



ERIMIES

SJÖMANNEN

Merimiesradio haastatteli:

Tiina Hannulaa ja
Esa Hihnalaa
Tallink Siljalta

**Merenkulkijaliittojen
viesti koskien
talvimerenkulkua
meni perille EU:ssa!**

**Kesätyöntekijä,
liity Merimies-
Unionin jäseneksi!**

Sommarjobbare,
bli medlem i
Sjömans-Unionen!

Tommy Björklundin reportaasi:

M/t Jatulin matkassa

Tommy Björklunds reportage: **På resan med Jatuli**



Talvi oli pitkä. Jäänmurtaja
Otso avusti kauppalaivoja
jäistä 179 operointipäivää.

10

SANNA VIITÄNEN



23

M/t Jatulin
matkassa.

TOMMY BJÖRKLUND



Vesibussit houkuttavat turisteja
saaristoon ja sisävesille.

30

SAANA LAMMINSIVU

sisältö | innehåll

- 4 Heidi Pichler tutki kotimaisen työvoiman
riittävyyttä merenkulussa
- 9 Merimies-Unionin valtuusto:
Merillä on töitä ja tekemisen meininki!
- 14 ETF:n kongressi Budapestissa 23.-27.5.2022
- 19 Esa Hihnala: matruusin työ on monitoimihommaa
- 20 SSS-radio esittäytyy
- 30 MM-kisaturistit löysivät tiensä vesibusseille
- 34 Origin by Ocean puhdistaa maailman meriä

40 Undersökning: Hur ska man trygga en tillräcklig
inhemsk arbetskraft inom nu och i framtiden?

46 Fullmäktiges resolution

50 Nyheter från isbrytaren Polaris

52 ETF:s kongress 23.-27.5.2022, Budapest

60 Sjömans-Unionen med på Sjöfartens Dag

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu

Kannen kuvassa Tiina Hannula M/s Baltic Princessin infosta.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2022

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHE • 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
ILMESTYMSAIKATAULU 2022 • TIDTABELLEN 2022

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
4	26.9.	14.10.
5	28.11.	16.12.

Merenkulkijaliittojen viesti on mennyt perille EU-parlamentissa: **Suomi on saanut muilta jäsenmailta tukea talvimerenkulusta aiheutuvan lisätaakan huomioimiseksi**

EU:n jättimäisen valmiuspaketin (Fit for 55) käsittely etenee kovaa vauhtia EU-parlamentissa. Suomen voi katsoa onnistuneen talvimerenkulua koskevassa vaikuttamistyössä tässä vaiheessa. Suomi on saanut tukea muilta EU:n jäsenmailta sille, että talvisten meriolosuhteiden aiheuttama lisä päästöihin huomioitaisiin ilmastopaketissa.

Liikenneministeri **Timo Harakan** mukaan puhutaan noin kymmenien miljoonien eurojen hyödyistä, jos Suomen ehdotus menisi läpi. Lopullisia päätöksiä asiasta tehdään kesäkuun lopun neuvotteluissa EU:n ympäristöneuvostossa.

Fit for 55-valmiuspaketti

Euroopan komissio julkaisi 14.7.2021 laajan ”Fit for 55” -valmiuspaketin EU:n ilmastotavoitteiden kiristämiseksi. EU pyrkii vähentämään hiilidioksidipäästöjään vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. Vuoteen 2050 mennessä Euroopan on tarkoitus olla kokonaan hiilineutraali.

Merimies-Unioni, Konepäällystöliitto ja Laivanpäällystöliitto havainnoivat – kiitos myös entisen liikenneministeri **Merja Kyllösen** tarkkuuden – viime syksynä, että valmiuspaketin luvut koskien talvimerenkulun päästöjä eivät ole täysin paikkansa pitäviä. Merenkulkijaliitot laativat yhteisen kirjeen ja talvimerenkulua koskevan videon, joka toimitettiin suomalaisille EU-parlamentaarikoille tiedoksi ja eteenpäin jaettavaksi.

