee enintään kaksi viikkoa kestäviä työpätkiä laivalla. Hänen hakujaksonsa on aina kalenterikuukausi. Hän hakee päivärahaa heinäkuulta. Heinäkuussa hänelle maksetaan palkkaa kahtena

eri päivänä kesäkuussa tehdyistä töistä. Palkanmaksupäivänä 2.7. hänelle maksetaan palkkaa kesäkuussa tehdystä työstä 7 päivältä. Palkanmaksupäivänä 10.7. hänelle maksetaan palkkaa kesäkuussa tehdys-

tä työstä 5 päivältä. Yhteensä heinäkuussa on maksettu palkkaa 12 päivältä. Työaika ei ylitä 80 % kokoaikaisen työntekijän enimmäistyöajasta, joten sovittelua päivärahaa voidaan maksaa heinäkuulta.

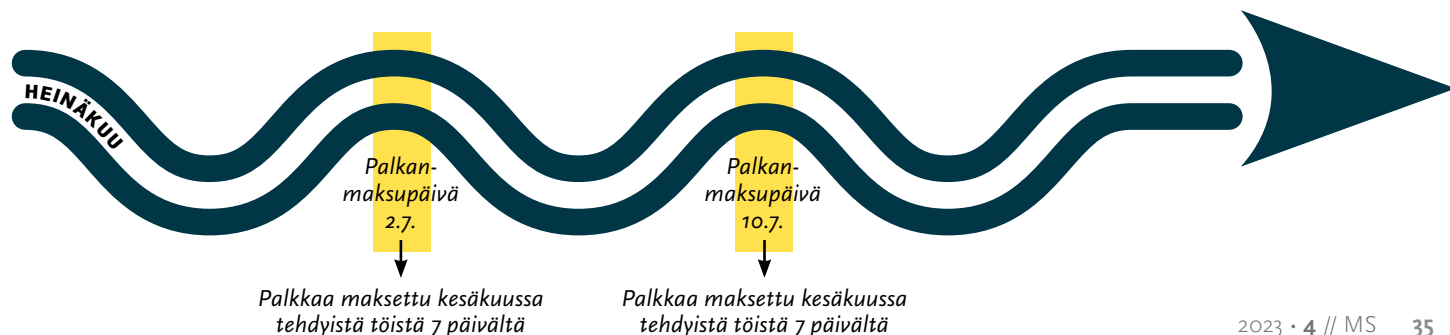


ESIMERKKI 2: työaika ylittyy, sovittelua päivärahaa ei voida maksaa

Henkilö tekee enintään kaksi viikkoa kestäviä työpätkiä laivalla. Hänen hakujaksonsa on aina kalenterikuukausi. Hän hakee päivärahaa heinäkuulta. Heinäkuussa hänelle maksetaan palkkaa kahtena

eri päivänä kesäkuussa tehdyistä töistä. Palkanmaksupäivänä 2.7. hänelle maksetaan palkkaa kesäkuussa tehdystä työstä 7 päivältä. Palkanmaksupäivänä 10.7. hänelle maksetaan palkkaa kesäkuussa tehdystä työs-

tä 7 päivältä. Yhteensä heinäkuussa on maksettu palkkaa 14 päivältä. Työaika ylittää 80 % kokoaikaisen työntekijän enimmäistyöajasta, joten sovittelua päivärahaa ei voida maksaa heinäkuulta.





Kassa vastaa

Mikä on liikkuvuusavustus?

Liikkuvuusavustus on etuus, jota työtön voi hakea työttömyyskassalta, kun hän on vastaanottanut työpaikan tai aloittaa työpaikan saamisen edellytyksinä olevan rekrytointikoulutuksen.

Edellytyksenä avustuksen saamiselle on, että työmatka päivässä kestää vähintään 3 tuntia, ja osa-aikatyössä vähintään 2 tuntia työn tai koulutuksen alkaessa ja työsuhde kestää vähintään 2 kuukautta.

Liikkuvuusavustusta saa sekä työmatka- että muuttokuluihin. Matka-aika arvioidaan nopeimman käytössä olevan kulkuvälineen mukaan. Jos työmatka on yhteen suuntaan yli 200 kilometriä, liikkuvuusavustukseen maksetaan lisäksi korotusosa. Lisäksi voi vielä saada lapsikorotuksen alle 18-vuotiaista huollettavista lapsista.

Liikkuvuusavustusta voidaan maksaa, kun hakija on saanut työttömyysetuutta välittömästi ennen työsuhteen tai koulutuksen alkamista. Avustusta voidaan kuitenkin erityisistä syistä maksaa myös, vaikka hakija ei ole saanut työttömyysetuutta ennen työsuhteen tai koulutuksen alkamista. Tällaisia syitä ovat:

- korvaukseton määräaika eli karenssi
- alle 25-vuotiaista koskeva ammatilliseen koulutukseen liittyvä rajoite
- työssäolovelvoite
- ansiopäivärahan omavastuu aika

Muut ehdot liikkuvuusavustuksen saamiselle ovat, että vastaanotettu työ tai koulutus kestää vähintään kaksi kuukautta ja että avustusta on hakenut kolmen kuukauden kuluessa työsuhteen tai koulutuksen alkamisesta. Se, miten kauan liikkuvuusavustusta maksetaan, riippuu työsuhteen pituudesta.

Liikkuvuusavustus on peruspäivärahan suuruinen eli 37,21 €/pv vuonna 2023. Yli 200 km:n pituisesta työmatkasta maksettava korotusosa on 5,08 €/pv. Alle 18-vuotiaista huollettavista lapsista maksetaan korotus (1 lapsi → 7,01 €/pv, 2 lasta → 10,29 €/pv ja ≥ 3 lasta → 13,26 €/pv).

Avustusta maksetaan kokoaikatyössä avustajakson aikana viideltä päivältä viikossa. Osa-aikatyössä työaika on korkeintaan 80 % koko-aikatyön työajasta ja avustusta maksetaan tehdyiltä työpäiviltä. Avustuksessa ei ole omavastuu-aikaa, vaan sitä maksetaan heti työsuhteen tai koulutuksen alkamisesta lukien. Avustusta ei makseta niiltä päiviltä, kun työnteko ja palkanmaksu ovat keskeytyneet. Liikkuvuusavustus on muiden etuuksien tapaan veronalaista tuloa.

Liikkuvuusavustushakemus tulee toimittaa työttömyyskassaan (eAsiointissa tai postitse) viimeistään kolmen kuukauden kuluessa työn tai koulutuksen alkamisesta. Hakemukseen tulee liittää kopio työsopimuksesta.

Liikkuvuusavustus maksetaan koko avustusjakson yhden hakemuksen perusteella.

Lue lisää A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa

Kongressen närmar sig: **Kandidera i valet!**

Genom att kandidera i kongressvalet kan du komma att fatta beslut om sjöfartens framtid! Kandidatnomineringen på arbetsplatserna och på avdelningarna 2.10.–15.11.2023.



Kongressen hålls vart fjärde år och är förbundets högsta beslutande organ som drar upp riktlinjer för förbundets verksamhet under den kommande fyraårsperioden.



Förberedelserna för Sjömans-Unionens vårens 2024 kongress har inletts. Kandidatnomineringen har inletts **2.10.** och slutar **15.11.2023**. Genom att kandidera i valet har du den bästa möjligheten att påverka!

I valet kan varje medlem i Unionen påverka förbundets verksamhet och riktlinjer för framtiden. Kongressrepresentanterna samt förbundsledningen och förbundsstyrelsen som väljs under kongressen beslutar bland annat om dessa frågor under den kommande fyraårsperioden.

Makten finns inte någonstans långt borta, utan varje medlem har möjlighet att påverka. Alla känner säkert någon av kandidaterna på ens egen avdelning antingen från den egna arbetsplatsen eller via avdelningens verksamhet.

Kongressrepresentanterna väljs i relation till antalet medlemmar. Personer som representerar olika avtalsbranscher beslutar

gemensamt i Unionens angelägenheter och utgår alltid från hela medlemskårens intressen.

Efter att kandidatnomineringen har avslutats fastställer Sjömans-Unionens styrelse kandidatlistorna den 12 december 2023.

KONGRESSENS RÖSTNINGSPERIOD ÄR DEN 19.1.–15.3.2024

Själva valet äger rum i början av 2024. Röstningsperioden är den **19.1.–15.3.2024**. Valmaterialet skickas hem till Sjömans-Unionens röstberättigade medlemmar per post i januari. Håll därför koll på din post!

Sjömans-Unionens kongress den 14.–15.5.2024, Helsingfors

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

Ställ upp som kandidat!

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

Valkretsar

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

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

Sjömans-Unionens kongress

Datum: 14.–15.5.2024

Plats: John Stenbergs strand 6, Helsingfors

Kandidatnominering 2.10.–15.11.2023

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

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

Kandidatnominering kräver ett skriftligt medgivande från vederbörande.

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

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

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

Röstning

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



Edustajakokous 2024 Kongress 2024



Merimies-Unioni
Sjömans-Unionen

Röstningsperioden är den 19.1.–15.3.2024

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

Valmaterialet som skickas hem innehåller:

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

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

Vad är en kongress?

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

På den ordinarie kongressen tar man upp följande ärenden:

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

Skicka in en motion till kongressen!

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

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

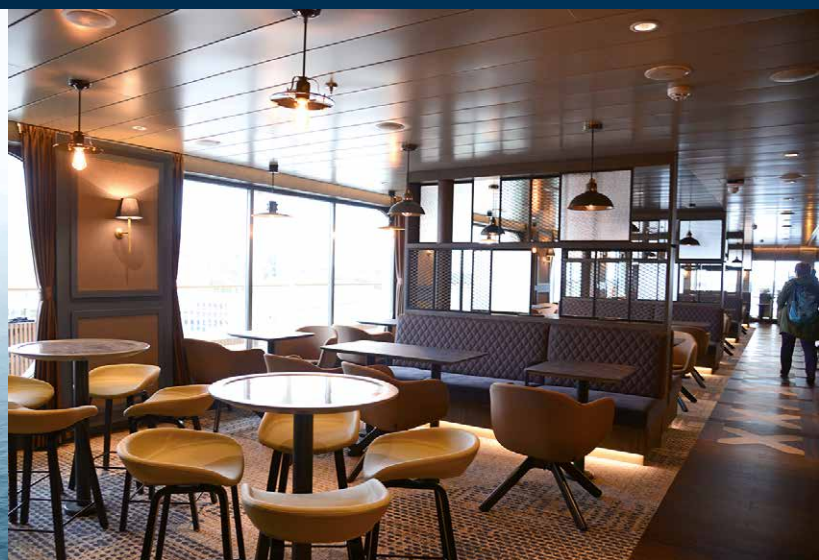
Den nya erans stjärna började
trafikera på Östersjön

Finnlines nya frakt- passagerarfartyg

M/s Finnsirius registrerades under finsk flagg

Rederiet Finnlines nya frakt-passagerarfartyg M/s Finnsirius seglar under
finsk flagg och transporterar 1 100 passagerare och 5 200 fmeter
frakt på rutten Nådendal–Långnäs–Kapellskär.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER SAANA LAMMINSIVU OCH FINNLINES



M/s Finnsirius seglar
från Nådendal till
Kapellskär via Långnäs

”Ett så underbart fartyg
att man får lyckotårar i
ögonen” – en
besättningsmedlem

Nu vill man ha det
trivsamt och lugnt
på kryssningen

En ny era har inletts i fartygstrafiken på Östersjön. M/s Finnsirius är den nya stjärnan i kryssningstrafiken på Östersjön och ett servicekoncept som inte lämnar passagerarna eller lastbilschaufförerna kalla. Nu vill man ha det trivsamt och lugnt på kryssningen.

Nådendal håller på att bli ett nytt centrum för frakt- och kryssningstrafik i Finland i och med att Finnlines nya passagerar-fraktfartyg börjar trafikera. Hamnarrangemangen i Nådendals hamn är redo att ta emot den växande lastbils- och personbilstrafiken. M/s Finnsirius åkte på sin jungfruresa från Nådendal till Kapellskär den 15 september 2023 och hennes systerfartyg M/s Finn-canopus börjar trafikera i januari 2024.

Passagerarna transporteras in i fartyget från Nådendals hamn med buss. När bussen kör uppför rampen och in i bussen börjar man få en bild av fartygets proportioner: lastutrymmena bara fortsätter och fortsätter och sidorna kommer inte heller emot en direkt. M/s Finnsirius är 235 meter långt och 33 meter brett. Inuti Östersjöjätten finns det totalt fem lastdäck för frakt och fordon.