Suomalaiset parlamentaarikot yli puoluerajojen ovat tehneet vuoden mittaan parlamentissa hartiavoimin vaikuttamistyötä, että avovesillä purjehtivat EU:n valtiot saadaan ymmärtämään mistä talvimerenkulussa on kyse. Suomen tavoitteena on saattaa jäävähvistetut alukset samalle viivalle vain avovesille tarkoitettujen alusten kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeri **Timo Harakka** esitteli toimittajille 31.5.2022 omaan vastuualueeseensa kuuluvien liikennealoitteiden etenemistä valmiuspaketin osalta. Etenkin talvimerenkulku herätti runsaasti kysymyksiä. Liikenneministeri Harakka kertoi käyneensä Brysselissä tapaamassa päättäjiä ja eri maiden ministereitä valmiuspaketin – ja talvimerenkulun osalta. Ministeri on selostanut päättäjille konkreettisesti, mikä on esimerkiksi jäänmurtaja ja mikä puolestaan jäävähvistettu kauppa-alus.

Suomi on ollut aktiivinen ja Suomen viesti on ollut yhtenäinen EU:n suuntaan. EU:n liikennevaliokunnassa – jossa käsitellään mm. vaihtoehtoisia polttoaineita – on saatu jo huomioiduksi talvimerenkulun erityisolosuhteet. Mikä vielä merkittävämpää, EU:n parlamentin ympäristövaliokunta ehdottaa, että jääolosuhteissa liikkuvien alusten suurempi polttoaineenkulutus saa siirtymäajan ainakin vuoteen 2029 saakka.

Ympäristöneuvoston seuraava kokous pidetään kesäkuun lopussa, jossa pyritään saamaan ratkaisua aikaan merenkulun päästökaupasta. Ympäristöneuvostossa kokoontuvat ympäristöasioista vastaavat ministerit ja Euroopan komissiota istuinnoissa edustavat ympäristökomissaari ja ilmastokomissaari.

– Suomi on saanut paljon tukea eri jäsenvaltioilta talvimerenkulun erityisolosuhteiden huomioimiseksi, liikenneministeri Timo Harakka on tässä vaiheessa neuvottelutilanteeseen tyytyväinen.

Neuvottelut ovat kuitenkin vielä kesken ja työtä tehtävänä. Valmiuspaketti on suurin lakipaketti, mitä EU on koskaan aiemmin kerralla työstänyt. Neuvottelut ovat olleet pitkät ja hankalat. Jäsenmaat ja Euroopan parlamentti kursivat lähiviikkoina omia kantojaan kasaan, jotta kaikki olisi valmista syksyllä niiden ja EU-komission lopullisiin neuvotteluihin ensi syksyn aikana. Silloin ratkeaa valmiuspaketin lopullinen kohtalo.

Kuinka turvata kotimaisen työvoiman riittävyys merenkulussa nyt ja tulevaisuudessa?

Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu XAMK:ssa merenkulun johtamista opiskeleva **Heidi Pichler** selvitti lopputyössään keinoja, joilla voitaisiin turvata kotimaisen työvoiman riittävyys merenkulussa nyt ja tulevaisuudessa.

TEKSTI HEIDI PICHLER KUVAT SAANA LAMMINSIVU

LOPPUTYÖNSÄ TUTKIMUSAIHEEN Heidi Pichler sai **Merimies-Unionista**, jossa nostettiin esiin huolenaihe merenkulun työvoiman turvaamisesta ja riittävydestä. Tutkimusta markkinoitiin muun muassa *Merimies*-lehdessä ja se sai erittäin hyvän vastaanoton: yli 220 eri vastaajaa.

Tähän artikkeliin on laadittu yhteenveto tutkimuksen tärkeimmistä havainnoista. Tutkimus tullaan julkaisemaan kokonaisuudessaan vuoden 2022 aikana osoitteessa: www.theseus.fi >> Kuinka turvata kotimaisen työvoiman riittävyys merenkulussa nyt ja tulevaisuudessa?

Tutkimusaihe: huoli kotimaisen työvoiman riittävydestä

Huoli kotimaisen työvoiman riittävydestä suomalaisessa merenkulussa on noussut puheenaiheeksi monissa alan julkaisuissa. Huolen jakavat niin koulut, työnantajat kuin ammattiliitotkin. Liian moni opiskelija keskeyttää opintonsa ja liian moni merenkulkija poistuu alalta muutaman vuoden työskentelyn jälkeen.

Merimiehet eivät halua kuulla varustamon taholta välinpitämättömyyden viestintää, jossa väläytetään kalliin suomalaisen korvaamista halvemmalla non-EU työvoimalla milloin tahansa.

Näistä lähtökohdista sain tutkimusaiheen **Suomen Merimies-Unionilta**, jossa nostettiin huolenaihe näkyväksi. Tutkimukseni kattoi kotimaiset merimiehet, merenkulkua opiskelevat, alan ammattiliitot, merenkulun koulujen edustajat ja varustamoelinkeinojen harjoittajat. Sain tutkimuksessani kuvan siitä, mitkä ongelmakohdat ovat ja mitä tulisi tehdä, jotta työvoimapula saataisiin pienemmäksi ja opiskelijat valmistumaan kouluista. Tutkimuksen tavoitteena oli löytää havaittuihin ongelmiin ratkaisuja ja menetelmiä, joilla saataisiin alalle lisää vetovoimaa ja pysyvyyttä.

Aiheita on käsitelty aiemmissa tutkimuksissa ja selvityksissä, muun muassa *Stay Onboard* (2014), *Suomen meriliikennestrategia 2014-2022* (2014), *Merenkulkualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet* (2010). Lisäksi kansainvälistä tutkimusta tehdään **BIMCO:n** ja **ICS:n** toimesta, jossa luodaan ennuste merenkulun globaalille

työvoimatarpeelle seuraavaksi viideksi vuodeksi. Heidän viimeisin raporttinsa on julkaistu 2021.



Heidi Pichler



Baarimestari Susanna Mäntysaari (vas.) ja keittiömestari Kaisa Kekäle pelastusveneharjoituksissa.



Laivasähköasentaja Tomi Kangas toimii Pohjoisen osaston puheenjohtajana.



Baarimestari Riikka Koivisto M/s Viking Gloryn Algot's-baarista.

Tutkimuksen toteutus

Tutkimukseni koostui kolmesta eri osa-alueesta. Ensimmäinen osa-alue koski nykyisiä merimiehiä, joille tein web-kyselyn. Toinen osio, teemahaastattelu, oli osoitettu kotimaisten varustamoiden johtohenkilöille, merikoulujen opettajille, ammattiliittojen edustajille sekä merityönvälitykselle. Kolmas osio oli web-kysely, joka oli osoitettu merenkulkua opiskeleville. Tutkimusmenetelmänä toimi survey-tutkimus ja tulokset analysoitiin mixed-methodia käyttäen. Kyselyt olivat puolistrukturoituja, joissa käytettiin Likertin 5-portaista asteikkoa. Lisäksi jokaisen osion jälkeen oli avoin vastauskenttä, johon vastaajat saivat kirjoittaa omia kommenttejaan. Merimiehille suunnattuun kyselyyn oli mahdollista vastata suomeksi tai ruotsiksi.

Ensimmäisen osion kyselyyn saapui 226 vastausta. Kysely oli jaoteltu neljään pääaiheeseen, jossa selvitettiin: työhyvinvointia, työmotivaatiota, palautetta ja sen käsittelyä, sekä merityön houkuttelevuutta.

Teemahaastatteluihin haastattelin 15 eri toimijaa. Haastattelu oli jaoteltu kolmeen

pääaiheeseen: työvoiman saatavuuteen, alan kiinnostavuuteen sekä alalla pysymiseen.

Opiskelijoiden kyselyyn vastasi 79 opiskelijaa. Opiskelijoiden kysely oli jaoteltu neljään pääaiheeseen: urasuunnittelu, koulutus, työllistyminen ja merenkulun imago.

Artikkelissa mainitut tulokset koskevat kaikkia tutkimukseen vastanneita. Mitään ryhmää ei ole rajattu ulkopuolelle.

Alan haasteet

Tutkimuksen tuloksissa oli nähtävillä, että kyselyyn vastanneet merimiehet viihtyivät työssään. 84,1 % vastanneista viihtyi työssään. Noin 62 % vastanneista valitsisi merityön uudelleen ammatikseen. Seuraavan viiden vuoden sisällä vastaajista noin 31,4 % aikoo poistua laivatyöstä. Tässä poistumassa ei ole eroteltu niitä, jotka eläköityvät. Kyselyyn vastanneista alaa opiskelevista noin 17 % ei näe itseään viiden vuoden kuluttua alalla töissä.

Kyselyyn vastanneiden merimiesten tuloksista oli luettavissa, että heitä houkuttaa merityössä jaksotyö, mukavat työkaverit,

Suomalaisella merenkululla ei ole varaa menettää yhtään hyvää työntekijää maatoihin.



palkka ja hyvä ruoka. Negatiivisina asioina pidettiin esimiestyötä, huonoja internetyhteyksiä ja univajetta.