Över 90 procent av rederiet Finnlines omsättning kommer från frakt, men i och med de nya fartygen i Superstar-klass (M/s

Finnsirius och M/s Finn-canopus) tar man ett stort kliv mot passagerartrafik: M/s Finnsirius har plats för 1 100 passagerare och 5 200 filmeter frakt.

Minna Kiiski har arbetat länge på Finnlines och är redo att ge passagerarna i Nådendals hamn råd och service. Kiiski och kollegan **Hannu Savola** från Nådendals hamn tillhör Sjömans-Unionens avdelning Rese- och Speditionsbranschen. Sjömans-Unionen har alltså medlemmar även från ”landsidan”. Hamnövervakarna i Nådendals hamn tillhör i sin tur Sjömans-Unionens avdelning Hamnbranschen. Båda avdelningar är riksomfattande, dvs. de har medlemmar från olika städer och arbetsplatser.

Nytt servicekoncept i Östersjötrafiken

Finnlines fartyg i Superstar-klass erbjuder passagerarna – oavsett om de är kryssningspassagerare eller lastbilschaufförer – en trivsam och upplevelserik resa. Från Nådendal kan man i fortsättningen åka på en dagskryssning med temat *Skärgårdspicknick* till Åland eller på en kryssning över natten till Sverige med Finnlines fartyg.

M/s Finnsirius är en helt ny typ av fartyg i Östersjötrafiken i fråga om servicekoncept

och arkitektur. Passagerarnas, men även besättningens, första intryck av det nya fartyget var att de blev rörda – till och med stumma – av lycka.

– Fartyget är så underbart att vi fick tårar i ögonen när vi kom hit för att jobba, säger en sjöman som arbetar på restaurangavdelningen glatt om sin nya arbetsplats.

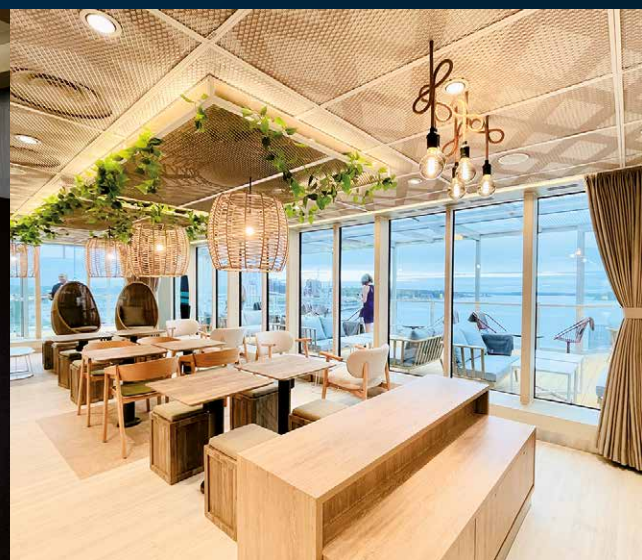
Den nya stjärnan på Östersjön är så enormt att man kunnat bygga stora och öppna restaurang- och uppehållsutrymmen samt hytter och besättningsutrymmen på fartyget.

– Det första intrycket av besättningsutrymmena är behagligt. Mässen fungerar och besättningen har ett bra, eget gym.

Korridorerna och lobbyerna på M/s Finnsirius är rymliga. Människor, barnvagnar och även rollatorer får plats i dem. Vid planeringen av fartyget har man tagit hänsyn till personer med rörelse- och/eller synnedsättningar genom att sätta skyltar vid räckena.

Sju restauranger och barer

Finnlines nya fartyg har hela sju restauranger och barer: Fisherman's Bistro, Cargo Buffet, Micke's Wine & Dine, Barrel Bay Bar & Tapas, Under the Stars, Stellar Lounge och Höyry – Spa Bar. >>





Bakom barmästare Alexander Ruzza och till framme restaurant manager Anne Elo och barmästare Keron Köst.

Kaféerna och restaurangerna ligger på elva och tolv däck och fortsätter som en enda lång kedja genom hela våningen. Köken ligger mitt i fartyget alldeles intill restaurangerna (huvudköket på däck 10), så att personalen har en kort och praktisk väg att gå med alla läckerheter till vitrinskåpen.

Menyerna på fartygets restauranger har tagits fram av kocken/restaurangägaren **Henri Alén** och Finnlines besättning. Maten lagas av besättningen, varav många är erfarna proffs från ekonomisidan på olika fartyg. Man har även nya proffs från landsidan. En av dem är **Sami Mäkinen**, som är kökschef på M/s Finnsirius.

– Jag arbetade senast som köksmästare i representationsköket i Åbo stadshus, berättar kökschef Mäkinen.

Han har arbetat 30 år i land och återvänder nu till sjöss. De maritima termerna flyger naturligt ur kökschefens mun då han berömmar sina kollegor.

– Jag lyfter på hatten för dessa män. Vi kom till fartyget i lördags och ställe i ordning restaurangerna från noll på fyra dagar, berömmar han köksmästare **Peter Palander** och kocken **Ville Hämäläinen**, som står intill honom.

Peter Palander berättar att han arbetat 20 år på Finnlines, medan Ville Hämäläinen tidigare har arbetat i land, på Eckerö och på isbrytare. Nu är kocktrion redo att ta emot fartygets första matgäster i Cargo Buffet.

– Maten är färdig och borden dukade. Allt är färdigt för de 700 inbjudna gästerna, säger kockarna och ställer ut varmrätterna.

Korridoren på M/s Finnsirius är bred och går rätlinjigt intill restaurangerna som en

idrottsbana runt hela elva däck. Det gör det enkelt att ta sig fram på M/s Finnsirius och man slipper "navigera" från ett ställe till ett annat. Den 370 kvm stora taxfreebutiken Sailor's Shop ligger också direkt intill den rymliga lobbyn.

Restaurangernas bord och uppehållsutrymmen ligger i sin tur direkt på andra sidan korridoren intill de stora fönstren. Restaurangvåningen på M/s Finnsirius har rymliga fönster och direkt utsikt över Östersjön överallt.

De olika uppehållsutrymmena fortsätter från den ena restaurangen till den andra som en elegant helhet och man kan sticka inom dem under resans gång för att koppla av och vila i fartygets många "vardagsrum". I en av mittkorridorerna finns det t.o.m. en elegant dekorationsspis med gentlemannaliknande fåtöljer.

Barmästaren trollar fram drinkar efter önskemål

Barmästare **Alexander Ruzza** serverar de inbjudna gästerna drinkar. Efter coronaåren är det fantastiskt att få jobba på nya M/s Finnsirius. Ruzza är en erfaren sjöman som också varit förtroendeman på Sjömans-Unionen och haft olika arbetssäkerhetssuppgifter. Han kommer med en gång med "nyheter från Unionen":

– På uppdrag av kaptenen började vi redan i förgår med en kartläggning så att vi kunde välja förtroendemen och arbets säkerhetsansvariga, dvs. arbetet är igång.

Och hur verkar den nya arbetsplatsen?

– Vi har definitivt kommit in i 2000-talet, säger Ruzza om det första intrycket av det nya fartyget.

– Man har tagit bra hänsyn till personalutrymmena, de har gott om utrymme. Mässen är vacker och välgjord. Det finns en massa underhållningsutrustning och besättningens gym har helt nya maskiner. Basturna och de andra lokalerna är helt otroliga.

2 500 personer har sökt jobb på Finnlines nya fartyg, berättar Alexander Ruzza.

– Rekryteringen har gått bra och vi har fått jättebra människor och rätt personer på rätt plats. Nu hoppas vi att även kunderna hittar oss.

"Vi gör något nytt"

I och med att M/s Finnsirius registrerades under finsk flagg innebar det arbete och nya karriärmöjligheter för sjömän. Fartyget erbjuder arbete för cirka 200 sjömän. Barmästare **Ville Okker** är glad över sin nya arbetsplats.

– Alla har samma inställning, att vi håller på att skapa något nytt, berättar Okker om sitt första intryck av sin nya arbetsplats.

– Jag hoppade på M/s Finnsirius i Antwerpen när man tog hem henne till Finland. Fartyget var redan välutrustat och gick snabbt att få i ordning, berättar Okker samtidigt som han serverar vin till de inbjudna gästerna på M/s Finnsirius.

Finnsirius har besättning från Finnlines, men också från andra rederier. Okker kom till Finnlines från Viking Line.

– Jag började arbeta till sjöss 2010 på Viking Lines M/s Mariella, som blev gammal och såldes till Medelhavet 2021.

Inredningen andas skärgård

Inredningen på M/s Finnsirius är särpräglad och tilltalande – allt annat än "rent trä och



Köksmästare Peter Palander



plåt”, vilket man förväntade sig att se. Tanken var att få med skärgårdshavet i inredningen – eller rättare sagt – göra passageraren till en del av skärgårdshavets landskap. Fartygets restaurangdäck är ett enda stort landskapsfönster där man kan beundra Östersjön.

Inneutrymmena på M/s Finnsirius är designade av den finska inredningsarkitektbyrån **dSign Vertti Kivi**. Inredningsfärgerna är karaktärsfulla och passar perfekt ihop och håller över tid. Inredningen på fartyget är inte rätlinjig, utan innehåller öar och former som avviker från det traditionella. De mjuka sätena lockar passagerarna att slappna av.

Fartyget har fått sitt namn efter den starkast lysande stjärnan på himlen och man har även satsat starkt på belysningen, som är en viktig del av inredningsarkitekturen. I taket och korridorerna samt i uppehållsrummen finns det oväntade armaturer som passar in i varje utrymme, som t.ex. eleganta måsar i taket i Stellar Lounge eller ljus som liknar skogssvampar i en av öarna.

Inte underhållning, utan trivsel

Finnlines säger att de inte vill konkurrera om passagerarna på de traditionella Stockholmskryssningarna, vilket är anledningen till att man inte hittar någon nattklubb på de nya fartygen i Superstar-klass.

– Fartyget är avsett att vara trivsamt, men inte något underhållningsfartyg, konstaterar **Anniina Laine**, som också känns igen från Sjömans-Unionens förtroendemannakurser.

Laine visar M/s Finnsirius passagerare till bastulavarna och arbetar på fartygets spa- och bastuavdelning Höyry, som ligger på översta däck. Från de underbara korgstolarna kan man njuta av Östersjölandskapet och man kan även svalka sig i bubblpoolen på yttre däck.

– Tanken är att man också ska kunna tillbringa tid på bastu- och spaavdelningen och gå ut på yttre däck bara för att njuta och koppla av. På översta däck finns en 400 kvm stort övertäckt terrassområde, där vi arbetar i tillägg till bastuavdelningen, förklarar barmästare Laine, som kan blanda till drinkar både med och utan alkohol.

På M/s Finnsirius satsar man på välmående och hälsa. Från Höyry Spa-avdelningen har man direkt panoramautsikt över Östersjön. Avdelningen har en traditionell finsk bastu och en ångbastu.

– I anknytning till spaavdelningen finns också ett välutrustat **gym** samt en **yogastudio**, som man kan hyra för eget bruk om man vill, tipsar barmästare Laine.

Gymmet och basturna används av idrottssällskap

Fartygets stora och omfattande motionsutrymmen och bastur kan användas t.ex. av idrottssällskap som ska resa från Finland till Sverige och tvärtom med fartyget. Gymmet kan hyras av alla passagerare.

Stellar Lounge

Från Stellar Lounge i fartygets för öppnar en av fartygets vackraste vyer upp sig. Många i besättningen berömmar speciellt Lounge som en av fartygets absolut bästa

platser. Den kan användas av både företag och enskilda passagerare.

– Lokalerna i Stellar är helt otroliga. För 65 euro kan man hyra en lokal för eget bruk och äta och dricka av det festliga utbudet i Loungen. Man kan arbeta eller bara ta det lugnt under resan i lokalen.

Lounge har också konferensrum i olika storlek som man kan hyra mot en extra avgift. Lokalerna i Lounge tar upp hela fören.

Lekplats för barnen på däck 12

De nya fartygen har planerats för familjer. Inne i fartyget finns Kid's Corner med havstema och på yttre däck finns lekområdet Space Games i rymdstil.

Husdjuret med på resan

En av fartygets specialiteter är de särskilt avsedda utrymmena för husdjur. När man ska åka på en kryssning behöver man inte längre oroa sig för att inte hitta en hund- eller kattvakt, då man kan ta med sig sitt husdjur på resan. På yttre däck och inomhus finns det separata utrymmen för husdjur, och t.ex. hundar kan leka fritt i ett inhägnat hundområde på däck 12.

De fantastiska hytterna är uppkallade efter stjärnhimlen

Hytterna ligger på däck 9–10 och har en inredning som får en att tappa hakan.