Merimiehille suunnatun kyselyn tuloksista oli luettavissa tiettyä kyynisyyttä alaa kohtaan. Työssä viihdytään, mutta tietynlainen epävarmuus oman työpaikan säilymisestä toi vastauksiin kyynisen sävyn. Kyselyyn vastanneet merimiehet eivät halua kuulla varustamon taholta välinpitämätöntä viestintää, jossa välätetään kalliin suomalaisen korvaamista halvemmalla Non-EU-töyvoimalla milloin tahansa. Haastatteluissa kysyin varustamoiden edustajilta, onko heillä tahtotilaa säilyttää kotimainen miehistö ja vastauksena sain aika yksiselitteisen: kyllä on -vastauksen.





*Merenkulkuala
kaipaa maineen
nostatusta ja
kirkastusta.*



Toimivat yhteydet maihin ovat erittäin tärkeät

Laivatyön koettiin psyykkisesti kuormittavana 64,1 % vastaajan mielestä. Tutkimuksessa ei noussut ilmi tarkemmin syitä psyykkiselle kuormittavuudelle, mutta avoimista kentistä saattoi lukea, että yhteydenpito kotiin ja maissa oleviin sosiaalisiin verkostoihin vähensi psyykkistä kuormaa. Vastaajat kokivat toimivat yhteydet maihin erittäin tärkeiksi. Vastaajista 68,6 % koki, että laivan ulkopuolinen sosiaalinen verkosto auttaa jaksamaan laivatyössä. Laivalla ollessa työ-

yhteisön koettiin auttavan työssä jaksamisessa 74,8 % vastaajan mielestä.

Opiskelijoiden vastauksista huokui into saapua alalle. Toiset vastaajista eivät omanneet aiempaa taustaa merenkulkuun ja osa vastaajista jatkokouluttautui. Vastauksista kuitenkin oli selvästi luettavissa ohjatun laivaharjoittelun merkitys opintojen motivoijana.

Työvoimapula levinnyt koneesta muillekin osastoille

Haastatteluista kävi ilmi, että kaikkein haastavinta on saada työvoimaa koneosastolle. Konepäällystössä on ollut hankaluuksia löytää jo todella kauan, mutta nyt myös muista osajista on pulaa. Kansipäällystössä ja -miehistössä on ollut saatavilla aiemmin hyvin. Nykyisin kansimiehistöstä alkaa olemaan pulaa. Osaavia matruuseja, korjaajia ja pursimiehiä kaivataan enenevässä määrin, eikä heitä juuri ole saatavilla.

Koulutusjärjestelmä vaatii kehittämistä

Haastateltavat kokivat, ettei nykyinen koulutusjärjestelmä palvele työelämää parhaalla mahdollisella tavalla. Merenkulussa tulisi olla järjestelmä, jolla madaltaa/helpottaa alalle saapumista. Alimpien vakanssien koulutus kestää liian kauan. Samalla toivottiin laajempaa yhteistyötä eri toimijoiden kesken. Haastateltavat kokivat, että koulujen resurssien yhdistämisellä saataisiin aikaan houkuttelevampi koulutus kuin mitä nykyinen on. Osa haastatelluista koki hyvänä Kesämiehistösopimuksen, jonka ansiosta opiskelijat pääsevät kesätöihin laivoille. Tämä lisäksi opiskelijoiden motivaatiota opiskeluiden jatkamiseen ja alalla pysyvyyteen. Tutkimukseen vastanneet opiskelijat kokivat palkallisen harjoittelun tai harjoittelun työsuhteessa erittäin motivoivana. Kesämiessopimuksen toivottiin saavan jatkoa myös tulevaisuudessa.



Suomalaiset merimiehet turvaavat maan huoltovarmuutta

Haastattelujen mielestä alalle tulo kannattaa pitkien vapaiden vuoksi, joka mahdollistaa asumisen missä päin Suomea tai maailmaa tahansa. Palkkausta he pitivät myös kohtuullisen hyvänä jo alimmalta vakanssilta asti. Vaihtelevat työpäivät ja erikoisolosuhteet luovat työpäiviin oman lisänsä, jolloin työ ei välttämättä ole päivästä toiseen aivan samanlaista. Tärkeänä he pitivät myös työn jatkuvuutta, jossa työntekijän poistuttua työpaikalta joku toinen tulee ja jatkaa siitä mihin on jääty, eikä tarvitse murehtia kotona kaikkea sitä tekemätöntä työtä, jonka jätti jälkeensä. Haastatelluilla oli tahtotilaa pitää suomalaisia merimiehiä aluksillaan töissä ja varmistaa näin ollen huoltovarmuutta.

Merenkulun imagoon panostettava

Kaikista tutkimukseen osallistuneista suurin osa koki, että merenkulkuala on kehitty-

mässä, muuttumassa vastuullisempaan ja ympäristöystävällisempään suuntaan.

Haastatteluissa tärkeänä askeleena kohti merenkulun imagon parannusta nähtiin kokoontuminen saman pöydän ääreen työnantajien, ammattiliittojen, koulujen ja Opetushallituksen kesken, jossa tarkastellaan merenkulun todellista työvoimapulaa ja tehdään tarvittavia muutoksia tulosten aikaansaamiseksi.

Kohti parempaa tulevaisuutta

Tutkimuksen johtopäätöksissä voidaan todeta, että opiskelijoille pitäisi välittää todellisempi kuva alasta: kuinka urakehitys etenee aluksilla ja mitä vaatimuksia alalla ylipääntänsä esiintyy. Merenkulkuala kaipaa maineen nostatusta ja kirkastusta. Merenkulun toimijoiden tulisi yhdistää resursinsa, kokoontua ja tehdä päätöksiä siitä, miten muun muassa nämä esitetyt epäkohdat saataisiin korjattua. Merenkulku

on pieni ja tuntematon ala valtakunnallisella tasolla.

Merimiesten vastauksissa tulleet negatiiviset asiat tulisi ottaa tarkastelun alle ja pyrkiä kehittämään niitä kohti parempaa nopealla aikataululla. Suomalaisella merenkululla ei luultavasti ole varaa menettää yhtään hyvää työntekijää maatoihin sen vuoksi, ettei työntekijöiden oloja laivoilla ole parannettu, vaikka mahdollisuuksia olisi.

Pois pelon ilmapiiri, tilalle usko jatkuvuuteen sekä tulevaisuuteen

Merimiesten epävarmuuteen oman työpaikan menettämisen pelossa tulisi tehdä korjaavaa liikettä. Avoimissa kentissä mainittiin useasti varustamon taholta tullut viestintä. Viestintää tulisikin mahdollisesti korjata, jottei pelon ilmapiiriä luoda laivoille ja näin ollen heikennetä työn tuottavuutta ja ajeta pois työn imusta.

Opiskelijoiden vastauksista välittyi kuva epävarmoista työpaikoista, sekä siitä, että heidän työnhakuilmoituksiinsa ei vastattu. Se koettiin vähättelevänä työnhakijaa kohtaan. Tähän tulisikin jatkossa kiinnittää huomiota, koska se vaikuttaa osaltaan työnantajabrändiin. Jokainen työnhakija tulisi ajatella mahdollisena työntekijänä tulevaisuudessa, vaikkei tällä hetkellä työpaikkoja olisikaan vapaana.

Työntekijöistä on pidettävä kiinni ja koulutettava lisää uusia alan osaajia

Aito välittäminen ja työntekijöiden arvostaminen nousee tulevaisuudessa entistä suurempaan valoon, jolloin kilpailu hyvistä työntekijöistä kiristyy entisestään. Nyt on aika pitää kiinni hyvistä työntekijöistä, kouluttaa uusia merenkulun ammattilaisia ja pitää työn imua päällä jokaisella, läpi merenkulkuelinkeinon. ⚓

Kiitos kaikille tutkimukseen osallistuneille!

Tutkimus tullaan julkaisemaan kokonaisuudessaan vuoden 2022 aikana: www.theseus.fi >> *Kuinka turvata kotimaisen työvoiman riittävyys merenkulussa nyt ja tulevaisuudessa?*

Merikoulujen opiskelijat ja sieltä valmistuneet

Valmistuneet

Vuosi	Perämies	Meri- kapteeni	Kone- mestari	Insinööri	Sähkö- insinööri	Sähkö- asentaja	Korjaaja	Vahtimies kansi/kone	Yhteensä
2013	45	70	35	26	3	7	18		204
2014	48	76	58	54	4	41	27		308
2015	36	89	52	48	2	19	28		274
2016	42	56	37	48	9	40	16		248
2017	50	60	42	62	7	18	18		257
2018	41	85	50	38	14	18	26	1	273
2019	33	74	21	53	2	14	17	22	236
2020	24	59	25	51	7	19	16	13	214
2021	30	53	30	42	2	15	20	14	206
2022									0
Yhteensä	349	622	350	422	50	191	186	50	1800
Keskiarvo per vuosi	38,78	69,11	38,89	46,89	5,00	21,22	18,60	12,50	