Särskild hänsyn har tagits till familjer på hela fartyget, så även hytterna. Family & Friends-hytten passar en familj på sex personer. Hytten har en mellandörr, bakom vilken det finns ett sovutrymme för t.ex. barnen. ✨

Sjömans-Unionen fick sin röst hörd

– följden är ett historiskt beslut av tingsrätten

ITF (International Transport Workers' Federation) åstadkom en viktig rättslig kursändring i sin bekvämlighetsflaggkampanj i Finland. I fallet beviljade tingsrätten inte den tillfälliga säkringsåtgärd och det föreläggande att avsluta arbetskonflikten mot fartygets lasthantering som ett rederi hade ansökt om.

TEXT OCH BILD HEIKKI KARLA



slutet av juli tecknades ett godtagbart kollektivavtal genom Sjömans-Unionens försorg för det liberiskflaggade bekvämlighetsfartyget Da Tai, som ägs av det statliga kinesiska bolaget COSCO. Avtalets undertecknande innebar slutet för Sjömans-Unionens och AKT:s stridsåtgärder, som vidtogs i Kotka hamn den 11 juli 2023 på grund av resultatlösa förhandlingsförsök och oklarheter kring vilka arbetsvillkor som skulle tillämpas.

Helsingfors tingsrätts avslag av fartygsägarens ansökan om säkringsåtgärd jämte vite som föregick kollektivavtalet kan utan överdrift beskrivas som historiskt.

Förfarandet vid behandlingen av ansökningar om tillfällig säkringsåtgärd och i avgörandena som rör dem har hittills präglats av regelrätt ensidighet. Ansökningarna och de beslut som avgetts baserat på dem har normalt sett upprättats och gjorts utifrån utgångspunkten att den andra parten inte ska höras. Den sökande (i det här fallet rederiarbetsgivaren) har utan hinder i sin ansökan kunnat framföra sina påståenden, nämna att ärendet är brådsakande och be att det behandlas så att motparten (parten som representerar arbetstagarna) inte får möjlighet att ta ställning till påståendena eller framföra motargument. Resultatet har tidigare alltid varit ett åliggande som förbinder arbetstagersidan som strider för arbetsvillkoren och som kryddas med vite från tingsrätten att upphöra med stridsåtgärderna utan att ha getts möjlighet att framföra sin ståndpunkt i ärendet och rätta till de påståenden och omständigheter som arbetsgivaren framfört i sin ansökan.

Den 6 september 2023 tecknades liknande godtagbara kollektivavtal för två andra bekvämlighetsflaggfartyg i rederiet Cosco (Tian Shou och Tian Fu) som för Da Tai.

Arrangemanget har alltså redan i utgångsläget varit ojämnt och har försämrat tron på ett rättvist rättssystem. Då arbetsgiversidan dessutom tagit tillbaka sin ansökan om säkringsåtgärder efter att redan fått ut allt den behöver från den tillfälliga säkringsåtgärden har frågan om huruvida det ens funnits skäl för eller behov av den (egentliga) säkringsåtgärden oftast inte tagits med i den kritiska granskningen eller rättsliga hanteringen.

Som tur är lever rättspraxis dock i tiden, är föränderlig och självkorrigerande, om än långsamt. Förändring sker i första hand genom beslut i de högsta instanserna och i takt med att samhällets värderingar förändras. Under de senaste åren har en av Sjömans-Unionens huvudpunkter i liknande arbetskonflikter och i diskussioner i domstolen varit att lyfta fram hur viktigt det är att tingsrätten hör båda parter. Detta arbete har så smått börjat ge frukt, vilket det nämnda fallet är det bästa exemplet på.

Förra året kunde Sjömans-Unionen för första gången i kampanjens historia ta ställning till en ansökan om skyddsåtgärd innan en tillfällig säkringsåtgärd beviljades. Även om svaret i det fallet inte gav önskat resultat och fartygsredaren fick den tillfälliga säkringsåtgärd den ansökt om, är det värt att notera att beslutet inte längre beviljades "utan att höra motparten". Det skapade ny praxis för kommande fall, där tingsrätten måste fundera på varför den ska bevilja ett beslut utan att höra motparten, när man tidigare gjort på ett annat sätt.

I det färskaste fallet med fartyget Da Tai bad tingsrätten Sjömans-Unionen om ett skriftligt svar på rederiets ansökan om säkringsåtgärd. Efter att ha fått det, konstaterade tingsrätten att det sannolikt inte finns något skäl för en säkringsåtgärd och beviljade därför inte någon tillfällig säkringsåtgärd och förbjöd inte att blockaden av fartyget skulle fortsätta. Efter att återigen fått igång lasthanteringsåtgärderna var rederiet COSCO Shipping Specialized Carriers alltså tvunget att återvända till förhandlingsbordet och ett

**Helsingfors
tingsrätts avslag
av fartygsägarens
ansökan om säkringsåtgärd
jämte vite som föregick
kollektivavtalet kan
utan överdrift
beskrivas som historiskt.**



kollektivavtal på godtagbar nivå tecknades för fartyget den 26 juli 2023.

Även om slutresultatet i detta fall är minnesvärt och resultatet av ett envist arbete innebär det dessvärre dock inte att kampen i domstolar är över och arbetskonflikterna förbi. För att kunna ordna genuina och godtagbara kollektivavtal för utländska fartyg måste inspektionerna av fartyget fortsätta lika effektivt och arbetet vid varje förhandlingsbord ske rationellt och konsekvent utan att skyndsamt rätta rättshandlingar. Genom samarbete mellan fackförbund och med en fortsatt hög nivå på medlemmarnas förmåga att vidta arbetskonflikter när det krävs har man alla förutsättningar att lyckas.

Effekterna av händelserna i juli syntes redan i september. Den 6 september 2023 tecknades liknande godtagbara kollektivavtal för två andra bekvämlighetsflaggfartyg i rederiet Cosco (Tian Shou och Tian Fu) som för Da Tai. Dessa nyare avtal tecknades utan blockader och domstolsbeslut. Det är dock tydligt att fallet med Da-Tai och händelserna i samband med det och tingsrättens avgöranden "uppmuntrade" fartygsägaren att sätta sig vid förhandlingsbordet och teckna ett kollektivavtal.

ITF:s bekvämlighetsflaggkampanj grundades 1948 och är ett globalt nätverk av inspektörer som har till uppgift att strida för mänskliga arbetsförhållanden, genuina kollektivavtal och mänskliga rättigheter samt mot social dumpning. Finland har fyra ITF-inspektörer som en del av denna organisation. [↗](#)

Risken för elbilsbränder ökar på fartygen

– det kommer att inträffa förr eller senare

Antalet elbilar kommer att öka enormt de kommande åren. Samtidigt ökar antalet bränder i elbilsbatterier.

TEXT JUHA GRANATH BILDER JUHA GRANATH, MARKO HASSINEN OCH SHUTTERSTOCK



Marko Hassinen

I Finland har man inte förberett sig inför den ökande risken för bränder i elbilsbatterier. I USA och Storbritannien har man redan förbjudit elcyklar och -skotrar på bussar och i tunnelbanan, säger räddningsexpert **Marko Hassinen**.

Fartygsbolagen som är verksamma på Östersjön har verkligen prövats de senaste åren.

Först satte coronapandemin stopp för hela passagerartrafiken, sedan försvagade Rysslands brutala krig i Ukraina säkerheten på Östersjön. De senaste hotbilderna mot Östersjön är terrorhotet mot Sverige och risken för bränder i elbilsbatterier.

Fartygsbolagen kan inte påverka orsakerna till pandemier, krig eller terrorism, men rederierna

måste hitta sätt att förhindra bränder i elbilsbatterier på fartygen. Antalet elbilar ökar i rasande fart och sannolikheten för en elbilsbrand på ett fartyg växer hela tiden.

Enligt Marko Hassinen, expert inom räddningsbranschen och lektor vid Östra Finlands universitet, ska det inte krävas en katastrof för att få ordning på saker och ting.

– Dagens släckningsmetoder är tillräckliga och det finns tillräckligt med nödvändig släckningsutrustning. På sjöfartssidan är det rederiernas uppgift att skaffa nödvändig utrustning och utbilda personalen. Genom ökad medvetenhet och övning minskar riskerna för en elbilsbrand.

Om en elbil brinner kan temperaturen stiga över 1000 grader.

Oron för elbilarnas brandsäkerhet är befogad. Under januari–juli stod helelektriska bilar för 31,9 procent av alla förstaregistreringar i Finland. Fram till 2035 förutspås andelen helelektriska bilar av landets hela bilbestånd stiga till 36,4 procent.

– Elektriska och tekniska anordningar följer samma procedur. Till en början uppstår det en hel del fel, s.k. barnsjukdomar. Därefter följer en stabil period, tills antalet fel återigen ökar i slutet av anordningens livslängd. Det gäller även bränder i elbilsbatterier, säger Marko Hassinen.

Inga defekta elbilar på fartyget

Den sista fredagen i augusti är Tallink Siljas M/s Megastar på väg från Västra hamnen till Tallinn. Obekymrade passagerare åker i en jämn ström upp till hamnterminalen längs rulltrapporna, och de hundratals meter långa bilköerna väntar på att bildäcket ska öppna.

Passagerarna är många och den gångna sommarens stora samtalsämne, bränder i elbilsbatterier, tycks inte skrämma dem. Tallink Siljas specialarbetarskyddsfullmäktige **Ismo Silvennoinen** försäkrar att bolaget istället följer risken för olyckor till följd av bränder i elbilsbatterier mycket noga.

– Vi tar inte ombord några defekta elbilar på fartyget. Vi laddar inte heller elbilar på bildäck, eftersom risken då ökar kraftigt. Själv anser jag inte att risken för att en elbil ska börja brinna är större än att en bil med förbränningsmotor gör det, intygar Silvennoinen.

I sjömannens Facebook-grupp har man under sommaren däremot oroligt diskuterat elbilsbränder. Man har länkar bilder på explosionsartade bränder i elbilar och -bussar i såväl Finland som övriga världen.

– Elbilsbränder blir lätt nyheter. Det gäller att komma ihåg att det inte är något problem förrän batteriet i en elbil brinner. Om inomhusutrymmet i en elbil börjar brinna är det en helt vanlig bilbrand, påminner räddningsexpert Marko Hassinen.

Det är lätt att förstå sjömannens oro. I juli transporterade Tallink-koncernen cirka 800 000 passagerare och 150 000 fordon och fraktenheter på alla sina rutter.

– Vi har brandbekämpningsutbildad personal på våra fartyg och besättningen övar regelbundet. Alldeles nyligen utbildade externa experter kaptenerna i vår flotta i hur de ska agera vid en elbilsbrand, säger Tallink Siljas kommunikationschef **Marika Nöjd**.

I juli rapporterades det globalt om en brand på fraktfartyget M/s *Fremantle* utanför Nederländerna. Till en början misstänkte myndigheterna att branden startat i elbilar som fanns med på fartyget. Senare avskrevs misstanken. Orsaken till branden är alltjämt oklar.

– Jag vet inte om man någonsin kommer att få reda på vad som orsakade branden på fartyget utanför Nederländerna. Det jag vet är att en elbil någon dag kommer att ta eld på ett fartyg, säger Marko Hassinen.

Orsaken till brand ett tillverkningsfel eller ett hårt slag

En brand i ett elbilsbatteri beror vanligtvis på ett tillverkningsfel eller ett fel som orsakats av ett externt slag, vilket leder till exempel till kortslutning inuti cellen. Vad skulle kunna antända en elbil på ett fartygsdäck, räddningsexpert Marko Hassinen?

– Det skulle kunna vara ett tillverkningsfel i en cell. Däremot är det svårt att tänka sig att hastigheterna på ett bildäck skulle orsaka ett hårt slag med så mycket energi att det skulle skada batteriets skydd. Vid landsvägstrafik är ett sådant slag möjligt.

I Finland brinner cirka 1 300 bilar varje år, och bara en bråkdel har varit elbilsbränder. Orsaken är enkel: det finns få elbilar och även de äldsta litiumbatterierna är fortfarande bara cirka 15 år gamla.

– Om man jämför en vanlig bil med förbränningsmotor med en elbil så antänds bilen med förbränningsmotor lättare. Problemet med en brand i ett elbilsbatteri är att den är mycket svår att släcka.

Det är krångligt att släcka en brand i ett litiumbatteri, eftersom antändningsreaktionen inte kräver något syre utifrån. Problemet med elbilar förstärks dessutom av att batteriet är stort, sitter på ett krångligt ställe och är väl skyddat. >>



Sjömännen är oroade över elbilarnas brandsäkerhet. Rederiernas uppgift är att skaffa utrustning och skola personalen.