Lähde: Merenkulun koulut



Opiskelupaikan vastaanottaneet 23.11.2021

Vuosi	Perämies	Meri- kapteeni	Kone- mestari	Insinööri	Sähkö- insinööri	Sähkö- asentaja	Korjaaja	Merenkulun perus- tutkinto	Yhteensä
2013	26	189	28	90	0	0	18	172	523
2014	23	131	25	115	23	1	1	180	499
2015	11	151	19	97	0	15	2	197	492
2016	23	143	12	69	25	13	6	180	471
2017	0	150	0	86	16	0	0	203	455
2018	0	131	0	63	19	0	0	168	381
2019	9	108	7	31	0	0	0	158	313
2020	10	133	7	73	56	0	0	217	496
2021	9	108	8	72	34	0	0	176	407
2022									0
Yhteensä	111	1244	106	696	173	29	27	1651	3134
Keskiarvo per vuosi	12,33	138,22	11,78	69,60	19,22	3,22	2,70	183,44	

Merenkulun perustutkinnon aloittaneet valitsevat ensimmäisen lukuvuoden aikana koulutusalan (vahtiperämies, vahtikonemestari, kansi/konekorjausmies, laivasähköasentaja, kansi/konevahtimies).

Lähde: Vipunen ja merenkulun koulut

Vuodesta 2017 alkaen opiskelupaikan vastaanottaneet ammattikouluopiskelijat on tilastoitu ryhmään "perustutkinto", mistä johtuen esim. sähköasentajan ja korjaajan kohdalla lukee 0.

Opiskelijat valitsevat vasta ensimmäisen opintovuoden jälkeen mihin he erikoistuvat, esimerkiksi vahtikonemestareiksi,

korjausmiehiksi, laivasähköasentajiksi tai vahtiperämiehiksi.

Huom! Valmistuneisiin laivasähköasentajiin on tilastoitu myös Rauman Winnovasta erikoisammattitutkinnon suorittaneet laivasähköasentajat. Kurssituksen voi suorittaa esim. aikuisopiskelijana.

Tilastot pitävät sisällään Suomen (myös

Ahvenanmaa) kaikkien merenkulun ammattikoulujen ja ammattikorkeakoulujen opiskelijat.

Tilastojen lähde: Merenkulun Harjoittelu-Mylly ry – Sjöfartens PraktikkVarn rf

Merimies-Unionin valtuuston
julkilausuma 19.5.2022

Tule merelle töihin – täällä on töitä ja tekemisen meininki!

Suomalaisilla matkustajalaivoilla, rahtilaivoilla, säiliölaivoilla ja jäänmurtajilla on tällä hetkellä huutava työvoimapula.



Moni koronapandemian aikana lomautetuista merenkulkijoista on hakenut maista uutta, korvaavaa työtä. Nyt, kun matkustaminen aluksilla on jälleen käynnistynyt, työntekijöitä kaivataan laivoille ja erilaisiin työtehtäviin. Pulaa on muun muassa kokeista, korjaajista, tarjoilijoista, laivasähkömiehistä kuin matruuseista myös rahtialuksilla ja jäänmurtajilla. Käytännössä työntekijöitä kaivataan kaikenlaisiin eri tehtäviin aluksilla.

Suomalaisten merimiesten mielestä merenkulku on hyvä ala. Harvassa ammattissa voi erottaa työn ja vapaa-ajan niin tehokkaasti kuin merityössä. Merenkulku tarjoaa monipuolista ja konkreettista työtä asiakaspalvelusta teknistä tietotaitoa vaativaan työhön. Tekniikka kehittyy, mutta työt pysyvät: merenkulku tarjoaa haasteita ja vaihtelevia työpäiviä. Hyvillä merenkulun työehdoilla luodaan osaltaan edellytykset sille, että meri tuo leivän merimiehelle ja hänen perheelleen. Merenkulussa on vetovoimaa.

Tämän vetovoiman piiriin pitää saada myös uusi, tuleva merenkulkijasukupolvi.

Nykyinen kansallinen koulutusjärjestelmä ei tällä hetkellä palvele alaa eikä se pysty reagoimaan riittävän nopeasti kasvavaan työvoimapulaan tai muuttuviin ja uusiin osaamis- ja koulutustarpeisiin. Tämän lisäksi eri koulutusasteiden päällekkäisyyksiä on paljon. Alan koulutus kaipaa yhteistä linjaa, resursseja ja hallintoa. Aluksille tarvitaan ammattitaitoisia tekijöitä sekä päällystö- että miehistötehtäviin, mutta se ei välttämättä tarkoita sitä, että kaikkien tarvitsee suorittaa vähintään kolmen vuoden perustutkinto. Miehistö- ja päällystökoulutus olisi syytä yhtenäistää, jotta siitä tulisi yksi yhtenäinen koulutuspolku, josta on mahdollisuus valmistua eri tasoihin miehistö- tai päällystötehtäviin sekä saada koulutuksesta tutkinto ilman, että kaikki joutuvat jatkamaan merikapteeni- tai meri-insinööri-tutkintoon asti. Tämä olisi yksi tehokas vastaus vallitsevaan työvoimapulaan.

Suomalaista merenkulkua tarvitaan – ja nyt enemmän kuin milloinkaan

Vaikka merimiehistä on tällä hetkellä pulaa, merenkulku ei ole alana katoamassa.

Päinvastoin. Tarvitsemme laivoja – ja merimiehiä niitä kuljettamaan – jotta tavara kulkee merten yli Suomesta ja Suomeen. Suomen tavarakuljetuksista yli 90 prosenttia kuljetetaan meriteitse. Merenkulku on ekologisempi kuljetusmuoto ja suomalaiset alukset maailman ympäristöystävällisimpiä. Suomalaisella merenkululla on hyvät tulevaisuuden näkymät.

Ukrainan sota on nostanut yhä vakavammin esiin merenkulun roolin huoltovarmuuden toteuttamisessa. Suomen huoltovarmuus on lähestulkoon laivakuljetusten varassa. Huoltovarmuuden ylläpitämiseksi ja varmistamiseksi Suomen valtiolla on kriisi- ja muissa poikkeusolosuhteissa mahdollisuus ottaa määräysvaltaansa ja käyttöönsä Suomen lipun alla purjehtivia aluksia. Suomi tarvitsee Suomen lipun alla purjehtivia jäävahvistettuja aluksia, jotka omistavat kotimaiset varus-tamot ja joissa työskentelee kotimainen miehistö, johon voimme luottaa tilanteessa. ⚓

Jäänmurtaja Otsole 179 avustuspäivää täyteen kuluneella jäänmurtokaudella!

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SANNA VIITANEN

Artikkelin digitaalinen versio luettavissa: smu.fi > **Nyt kaikki joukolla jäätä särkemään! Merenkulkua vaivaa krooninen työvoimapula** smu.fi > Merimiesjutut > Nyt kaikki joukolla jäätä särkemään!



Jäänmurtaja Otso lähti Katajanokalta jäänmurtoon kohti Perämeren 3.12.2021 kyydissään laivahuoltaja **Sanna Viitanen**. Tuolloin hän ei vielä tiennyt, että edessä olisi pitkä, luminen ja jäinen talvi. Jäänmurtajien miehistöt ovat tottuneet tuuleen ja viimaan. Kun monen suomalaisen tekee mieli kömpiä peiton alle talven tullen röntää ja pimeyttä pakoon, jäänmurtajien miehistön on kömmittävä laivan kannelle kauppalaivoja avustamaan.

Sanna Viitanen oli Otsolla töissä Raahen edustalla vielä 13.5.2022, eli kuluneesta jäänmurtokaudesta muodostui todella pitkä. Onneksi hänen ei tarvinnut olla laivan päällä kuutta kuukautta yhtä soittoja, vaan jäänmurtajalla törnin pituus on 20 päivää, jonka jälkeen on 10 päivää vapaata.

Laivahuoltaja huolehtii siitä, että miehistöllä on jäänmurtajalla hyvät työskentelyolosuhteet ja hytit sekä laivan yleiset tilat puhtaana.

– Aloitan työt aamulla työt viideltä. Siivoan konetoimiston ja muutaman hytin aa-

mutöinä ja laitan paikat kuntoon niille, jotka menevät yövuoron jälkeen kuudelta nukkumaan, Sanna Viitanen kertoo.

Sen jälkeen Viitanen jatkaa siivoamista.

– Minulle kuuluvat laivant yleiset tilat, pyykinpesu, mankelointi ja hyttien kunnossapito sekä iltatiski kokin kanssa, Viitanen kertoo päivän askereista.