Ett sätt är att sänka ner bilen i en vattenbassäng, som innehåller så mycket vatten att batteriet täcks. Metoden är krånglig på korta sjöresor.



En skafftörsedd släckare är ett annat effektivt sätt: man för in den under batteriet och öppnar kranen. Det är enkelt och säkert.



Släckning av litiumbatteribränder är svåra att släcka eftersom det inte behövs syre för att brinna.



Västra hamnens rusning.

Kunskap och öning minskar riskerna av elbilsbränder.



– Vid en batteribrand stiger temperaturen snabbt till över 1 000 grader. I början av branden uppstår det normalt sett gas som ser ut som vit rök. Det är farligt att andas in. Den som släcker branden måste ha brandmansutrustning, påminner Hassinen.

Enligt räddningsexpert Hassinen är problemet att man i Finland inte förbereder sig inför riskerna för bränder i elbilsbatterier tillräckligt seriöst. I USA och Storbritannien är det redan förbjudet att ta med sig elcyklar och -skotrar på allmänna färdmedel.

– Risken för batteribränder i lätta elfordon måste också tas på allvar. Sticklågor och brinnande stänk sprider elden mycket effektivt. Brandkläder och trycksatt andningsutrustning krävs redan för att släcka ett cykelbatteri.

Tre sätt att släcka

Viking Lines M/s Gabriella är på väg mot Stockholm från Skatuddens hamn. De långa personbils- och lastbilskoerna tränger sig in

i bildäck i ett långt band. Passagerarna är många – förra året transporterade Viking Line över en miljon passagerare och cirka 750 000 personbilar och lastbilar.

Viking Line har inte registrerat några exakta siffror om hur många elbilar de transporterat, men enligt säkerhetschef **Anders Nyberg** förbereder sig bolaget inför elbilsbränder genom grundlig utbildning och lämplig utrustning.

– Vi har haft elbilsbränder som tema i våra veckovisa räddningsövningar. En del av besättningen på fartyget och personalen i land har dessutom deltagit i föreläsningar av räddningsexperter om elbilsbränder.

– Bolaget har skaffat nya släckningsfilter, brandkläder, värmekameror, skafftörsedda släckare samt specialutrustning avsedd för att göra hål i batteriet, förklarar Viking Lines säkerhetschef Anders Nyberg.

Räddningsexpert Marko Hassinen räknar i sin tur upp tre släckningsmetoder som man kan använda för att dämpa en brand i ett elbilsbatteri på ett fartyg. De är att kyla ner batteriet utifrån, att sänka ner bilen i en tillfällig bassäng och att göra hål i batteriet.

– Den bästa släckningsmetoden på ett trångt bildäck är att kyla ner batteriet underifrån antingen genom att luta bilen eller helt enkelt hälla vatten i batteriet. En skafftörsedd släckare är ett annat effektivt sätt:

man för in den under batteriet och öppnar kranen. Det är enkelt och säkert.

Ett effektivare sätt än att kyla ner batteriet utifrån är att göra hål i batteriets hölje och spruta in ett kylande medel direkt i batteriet. Det är ett krävande arbete och förutsätter en specialutbildad person och skyddsutrustning.

– Ett tredje sätt är att sänka ner bilen i en vattenbassäng, som innehåller så mycket vatten att batteriet täcks. Metoden är krånglig på korta sjöresor. Nedsänkningstiden är lång och på grund av risken att branden startar igen måste man snabbt få ut bilen från bildäck, säger Hassinen.

Fartygsbolagen berättar att de förbereder sig inför brandriskerna på bildäck bl.a. genom att starta sprinklersystemet.

– Problemet med sprinklade utrymmen är att vattnet kommer uppifrån taket och inte kyler ner flammor under elbilen. Ett högt fordon under en sprinkler kan dessutom förhindra att vattnet sprider sig till nödvändiga platser, påminner räddningsexpert Hassinen.

Tallink Siljas specialarbetarskyddsfullmäktige **Ismo Silvennoinen** har arbetat till havs i 34 år.

– Under min karriär har det aldrig brunnit i en elbil på bildäck och jag anser inte att risken för det är större än att det brinner i en bil med förbränningsmotor, försäkras Ismo Silvennoinen. 🙏

Ansökningen om Unionens stugor vårperioden 2024

Ansökningen om Unionens Stugor i Levi, Himos och Tahko börjar i oktober.

VECKORNA 7–16 (12.2.–22.4.) delas ut i en separat lottdragning. Man kan delta i lottdragningen av sportlovsveckorna på nätet via Unionens stugbokningssida. Gå till stugbokningssidan via Unionens webbsida: www.smu.fi/pa-svenska > medlemskap > medlemsförmåner > unionens stugbokning

På sidan hittar du anvisningar om hur du bokar en stuga och en länk till själva bokningssidan. **Man kan delta i lottdragningen endast via bokningssidan.** Under sportlovssäsongen hyrs stugorna ut en vecka åt gången från måndag till måndag.

Du kan delta i lottdragningen fram till 30.11.2023. Lottdragningen sker i början av december. Vinnarna i lottdragningen får ett e-postmeddelande med anvisningar om hur bokningen betalas. Betalning ska ske 14 dagar efter att meddelandet mottagits och görs i internetbanken via en länk i meddelandet.



STUGAN I LEVI

Unionens stuga i Levi är ett parhus med 5–7 sängplatser, vardagsrum, kök, wc och bastu med tvätttrum i varje sida. Man kan alltså boka Levi 1 och Levi 2.



STUGAN I HIMOS

Stugan i Himos ligger på en central plats nära slalombackarna och Himos serviceutbud. Stugan är välutrustad och har 6–8 sängplatser. Priset för stugan i Himos inkluderar slutstädning och man kan hyra sängkläder på plats.



TAHKO

Semesterstugan är belägen vid Tahkovuori som är ett lugnt område och ligger i närhet av tjänster. Stugan är välutrustad med sex bäddplatser. Slutstädning ingår i priset och sängkläder kan man hyra på plats.

Under vårsäsongen kan stugorna i Levi, Himos och Tahko bokas utan lottdragning den 1.1.–11.2. och 22.4.–2.6.

ANDRA STUGOR

Unionens andra stugor kan bokas under hela vårsäsongen fram till 2.6. utan lottdragning. På bokningssidan hittar du grundläggande information om alla stugor och en kalender där du ser stugornas bokningsstatus.

Eventuella veckor som fortfarande är lediga kan bokas efter lottdragningen.





Sjömans-Unionens ordförande
Kenneth Bondas



Kongressdelegaterna



Det Ukrainska Sjömansförbundets (MTWTU – Marine Transport Workers Trade Union of Ukraine) ordförande Oleg Grygoriuk

NTF blickar mot framtiden

Den 23–24 maj 2023 höll Nordiska Transportarbetarefederationen NTF en kongress i Helsingfors, där man riktade blicken mot framtiden. Nordiska transportarbetarförbund från olika transportbranscher deltog i kongressen. En delegation från Sjömans-Unionen representerades också på kongressen.

TEXT SAANA LAMMINSIVU

BILDER SAANA LAMMINSIVU & PEKKA ROUSI



LUEJUTTU DIGINÄ:
smu.fi >
Merimiesuutiset

Vi måste samarbeta för att lyckas

Enda sättet att se till att arbetstagarna inom transportbranschen har bra arbetsvillkor är >>

NTF:s organisation

NTF:s högsta organ är kongressen, som sammanträder vart femte år. Kongressen beslutar bland annat om riktlinjerna för verksamheten.

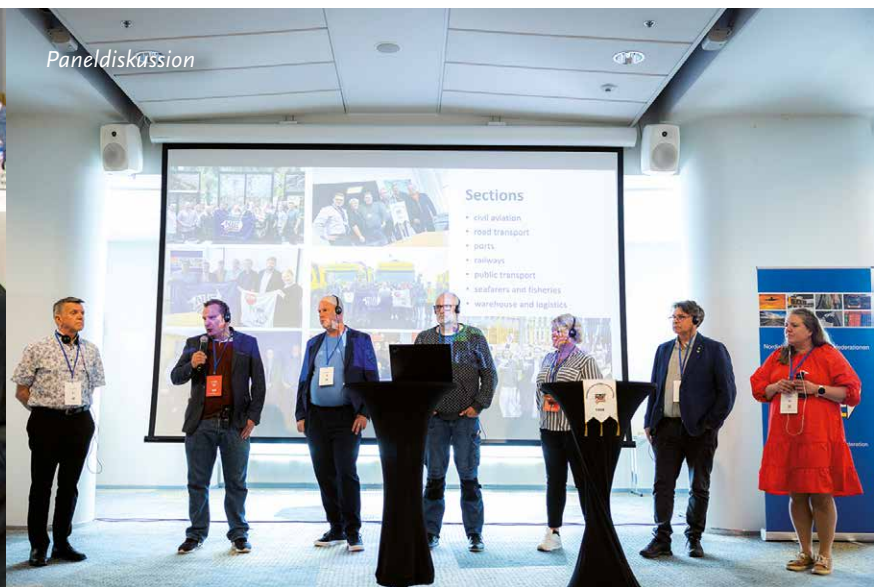
NTF är indelat i sju huvudsektioner samt en kvinnokommitté:

- civilflyg
- godstransporter på väg (särskild arbetsgrupp miljö)
- hamnar
- järnvägar
- kollektiva persontransporter (särskild arbetsgrupp taxi)
- sjöfart och fiskeri
- spedition och lager
- kvinnokommitté

Det dagliga arbetet sköts av sekretariatet med säte i Stockholm.



Kongressdelegater från de olika nordiska transportförbunden



Paneldiskussion

Sections

- civil aviation
- road transport
- ports
- railways
- public transport
- seafarers and fisheries
- warehouse and logistics

Nordiska transportarbetarförbund från olika transportbranscher deltog i kongressen. Längst fram Sjömans-Unionens ordförande Kenneth Bondas som fungerade som vice ordförande i NTF och Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT:s ordförande Ismo Kokko, som valdes till NTF:s ordförande till nästa fem års period. Till vänster Nordiska Transportarbetarefederationen NTF:s generalsekreterare Anu Hietala.





Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT:s ordförande Ismo Kokko och Europeiska Transportarbetarfederationens (ETF) ordförande Frank Moreels.

att samarbeta över landsgränserna. Nordiska Transportarbetarefederationen, eller NTF, har regelbundna sammankomster där man går igenom aktuella frågor och utmaningar i olika transportbranscher. Därför är det viktigt med ett nordiskt och internationellt samarbete. Transportbranschen berörs också till stor del av lagstiftningen och direktiven på EU- och internationell nivå och måste granska och utveckla dem tillsammans. 🚢



I bakgrunden FSU:s ombudsman Jöachim Alatalo, förbundssekreterare Sannaleena Kallio och Viking Lines huvudförtroendeman Tero Palokoski.

De nordiska transport- arbetarförbunden ger sitt fulla stöd till Ukraina

DET UKRAINSKA SJÖMANSFÖRBUNDETS (MTWTU – Marine Transport Workers Trade Union of Ukraine) ordförande **Oleg Grygoriuk** var hedersgäst på NTF:s kongress i Helsingfors. Ordförande Grygoriuk berättade om kriget i Ukraina och förbundets arbete samt om stödet till ukrainare och sjömän i kriget. Det ukrainska sjömansförbundet har erbjudit konkret hjälp, läkarbesök och utbildning och transporterat lokala människor bort från kriget.

Det ukrainska sjömansförbundet representerar idag över 52 000 ukrainska sjömän, som arbetar på olika fartyg runt om i världen. Finska fartyg har också en del ukrainska besättningsmedlemmar.

– Vi hjälper dagligen sjömän med utmaningar som kriget i Ukraina för med sig, berättar ordförande Oleg Grygoriuk.

Det finns bara ett alternativ: Ukraina måste vinna kriget

Det finns bara ett alternativ och det är att Ukraina vinner kriget.

– Vi måste få stopp på kriget, för annars sprids det, konstaterade det ukrainska sjömansförbundets (MTWTU) ordförande Oleg Grygoriuk för tidningen Sjömannen.

För att Ukraina ska kunna kämpa mot de ryska trupperna behöver man allt slags stöd. Precis som Svarta havet ligger Östersjön alldeles vid Ryssland och S:t Petersburg vid Finska viken. Finländarna – och framför allt sjömännen – vet att

man kan besegra det onda genom att ge varandra fullt stöd.

På bilden ser vi Sjömans-Unionens ordförande **Kenneth Bondas** och det ukrainska sjömansförbundets (MTWTU) ordförande **Oleg Grygoriuk**.

Transportkedjor, etiska principer och arbetsvillkor

Transportbranschen och logistik utgör en helhet där en enskild bransch inte kan klara sig utan en annan. Världen är global och produktionskedjorna långa. En produkts färd från råvara till fabriken, från fabriken till logistikcentralen, därifrån till affären och från affären kanske som pakettjänst till konsumenten är lång och består av fler steg.

Ibland skeppas råvaran till och med till andra sidan världen för att tillverkas, varefter den skeppas via hamnen tillbaka till andra sidan jordklotet. Ofta vet konsumenterna inte ens hur långt produkten har färdats innan den hamnar vid deras ytterdörr.

Man talar mycket om ekologiska och etiska värden, men det är väldigt svårt för den vanliga konsumenten att känna till "villkoren" för produkten som han eller hon köper. Det finns olika stämplat för produkter, men ingen för arbetstagarnas arbetsvillkor som skulle kunna hjälpa kunden – och framför allt arbetstagaren i branschen – att säkerställa att villkoren är bra. Därför behöver man fackförbund.

IMO har skärpt målen för att minska utsläppen av växthusgaser från internationell sjöfart

Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s (International Maritime Organization) kommitté för skydd av den marina miljön har enats om att uppdatera IMO:s strategi för växthusgaser. Kommittén sammanträdde i London den 3–7 juli 2023.

Vid kommitténs sammanträde nåddes enighet om att uppdatera IMO:s strategi för växthusgaser. Målet med den omarbetade strategin är att nettoutsläppen av växthusgaser från fartyg ska vara noll senast 2050 eller omkring 2050, med beaktande av de nationella förhållandena.

Uppdateringen av strategin innebär en betydande höjning av ambitionsnivån jämfört med den preliminära strategi som antogs 2018, där målet var att minska utsläppen av växthusgaser från fartyg med minst 50 procent senast 2050 jämfört med nivån 2008.

Som en del av denna överenskommelse antogs också en utvecklingsväg och vägledande kontrollpunkter för åren 2030 och 2040. Före 2030 ska utsläppen av växthusgaser från fartyg minskas med minst 20 procent, målet är 30 procent, jämfört med 2008. Före 2040 ska utsläppen av växthusgaser från fartyg minskas med minst 70 procent, målet är 80 procent, jämfört med 2008.

I målnivåerna och de vägledande kontrollpunkterna beaktas utsläppen av växthusgaser under fartygsbränslenas livscykel. Målet är att minska utsläppen inom ramen för energisystemet inom den internationella sjöfarten och därmed förhindra att utsläppen överförs till andra sektorer.

Strategin inkluderar ett mål enligt vilket minst 5 procent av den energi som används av fartygstrafiken senast 2030 ska komma från teknik, bränslen eller energikällor som är helt eller nästan fria från utsläpp av växthusgaser. Detta är ett minimimål, och enligt strategin eftersträvas en andel på 10 procent.

Vid mötet identifierades också nordvästra Medelhavet som ett särskilt känsligt havsområde. Dessutom antogs provisoriska riktlinjer för beräkning av utsläpp från biobränslen och ett antal regeländringar gällande barlastvattenkonventionen.

Följande steg för att utveckla och genomföra åtgärderna för minskade utsläpp

Vid sammanträdet i kommittén för skydd av den marina miljön enades IMO:s medlemsstater om att de globala åtgärderna för att minska utsläppen av växthusgaser från fartygstrafiken ska antas senast 2025. Avsikten är att de överenskomna åtgärderna ska träda i kraft senast 2027.

Enligt den nådda överenskommelsen ska de globala åtgärderna för att minska utsläppen av växthusgaser från sjöfarten inbegripa en standard för att reglera den gradvisa minskningen av växthusgasintensiteten i fartygsbränslen samt en prissättningsmekanism för utsläpp av växthusgaser.

Åtgärderna utvecklas utifrån en omfattande konsekvensbedömning för att effektivt minska utsläppen från sektorn. Samtidigt främjas lika konkurrensvillkor och en rättvis och jämlik övergång till hållbara energikällor över hela världen.

Provisoriska riktlinjer för beräkning av utsläpp från biobränslen

Vid mötet i kommittén för skydd av den marina miljön antog IMO:s medlemsstater provisoriska riktlinjer för hur koldioxidutsläppen från biobränslen som använts inom sjöfarten ska beaktas i fartygens energieffektivitetsplan samt vid rapportering av bränsleförbrukningen till IMO:s datainsamlingssystem och beräkning av fartygens koldioxidintensitet.

Enligt de nu antagna provisoriska riktlinjerna grundar sig fastställandet av koldioxidutsläppen från användning av biobränslen på utsläppen under biobränslenas hela livscykel. I IMO:s beslut betonas att riktlinjerna är en provisorisk och förenklad lösning. En mer omfattande metod kommer att utvecklas utifrån IMO:s regelverk gällande livscykelanalys av marina bränslen.

Vad händer härnäst?

Förhandlingarna om globala metoder för att minska utsläppen fortsätter vid nästa sammanträde i IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön i april 2024. [↗](#)

Gör kollektivavtalsförslag!

De branschvisa kollektivavtalen som tillämpas för Finlands Sjömans-Union FSU rf:s medlemmar på fartygen upphör den 29. februari 2024. Enligt Unionens stadgar beslutar Unionens styrelse om godkännande av ett kollektivavtal. När besluten görs behöver styrelsen också känna till medlemmarnas åsikter.

Insamlandet av förslag under hösten 2023
Huvud- och fartygsförtroendemen ordnar vid möjlighet tillfällen ombord på fartygen, där man tillsammans med medlemmarna funderar över kollektivavtalsförslag. Förtroendemen kan samla in förslag även på andra sätt till exempel elektroniskt och i så fall ger de särskilda anvisningar om hur och när förslag tas emot. Förslag kan skickas till huvudför-

troendemen till deras vanliga epost-adresser.

Även fackavdelningarna ordnar vid möjlighet tillfällen i land där man diskuterar kollektivavtal och samlar förslag.

Förslag kan också skickas direkt till Sjömans-Unionens kontor per e-post till adressen matias.widjeskog@smu.fi senast söndagen den 19.11.2023. 



Matias Widjeskog är Sjömans-Unionens nya ombudsman

JAG HETER MATIAS WIDJESKOG. Jag är 49 år gammal och bor i Åbo, i Martins trähusområde med min fru Mari och vår katt Veiko. Mitt modersmål är svenska men jag är tvåspråkig. År 2000 på våren började jag som extra på Eckerö Linjens m/s Roslagen. Jag arbetade mer än 23 år på Eckerö Linjen och sedermera på Eckerö Line och gick iland 31.8. 2023. Jag har arbetat på oli-

ka ekonomiavdelningar, mest som purser och i informationen.

Jag har fungerat som förtroendeman i över 10 år, de senaste två åren som huvudförtroendeman. Jag har full av iver börjat bekanta mig med mina nya arbetsuppgifter från och med 1.9. här på unionen som ombudsman. Jag kommer i huvudsak att arbeta på Åbo kontoret på Mariegatan.

FRÅGOR OCH SVAR OM A-KASSAN

Medlemsavgift för A-kassan ingår i Sjömans-Unionens medlemsavgift

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

Vad innebär Transportbranschens Arbetslöshetskassas fusion med A-kassan?

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

Medlemsavgift för 2023

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

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

I vilka frågor hjälper A-kassan?

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

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



Var hittar jag mer information om A-kassan?

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

Du kan ansöka om arbetslöshetsförmåner via A-kassas **E-tjänsten** som du kan logga in på via A-kassas hemsida. 

STÄNDIGT BEVAKAD

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Det finns ganska många övervakningskameror på ett fartyg och ibland känns det som att man alltid är bevakad på arbetsplatsen. Får man sätta upp kameror var som helst på ett fartyg? Vem tittar på och övervakar kamerabilderna? Vilka regler finns det för kameraövervakning på arbetsplatsen?

JURISTEN: Kapitel 5 i *lagen om integritetsskydd i arbetslivet* (759/2004) innehåller bestämmelser om kameraövervakning. Enligt 16 § i lagen får arbetsgivaren i sina lokaler genomföra övervakning med hjälp av en teknisk anordning som fortlöpande förmedlar eller tar upp bilder för att uppnå ett på förhand fastställt syfte och mål. Dessa kan delas in i fyra grupper: kameraövervakning är tillåtet för att 1) trygga den personliga säkerheten för arbetstagare och andra som vistas i lokalerna, 2) skydda *egendom* 3) övervaka *produktionsprocesserna* samt 4) för att förhindra och utreda *situationer som äventyrar* säkerheten, egendom eller produktionsprocesser. Kameror på yttre däck på ett fartyg övervakar passagerarna och till exempel säkerhetsutrustningens skick. I maskinrummet ska kamerorna övervaka anordningarnas funktion, medan en kamera som är riktad mot en kassaapparat ska minska mängden kriminalitet och skydda egendom från skadegörelse.

Utgångspunkten är att kameraövervakning *dock inte får användas för observation av en viss arbetstagare eller vissa arbetstagare på arbetsplatsen*. Enligt lagen kan man avvika från detta genom att rikta kameraövervakningen mot ett *visst arbetsställe, om observationen är nödvändig för att* 1) hindra uppenbar risk för våld i anslutning till arbetstagarens arbete eller uppenbar olägenhet eller fara för arbetstagarens säkerhet eller hälsa, 2) hindra och utreda brott mot egendom, om en väsentlig del av arbetstagarens arbete består i att hantera egendom såsom pengar, eller 3) säkerställa arbetstagarens intressen och rättigheter och kameraövervakningen sker på begäran av den arbetstagare som blir observerad. Då kameraövervakning riktas mot ett arbetsställe ska man speciellt ta hänsyn till minimeringsprincipen i dataskyddsförordningen: kameran får riktas t.ex. endast mot den anordning vars användning är förknippad med särskild fara eller hälsorisk, inte i bredare mening hela arbetsstället.

På toaletter, i tvätt- eller omklädningsrum eller i andra personal- eller rastutrymmen får det inte finnas kameraövervakning. Kameraövervakning får naturligtvis inte heller finnas i hytten, som omfattas av hemfrid, eller ett annat arbetsrum eller utrymme som anvisats för arbetstagarens personliga bruk. Det innebär också att kameraövervakning inte får riktas mot de korridorer och dörrar som leder till hytter och andra personliga utrymmen. Detta ska beaktas vid placering av kameror och begränsning av inspelningsområde.

Innan kameraövervakning tas i bruk ska arbetsgivaren utreda om det finns någon annan teknisk övervakningsmetod som kan användas för att uppnå samma syfte, men som inte i samma utsträckning gör intrång i arbetstagarnas integritet. Det kan t.ex. räcka med passerkontroll istället för kameraövervakning för att övervaka en passage.

Innan arbetsgivaren inför teknisk övervakning ska man upprätta principer för och en beskrivning av övervakningen enligt dataskyddsförordningen och behandla dem i den ordning som krävs enligt samarbetslagen. I 12 § i samarbetslagen (1333/2021) hänvisas det till 21 § i lagen om integritetsskydd, enligt vilket man i en samarbetsdialog ska behandla syftet med övervakning med tekniska metoder, ibruktagandet av dem och de metoder som används.

I den skriftliga dataskyddsbeskrivningen om kameraövervakning ska man i förhand noga definiera grunden för behandlingen av kameraövervakningen, dess användningsändamål och dess omfattning och ta hänsyn till karaktären av en (rörlig) bild som en eventuell särskild, dvs. känslig form av personuppgift. Dessutom ska man fundera på hur uppgifterna och behandlingen av dem ska skyddas från eventuella tekniska fel och missbruk. Beskrivningen ska också innehålla en anteckning om vem och på vilket sätt den baserat på sin ställning och uppgift har rätt att se och behandla bildmaterialet i fråga. Vilken förman som helst har alltså inte denna rätt.

Enligt 17 § i lagen om integritetsskydd får upptagningarna endast användas för de *på förhand definierade* ändamål för vilka observationen har utförts i tillägg till de undantag som nämns i lagen. Kameraövervakningen och upptagningen av bilder ska vara transparent och öppen. Arbetsgivaren ska informera arbetstagarna (efter samarbetsdialogen) om inledande och genomförande av kameraövervakning och hur och i vilka situationer eventuella upptagningar används och var kamerorna är placerade. Dessutom ska arbetsgivaren informera om kameraövervakningen och metoden med vilken den genomförs på ett synligt sätt (med skyltar) i de lokaler där kameror har placerats.

Enligt minimeringsprincipen ska upptagningarna förstöras så snart de inte längre behövs för att uppfylla syftet med övervakningen och senast ett år efter att upptagningen upphört. Upptagningarna får dock sparas även efter det om det fortfarande behövs t.ex. på grund av en rättslig tvist eller ett brottmål eller för att bekräfta grunden att avsluta ett arbetsförhållande.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

Jukka Kiviranta

– sjöman från Kuopio



Kuopiobon Jukka Kiviranta har plöjt Östersjöns vågor i 27 år. Han värdesätter sjömansyrket och tror på branschens dragningskraft. Utan marknadsföring hittar man inga nya sjömän.

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU

Man måste satsa på att marknadsföra sjöfarten och locka folk till branschen, betonar fartygsservitör och förtroendeman **Jukka Kiviranta**.

Långa ledigheter som motvikt till sjöarbetet

Fartygsservitören och Sjömans-Unionens förtroendeman **Jukka Kiviranta** arbetar på Tallink Siljas M/s Baltic Princess. Fartyget seglar för närvarande från Åbo till Kapellskär. Kiviranta har åkt från Kuopio till jobbet i Finska viken i tio års tid.



Jukka Kiviranta är en erfaren siljaliner. Han började jobba till havs 1995, samma år som han fyllde 18. I början av sin karriär arbetade han på M/s Silja Festival, M/s Wasa Queen och M/s Finnjet. Han arbetade 18 år på M/s Silja Serenade. Våren 2017 började Kiviranta på M/s Baltic Princess, där han också är förtroendeman på sin avdelning.

– Sjöfarten gör att man kan arbeta var man än bor Finland och sjömansyrket erbjuder långa ledigheter som motvikt till arbetet. Det är branschens främsta försäljningsargument. Det är uppenbart för sjömännen, men rena grekiskan för landkrabbor. Därför måste man *upprepa* och *upprepa* det, betonar Kiviranta.

Besättning rekryterades fortfarande till rederierna mitt i sommaren

Förra sommaren rådde det en skriande besättningsbrist inom sjöfarten då passagerarbegränsningarna försvann och fartygen återigen kryssade. Hur är läget i sommar? Har man lyckats ta sig ur träsket?

– Det har man, men kanske inte helt och hållet, gissar Kiviranta.

– Under sommaren har vi varit tvungna att hitta folk lite varstans till fartygen eftersom vi fortfarande har rätt så lite personal. Vi har t.ex. inte lyckats fylla alla sjukledighetsvikariat så snabbt som vi skulle behöva. Det har satt stor press på besättningen, som har fått jobba hårt.

Det som gjorde sommaren 2023 ovanlig var att man fortfarande rekryterade besättning till olika rederier och fartyg mitt i sommaren, säger Kiviranta.

– Många rederier fortsätter att söka ny personal även mitt i sommaren, medan alla sommarjobb redan brukar vara fyllda vid det laget.

Man måste absolut jobba med att marknadsföra sjöfarten och locka folk till branschen.

– Absolut. Karriären som sjöman har i alla fall för min del varit en mycket bra kar-

riär – och är det alltjämt. Jag rekommenderar även andra att söka sig branschen.

Bli sjöman? Varför intel!

Varför borde unga människor eller t.ex. personer som vill byta karriär fundera på att gå till sjöss?

– En stor del i arbetet till sjöss är att du inte arbetar hela tiden, som i land. Du arbetar på fartyget och kan lämna jobben på arbetsplatsen när du går på ledighet.

– På min avdelning alternerar vi 1:1. En del jobbar sju, andra åtta. Det innebär att du arbetar sju eller åtta dagar på fartyget, varefter du är ledig lika många dagar.

– Och under ledigheten behöver du inte tänka på jobbsaker. Det är stort. Och lönen till havs är också helt okej.

Jukka Kiviranta bor inte själv vid kusten, utan åker till jobbet på fartyget från Kuopio i Inre Finland.

– De senaste tio åren har jag åkt till jobbet från Kuopio. Jag kommer från Luumäki och har också bott i Kotka och Villmanstrand.

När man arbetar till sjöss har det ingen betydelse var man bor, utan sjöfarten gör att man kan åka till jobbet även om man bor längre bort i Finland. Vad tänker Kuopioborna, människorna som bor vid Kallavesi, om sjöfarten? Skulle man kunna hitta fler sjömän i trakterna kring Kuopio?

– Absolut. Jag har just nu två vänner som funderar på att ta ett jobb till sjöss. De arbetar i insjötrafiken på somrarna, men skulle vara intresserade av att jobba på större vatten. Vattnet omger alla i såväl Kuopio som på Östersjön – det är en gemensam faktor för oss alla. 🌊

Intressebevakningsfullmakt

EVERSHEDS
SUTHERLAND

VARFÖR LÖNAR DET SIG ATT GÖRA EN INTRESSEBEVAKNINGSFULLMAKT?

Under livets gång kan det uppstå situationer där vi inte längre klarar av att sköta våra egna angelägenheter om vårt hälsotillstånd försämras eller på grund av någon annan orsak. I en sådan situation kan en intressebevakningsfullmakt ge dig en möjlighet att i förväg bestämma vem som sköter dina ärenden då när du inte längre kan göra det själv.

En intressebevakningsfullmakt ger skydd åt dig mot missbruk och garanterar att dina ärenden sköts på bästa sätt med beaktande av dina intressen. Utan en intressebevakningsfullmakt kan beslutanderätten gå över på myndigheterna eller på en person som du inte själv har valt.

HUR GÖRS EN INTRESSEBEVAKNINGSFULLMAKT?

En intressebevakningsfullmakt görs skriftligen. Fullmaktsgivaren namnger den fullmäktige, som har samtyckt till uppdraget, och bestämmer de ärenden som denne önskar att omfattas av fullmakten: skötseln av egendom, ekonomiska ärenden och eventuellt även i frågor som berör fullmaktsgivarens person såsom hälso- och sjukvård. Fullmakten kan vara allmän till sin karaktär eller så kan den göras mycket specifikt.

I intressebevakningsfullmakten skall det även nämnas i vilka situationer fullmakten träder i kraft, dvs. om fullmaktsgivaren på grund av sjukdom, störningar i de psykiska funktionerna eller försvagat hälsotillstånd, eller av någon annan motsvarande orsak förlorar förmågan att sköta sina angelägenheter. Lagen om intressebevakningsfullmakt tillämpas uttryckligen endast på sådana befullmäktigande som har bestämts att träda i kraft i ovannämnda situationer.

Det är bra att lägga märke till att det kan finnas flera fullmäktiga. I en intressebevakningsfullmakt lönar det sig att namnge den förstahandsfullmäktiga, samt en ersättare och andrahandsfullmäktig. På detta sätt kan man förbereda sig för situationer där t.ex. den förstahandsfullmäktige är jävig att sköta fullmaktsgivarens ärenden, eller om den förstahandsfullmäktige avstår

från uppdraget, eller om den förstahandsfullmäktige själv förlorar sin funktionsförmåga. Ersättaren kan fungera i den egentliga fullmäktiges ställe.

Två ojäviga vittnen bör bevittna intressebevakningsfullmakten med sina underskrifter. Efter detta kan intressebevakningsfullmakten antingen överlåtas till den fullmäktige eller man kan annars meddela om den till den fullmäktige.

Livssituationen kan ändra, varvid det är skäl att granska om intressebevakningsfullmakten behöver ändras. Den fullmäktiga kan göra ändringar eller uppdatera fullmakten när som helst när denne ännu är kapabel att göra beslut. Också ändringarna bör alltid göras med iakttagande av formkraven.

NÄR TRÄDER INTRESSEBEVAKNINGSFULLMAKTEN I KRAFT?

När fullmaktsgivaren inte längre kan sköta sina angelägenheter t.ex. pga. av sjukdom, kan den fullmäktige be att myndigheten för digitalisering och befolkningsdata fastställer fullmakten. Den fullmäktige skall till myndigheten för digitalisering och befolkningsdata visa upp fullmakten i original samt ett läkarutlåtande, som visar att fullmaktsgivaren har blivit oförmögen att sköta just de ärenden som fullmakten gäller.

Fullmakten träder alltså i kraft först när myndigheten för digitalisering och befolkningsdata har granskat fullmakten och fastställt den. Myndigheten för digitalisering och befolkningsdata övervakar även i övrigt den fullmäktiges verksamhet. Den fullmäktige skall till myndigheten för digitalisering och befolkningsdata t.ex. ge en förteckning av fullmaktsgivarens tillgångar och skulder då fullmakten träder i kraft. Myndigheten för digitalisering och befolkningsdata kan vid behov be den fullmäktige avge redovisning över skötseln av fullmaktsgivarens ekonomiska ärenden.

Heidi Wendorf

juris magister, jurist
Eversheds Advokatbyrå Ab

Sjöfarten och jämkad dagpenning

Vid utbetalning av jämkad dagpenning talar man om jämkning enligt utbetalningsprincipen, vilket innebär att den utförda arbetstiden och den utbetalda lönen beaktas under den jämningsperiod som lön betalas ut för dem. Tidpunkten då arbetet utfördes har därmed ingen betydelse, utan löneutbetalningsdagarna avgör när arbetstiden och lönen påverkar dagpenningen som ska jämkas.

TEXT HEIDI MÄKINEN INFOGRAFIK SILVA KÄRPÄNOJA

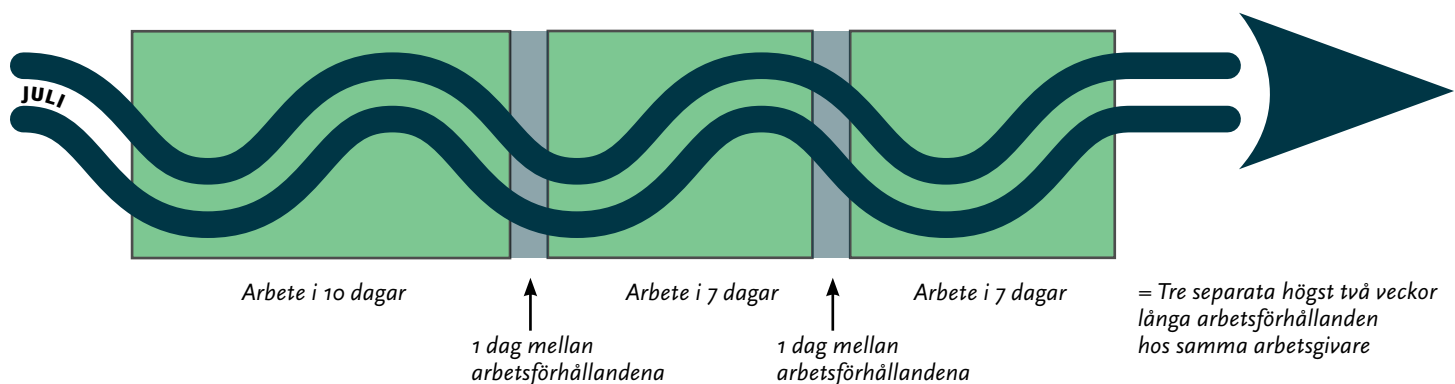
Så påverkar längden på arbetsförhållandet rätten till jämkad dagpenning

Man kan ansöka om jämkad dagpenning när man arbetat högst två veckor långa arbetsperioder på ett fartyg. Om arbetsperioderna följer på varandra

utan avbrott så att de separata arbetsperioderna utgör en totalt mer än två veckor lång arbetsperiod hos samma arbetsgivare betraktas en sådan ar-

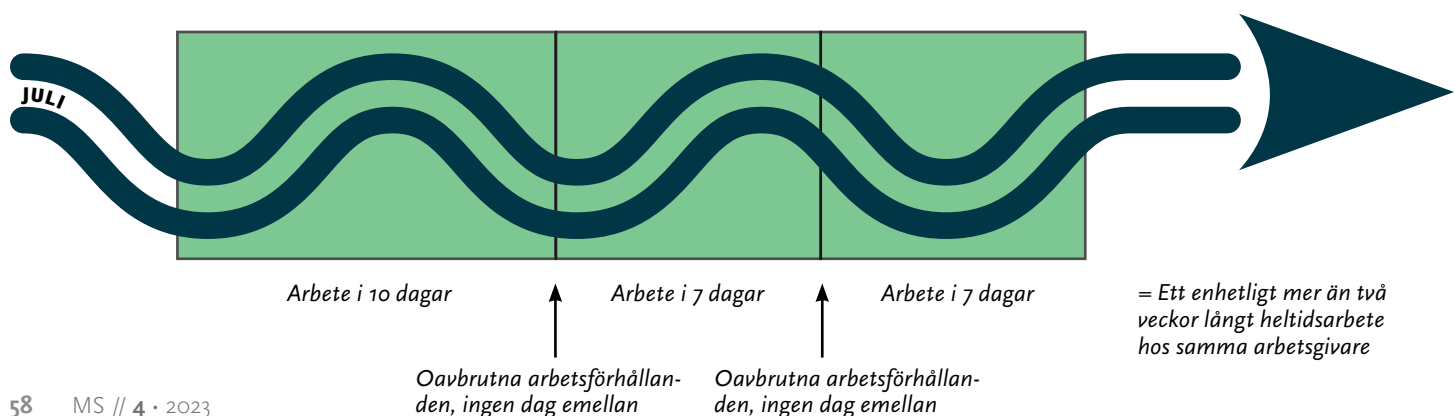
betstid som ett heltidsarbete som varar i mer än två veckor, varvid man inte har rätt till jämkad dagpenning för perioden med arbete.

EXEMPEL 1: Högst två veckor långa arbetsperioder, rätt till jämkad dagpenning



EXEMPEL 2:

Arbetsperioder som totalt varar längre än två veckor, ingen rätt till dagpenning för perioden med arbete





E-tjänsten och tillägsuppgifter: a-kassa.fi/sv
Telefontjänst: 020 690 455
Följ med i sociala medier: @Avoinkassa

Så påverkar arbetstiden rätten till jämkad dagpenning

Man har inte rätt till jämkad dagpenning om arbetstiden under jämkningstiden överskrider 80 procent av den inom branschen tillämpade maximala arbetstiden för ar-

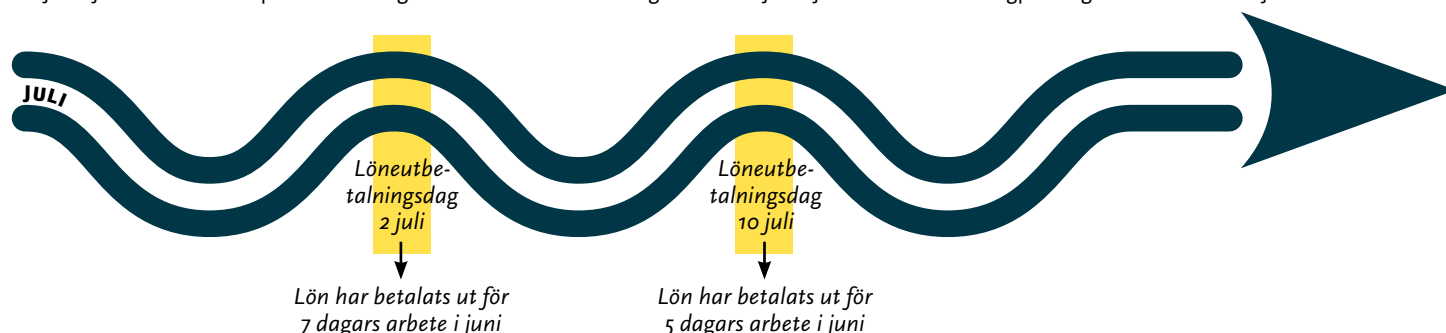
betstagare i heltidsarbete. Arbetstiden överskrider 80 procent då lön betalats ut för 13 eller fler arbetsdagar under den en månad långa jämkningsperioden.

EXEMPEL 1: Arbetstiden överskrider inte, jämkad dagpenning kan betalas ut

Personen arbetar högst två veckor långa perioder på fartyget. Ansökningsperioden är alltid en kalendermånad. Personen ansöker om dagpenning för juli. I juli betalas lön ut på två olika dagar för

arbete som utförts i juni. På löneutbetalningsdagen den 2 juli betalas lön ut för sju dagars arbete i juni. På löneutbetalningsdagen den 10 juli betalas lön ut för fem dagars arbete i juni. I juli har lön be-

talats ut för totalt tolv dagar. Arbetstiden överskrider inte 80 procent av den maximala arbetstiden för arbetstagare i heltidsarbete, så jämkad dagpenning kan betalas ut för juli.

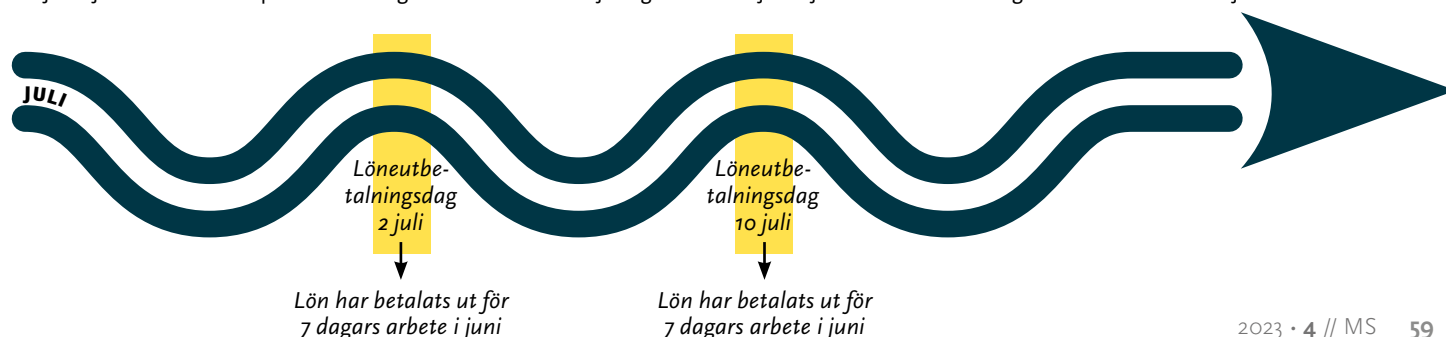


EXEMPEL 2: Arbetstiden överskrider, jämkad dagpenning kan inte betalas ut

Personen arbetar högst två veckor långa perioder på fartyget. Ansökningsperioden är alltid en kalendermånad. Personen ansöker om dagpenning för juli. I juli betalas lön ut på två olika dagar för

arbete som utförts i juni. På löneutbetalningsdagen den 2 juli betalas lön ut för sju dagars arbete i juni. På löneutbetalningsdagen den 10 juli betalas lön ut för sju dagars arbete i juni. I juli har lön be-

talats ut för totalt 14 dagar. Arbetstiden överskrider 80 procent av den maximala arbetstiden för arbetstagare i heltidsarbete, så jämkad dagpenning kan inte betalas ut för juli.



Du har väl kommit ihåg att kontrollera inkomstgränsen på ditt skattekort?



Om din inkomstgräns över-
skrids mot slutet av året be-
skattas också den förmån som
arbetslöshetskassan betalar ut
med en högre tilläggsskattesats i stället för
grundskattesatsen.

Du kan kontrollera din inkomstgräns
i Skatteförvaltningens tjänst MinSkatt:
www.vero.fi/sv/e-tjanster/minskatt

Skattekort som getts ut för lön eller ett
ändringsskatte kort som lämnats ut elektro-
niskt för en förmån behöver inte skickas in
till arbetslöshetskassan i pappersformat, ef-

tersom kassan i regel får de nya uppgifterna
om förskottsinnehållning direkt från Skat-
teförvaltningen.

Vid behov kan du beställa ett ändrings-
skatte kort för förmånen från tjänsten
MinSkatt och skicka det direkt till **A-kas-
san** via tjänsten. Vi ber dig notera att kas-
san inte kan använda ett ändringsskat-
te kort som är avsett för lön när kassan
betalar ut förmånen. Din skattesats kom-
mer att höjas till minst 25 % när inkomst-
relaterad dagpenning betalas, om du inte
skickar ett ändringsskatte kort för förmå-

nen till kassan. Om förskottsinnehållning-
en för lön har varit till exempel 15,50 pro-
cent höjs den utan byte av skatte kort au-
tomatiskt till 25 procent. Observera att
skatteprocenten på dagpenningen inte
kan ändras om du har beställt ett änd-
ringsskatte kort för din lön från skattemyn-
digheten. 📌

**Läs mer: Anvisningar för beställning av
ändringsskatte kort: [www.vero.fi/sv/
privatpersoner/skatte kort-och-
skattedeklaration/skatte kort](http://www.vero.fi/sv/privatpersoner/skatte kort-och-skattedeklaration/skatte kort)**



MERIKESKUS VELLAMO

f i y

60°28,4'N/26°56,7'E

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

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



SUOMEN MERIMUSEO
FINLANDS SJÖHISTORISKA MUSEUM
THE MARITIME MUSEUM OF FINLAND

KYMEN
LAAKSON
MUSEO



MERI
VARTIO
MUSEO



Merimies-Unioni julkaisee perinteisiä jouluterveisiä jälleen Merimies-Unionin kotisivuilla

Jouluterveiset ovat Unionin jäsenille ja eläkeläisille sekä päällystön jäsenille maksuttomia.

Jouluterveisten tarkoitus on Merimies-Unionin jäsenen toistensa tervehtiminen ja terveiset julkaistaan vain jäsenen tai Unioniin kuuluvien eläkeläisten lähettämänä.

Kuinka lähetät jouluterveiset?

Jouluterveiset voi lähettää smu.fi -sivuilta löytyy linkki ja lomake, johon voi syöttää suoraan jouluterveiset. (Jouluterveiset eivät päivitty sivuille välittömästi, vaan toimituksen kautta.)

On aika muistaa merenkulkijoita
Joulutervehdyksellä!

LÄHETÄ OMASI!

smu.fi >
jouluterveiset

Sjömans-Unionen publicerar som tidigare de traditionella julhälsningarna på Sjömans-Unionens hemsida

Julhälsningarna är avgiftsfria för Unionens medlemmar och pensionärer samt befäl.

Julhälsningarna är ett sätt för Sjömans-Unionens medlemmar att hälsa till varandra och endast sådana hälsningar som skickats av medlemmar eller pensionärer tillhörande Unionen publiceras.

Hur skickar du julhälsningar?

På Sjömans-Unionens hemsida smu.fi hittar du länken "Skicka julhälsningar". På sidan hittar du en blankett i vilken du direkt kan fylla i julhälsningarna. (Julhälsningarna uppdateras inte automatiskt utan syns på sidan efter att redaktionen behandlat dem.)



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldestrom

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

SÄHKÖPOSTI: ville.kaldestrom@te-toimisto.fi. Merivälityksessä asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2, 20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

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

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldestrom

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

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

ADRESS: Självständighetsplan 2, 20800 ÅBO

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

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

**ETELÄ-SUOMEN
OSASTO 009**

**TEATTERIA?
KONSERTTIIN?
LIIKUNTAA?
TAIDETTA?
MUSEOIHIN?**

Art

Music

**Millaista toimintaa toivoisit
ammattiosastosi järjestävän?**

**Lähetä ideasi ja toiveesi
ammattiosastolle sähköpostilla
osoitteeseen:
smu009@sci.fi**

etelasuomi.smu.fi

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMEN OSASTO

EDUSTAJAKOKOUKSEN EHDOKAS-ASETTELUKOKOUS 2.10.2023 klo 17, Savonlinna

Sisä-Suomen osasto järjestää SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokouksen maanantaina 2.10.2019 klo 17.00. Paikka on hotelli Pietari Kylliäinen, Savonlinna (Olavinkatu 15, 57130 Savonlinna). Tervetuloa!

SYYSKOKOUS 29.11.2023 klo 13, Savonlinna

Sisä-Suomen osaston syyskokous pidetään keskiviikkona 29.11.2023 klo 13 Savonlinnassa. Paikka: Spa Hotel Casino, Kylpylaitoksentie 7, 57130 Savonlinna.

Ennakoilmoittautuminen on toivottavaa, jotta osataan varautua kokoustarjoihiin. ilmoittautumiset osaston nettisivujen: sisasuomi.smu.fi/yhteystiedot ilmoittautumislomakkeella. Tervetuloa!

PIKKUJOULUT 29.11.2023 klo 16.30, Savonlinna

Tervetuloa Sisä-Suomen osaston jäsenet pikkujouluihin keskiviikkona 29.11.2023 klo 16.30 Savonlinnaan! Pikkujoulut pidetään Spa Hotel Casinolla (Kylpylaitoksentie 7, Savonlinna).

Aloitamme klo 16.30 glögillä ja ruokailulla. Ruokailun jälkeen ohjelmassa on teatteria klo 19.00 alkaen. Teatterikappaleena on tänä vuonna Helsingin kaupungin teatterin vierailuesitys Kiviä taskussa. Mukaan mahtuu 30 ensimmäiseksi ilmoittautunutta. Omavastuu jäseneltä on 10 € ja jäsenen seuralaiselta 20 €. Lisätietoja pikkujouluista Sisä-Suomen osaston kotisivuilta: sisasuomi.smu.fi Huomioikaa, että ilmoittautumiset ovat sitovia ja ilmoittautumiset tulee tehdä 13.11.2023 mennessä ilmoittautumislomakkeella (sisasuomi.smu.fi/yhteystiedot). Tervetuloa!

POHJOISEN OSASTO

EDUSTAJAKOKOUKSEN EHDOKASASETTELUKOKOUS 11.11.2023 klo 16.30, KEMI

Pohjoisen osasto pitää SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokouksen

lauantaina 11.11.2023 kello 16.30 Kemissä. Paikka: Puistopaviljonki (Meripuistonpolku 11, 94100 Kemi). Tervetuloa!

SYYSKOKOUS 11.11.2023 klo 17, KEMI

Pohjoisen osasto pitää syyskokouksen lauantaina 11.11.2023 kello 17 Kemissä. Paikka: Puistopaviljonki (Meripuistonpolku 11, 94100 Kemi). Tervetuloa!

SATAMA-ALA

SYYSKOKOUS perjantaina 3.11.2023 klo 14, Helsinki

Paikka: Merimies-Unionin tilat, John Stenbergin ranta 6, 00530 Helsinki Tervetuloa!

EDUSTAJAKOKOUKSEN EHDOKASASETTELUKOKOUS 3.11.2023 klo 15, HELSINKI

Satama-alan osasto järjestää SMU:n edustajakokouksen ehdokasasettelukokouksen perjantaina 3.11.2023 klo 15.

Paikka: Merimies-Unionin tilat, John Stenbergin ranta 6, 00530 Helsinki. Tervetuloa!

ÅLANDS AVDELNING

KANDIDATNOMINERINGEN TILL FSU:S KONGRESS

6.11. kl. 14 SAMT

13.11. kl. 16, MARIEHAMN

Ålands avdelningen håller kandidatnominering till Finlands Sjömans-Unionens kongress:

Måndagen den 6 nov kl. 14.00 samt Måndagen den 13 nov kl. 16.00

Plats: Möten hålls på ABF, Ålandsvägen 40 i Mariehamn. Välkomna!

HÖSTMÖTE 13.11.2023

kl. 17.00, Mariehamn

Ålands avdelningens höstmöte hålls den 13 november kl. 17.00.

Möten hålls på ABF, Ålandsvägen 40 i Mariehamn. Under höstmötet önskas förslag på hur vi kan upprätthålla Ålands avdelningen. Välkomna o vi bjuder på middag efter höstmötet!

LOUNAI-SUOMEN OSASTO

EDUSTAJAKOKOUKSEN EHDOKASASETTELUKOKOUS 14.11.2023 klo 13

Aika: tiistai 14.11.2023 klo 13.00

Paikka: Maariankatu 6 b, 5.krs, 20100 Turku Tervetuloa!

SYYSKOKOUS 16.11.2023, Turku

Lounais-Suomen osaston syyskokous pidetään torstaina 16.11.2023 klo 16.00 alkaen. Osoite: Maariankatu 6 b, 5.krs, 20100 Turku

Kokouksessa valitaan hallitukselle puheenjohtaja, varsinaiset jäsenet sekä varajäsenet seuraavaksi kahdeksi kaudeksi. Vahvistetaan talousarvio ja toimintasuunnitelma vuodelle 2024. Käsitellään muut sääntömääräiset asiat.

Kokouksen jälkeen ruokailu. Sitovan ilmoittautumisen yhteydessä mainitse ruokavalio (liha/kala), 13.11. mennessä s-postiin: smu.osastooo6@gmail.com. Jäsenemme, tervetuloa!

PIKKUJOULUT SATAMAKAPAKKA HUNSVOTISSA 7.12. JA 14.12.

Satamakapaka HUNSVOTTI torstai 7.12 klo 18.00 ja torstai 14.12. klo 18.00. Paikka: Läntinen Rantakatu 55, 20100 Turku.

Hinta jäseneltä 30 € ja avec 40 € sisältää alkumaljan, joulupöydän juomineen ja kahvi/tee + avec.

Sitovat varaukset ja maksu 23.11. mennessä viitettä 2532 käyttäen tilille TSOP FI80 5542 4020 0093 83. Saaja: SMU Lounais-Suomen osasto ry

Lähetä osallistujien nimet ja tapahtumapäivämäärä, johon osallistuu s-postiin: smu.osastooo6@gmail.com

ITÄKUSTIN OSASTO

SYYSKOKOUS perjantaina 27.10.2023 klo 14.30 alkaen

Paikka: Villa Varpunen, Pyhtää

Itäkustin osaston jäsenet: Tervetuloa tutustumaan Villa Varpusen mökkiin Pyhtäälle syyskokouksen puitteissa perjantaina 27.10.2023 klo 14.30 alkaen. Ohjelmassa grillausta ja chillausta sekä käsitellään syyskokousasiat. Tervetuloa!

EDUSTAJAKOKOUKSEN EHDOKASASETTELUKOKOUS 27.10.2023 klo 14.30, PYHTÄÄ

Edustajakokouksen ehdokasasettelukokous pidetään syyskokouksen yhteydessä 27.10.2023 klo 14.30 alkaen Pyhtäällä. Paikka: Merimies-Unionin Villa Varpunen mökki, Pyhtää

LÄNSI-SUOMEN OSASTO

EDUSTAJAKOKOUKSEN EHDOKASASETTELUKOKOUKSET 26.10. klo 17 JA 8.11. klo 12, VAASA

Aika: torstai 26.10.2023 klo 17.00
Aika: keskiviikko 8.11.2023 klo 12.00
Paikka: SMU:n toimisto,
Sepänkyläntie 4, Vaasa

SYYSKOKOUS 26.10.2023

Länsi-Suomen osaston syyskokous
pidetään torstaina 26.10.2023 klo 18.00.
Osoite: SMU:n toimisto,
Sepänkyläntie 4, Vaasa. Tervetuloa!

PIKKUJOULURISTEILY AURORA BOTNIALLA 25.11.2023

Länsi-Suomen osaston pikkujoulut
vietetään Aurora Botnialla 25.11.2023.
Lähtö: 16.45 ja paluu 01.00, Vaasan satama
Hinta: jäsenet 40 e ja avec 60 e. Sisältää
risteilyn, buffet-ruokailun juomineen. Ilmoit-
tautumiset viimeistään 12.11.2023 mennessä
/ Janne 050 516 3863. Tervetuloa!

ETELÄ-SUOMEN OSASTO

SYYSKOKOUS 31.10.2023 klo 13.00

Etelä-Suomen osasto pitää syyskokouksen
tiistaina 31.10.2023 klo 13.00 Kuljetusliittojen
(Merimies-Unionin) yläkerran saunakabine-
tissa. Osoite: John Stenbergin ranta 6, 00530
Helsinki. Tervetuloa!

EDUSTAJAKOKOUKSEN EHDOKAS- ASETTELUKOKOUS 31.10.2023 klo 13.00, HELSINKI

Etelä-Suomen osasto pitää edustaja-
kokouksen ehdokasasettelukokouksen
tiistaina 31.10.2023 klo 13.00 Kuljetusliittojen
(Merimies-Unionin) yläkerran saunakabine-
tissa. Osoite: John Stenbergin ranta 6,
00530 Helsinki. Tervetuloa!

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALAN OSASTO

SYYSKOKOUS 7.10.2023 klo 14, TURKU

Matkailu- ja Huolinta-alan osasto pitää syys-
kokouksen lauantaina 7.10.2023 klo 14.
Paikka: Ravintola Torget, Linnankatu 3a,
20100 Turku. Tervetuloa!

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Kiitos yhteisistä vuosista kaikille seilauska-
vereille jäädessäni eläkkeelle 1.7.2023 alkaen
Finnlinesilta.
Kari Natunen

Kiitokset Arctian jäänmurtajaväelle, jotka
muistivat minua jäädessäni eläkkeelle ja
Puolassa seilauskavereille.
Jukka Törmänen

KULTAMERKIT / GULD MÄRKERNA

Juho Syrjä

IN MEMORIAM

Finnlinesin entinen pääluottamusmies
Jukka Salo

s. 8.9.1950
k. 7.7.2023

Jukka Salo lähti 15-vuotiaana merille ja sei-
lasi koko työuransa kansimiehistössä jung-
mannista korjausmieheksi. Eläkkeelle hän jäi
55-vuotiaana, mutta teki Finnlinesin aluksilla
vikaeräuksia eläkkeellä ollessaan vielä kah-
deksan vuoden ajan.

Jukka Salo toimi myös Finnlinesin Merimies-
Unionin jäsenten pääluottamusmiehenä
lähies 20 vuoden ajan sekä Merimies-Unionin
hallituksen jäsenenä vuodet 1996–2005.

Pääluottamusmiehenä toimiessaan Salo har-
rasti penkkipunnerrusta ja varsin epäsäännöl-
lisellä nostalgialla Jukka nosti T-paita päällä
vielä 185 kiloa! Painonnoston ohella hän har-
rasti metsätöitä ja lauloi Missiokuurossa.

Jukka Saloa muistoa lämmöllä muistaen,
lukuisat seilaustoverit ja ystävät sekä Martti
Karlsson (Salon ystävä ja muistokirjoitus)

Juha Lahtela

s. 10.7.1939
k. 17.4.2023

Rakkaamme Juha Lahtela nukkui pois lyhyen
sairauden murtamana 17.4.2023.

*Lähdit niin hiljaa, että aamu vain kuuli.
Sylissäsi matkalle sinut kanto tuuli.
Mutt' sydämiimme läpi elämän jätit muistosi
lämpimän. (Marja Romppainen)*

*Puolisoo ja isää rakkaudella muistaen,
Lea, Lari ja Arna*

Keijo Rönkkö

s. 23.11.1948
k. 15.8.2023

*Lämmöllä muistaen,
Kaija
Eila-sisko perheineen*

Sirkka Tuulikki Lindholm

s. 12.7.1951, Loppi
k. 26.6.2023, Helsinki

*Meri tyyntyi, varjot piteni,
rauhan ranta lähenei
– vene hiljaa satamaan saapui*

*Rakkaudella kaivaten,
omaiset ja ystävät*

Pasi "Sulevi" Sulameri

s. 27.11.1962
k. 22.5.2023

*Rakkaudella kaivaten ja ikävöiden,
omaiset ja suuri joukko ystäviä*

Moottorimies

Vilho Risto

s. 31.7.1935
k. 26.8.2023

*Kaipaamaan jäivät, sukulaiset ja tutut.
Viimeinen laiva oli J/m Apu.*

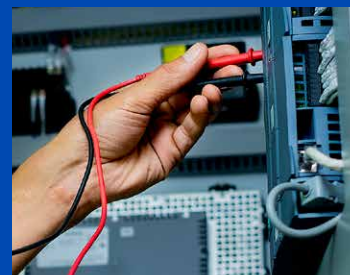
WINNOVA

LÄNSIRANNIKON KOULUTUS OY

HAEMME:
LAIVASÄHKÖ-
OPETTAJAA

LUE JA HAE:
KUNTAREKRY.FI

» OPETTAJA, MERENKULKUALA
(LAIVASÄHKÖ)





Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2023

Luottamusmiesten täydennyskurssi 24.–25.10.

Luottamusmieskoulutus 2024

Luottamusmiesten peruskurssi 11.–14.3.

Luottamusmiesten jatkokurssi I 22.–25.4.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 28.–29.5.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 23.–26.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 5.–6.11.

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

Lisätietoja kurseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Kenneth Bondas

p. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Förtroendemannautbildning 2023

Kompletteringskurs för förtroendemän 24.–25.10.

Förtroendemannautbildning 2024

Grundkurs för förtroendemän 11.–14.3.

Fortsättningskurs för förtroendemän I 22.–25.4.

Kompletteringskurs för förtroendemän 28.–29.5.

Fortsättningskurs för förtroendemän II 23.–26.9.

Kompletteringskurs för förtroendemän 5.–6.11.

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

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Kenneth Bondas

tel. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE

John Stenbergin rantaa 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 TYÖTÖMYSSKASSA A-KASSA

PL 116
00531 Helsinki
a-kassa.fi

PUHELINPALVELU
020 690 455

Puhelinpalvelun aukioloajat
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 telefонтjänsten
mån. 8.30–15
tis. 8.30–15
ons. 8.30–12
tors. 8.30–12
fre. 8.30–12

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

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

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

Asiantuntija / Ombudsman
Matias Widjeskog
050 544 0174

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

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

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

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

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

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

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

Taloudenhoitaja / Ekonom
Jussi Katajainen
050 526 1965

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

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