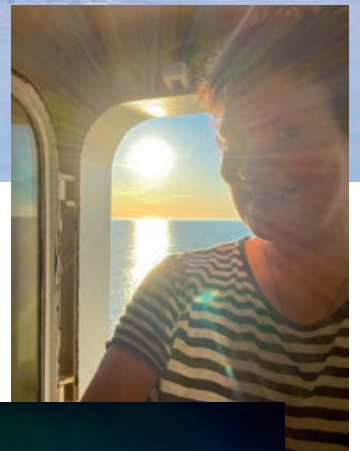
Jäänmurtajalla tehdään 12 tunnin työpäiviä.

– Päivä vapaata on pari tuntia ja sen jälkeen jatkan siitä seitsemään saakka illalla töitä.

Viitanen on tehnyt pitkän uran jäänmurtajilla. Hän tuli taloon töihin vuonna 1993. ”Firman” nimi oli tuolloin Merenkulkulaitos ja tätä nykyä Arctia.

– Tein pitkän työuran, 17 vuotta, monitoimimurtaja Fennicalla ja välillä kävin Botnicalla.

Jäitä riittää murrettavaksi edelleen. Jäänmurtaja Otso palasi tänä kautena Katajanokalle takaisin vasta 30.5.2022. Otsolle tuli tänä kautena täyteen 179 avustuspäivää, eli puoli vuotta! 🍷



Korjausmies Jussi Helminen,
kuulumisia LNG-jäänmurtaja Polarikselta:

”Jäitä pideltiin” jopa kesän korvalle asti Perämerellä

Perämeren pohjukassa talvi jatkui tänä talvena pitkään. Viimeiset murtajat poistuivat Kemin ja Tornion edustalta vasta toukokuun lopussa. Talvi oli ankara ja kaikki kahdeksan suomalaista murtajaa tarvittiin jälleen kerran avustamaan kauppalaivoja Suomen satamiin Pohjanlahdella ja Suomenlahdella.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT JUSSI HELMINEN

Suomella on yhteensä kahdeksan jäänmurtajaa, joista viisi on niin sanottuja perinteisiä jäänmurtajia (Kontio, Otso, Sisä, Urho ja Voima), monitoimimurtajat (Fennica ja Nordica) sekä uusi LNG-jäänmurtaja Polaris. Suomalaisessa merenkulkua vaivaa nyt sama krooninen työvoimapula, kuin maapuolen ravintoloita: työvoimasta on nyt huutava pula. Merenkulkijapula vaivaa kaikkia suomalaisia varustamoita ja kaikkia osastoja sekä työtehtäviä.

Konepuolen osaajat ovat kortilla ja heitä kaivataan merille kiperästi töihin

Erityisesti konepuolen osaajat ovat kortilla. Tämä näkyy myös jäänmurtovarustamo Arctiassa, josta on jäänyt tai jäämässä eläkkeelle useita pitkän työuran varustamossa tehneitä konkareita. Kuluva talvena he joutuivat tulemaan eläkkeeltä laivoille auttamaan, kun sairaslomien sijaisia ei tahtonut löytyä, jotta murtajat saatiin pysymään liikenteessä. Samoja uutisia on kuulunut myös

muista suomalaisista varustamoista. Työvoimaa on jouduttu etsimään kissojen ja koirien kanssa niin laivakeittäisiin, ravintoloihin, kannelle, hyttiasastoille kuin koneeseen.

Jäänmurtaja Polariksen konehuoneessa parhaillaan uurastava konekorjausmies **Jussi Helminen** on suomalaisen jäänmurtajan viimeisiä mammutteja, jonka varassa Suomen talouden rattaat pyörivät. Jäänmurtajat avaavat väyliä kauppalaivoille, joiden kyydissä kulkee per lasti kymmenien, jopa satojen tuhansien eurojen edestä teollisuuden tuotteita. Uudestakaupungista, joka on Helmisen kotikaupunki, Valmet Automotiven auto-tehtaalta laivan ruumassa

»



Tornioon avustamme terästehtaalle ajavia laivoja, korjausmies Jussi Helminen kertoo. Langh Ship-varustamon M/s Hjördis jäiden keskellä.



Merimies-Unionin Merimiesradiota voit kuunnella:
smu.fi > Merimiesradio

Merimiesradio on kuunneltavissa myös suoraan soundcloudissa: **soundcloud.com**
(hakusana: Merimiesradio)

saatetaan viedä Suomesta maailmalle uudenkarheita arvoautoja jopa miljoonien euron arvosta yhdellä laivauksella.

LNG-murtaja Polaris aukaisee väylää ja hintaa tarvittaessa

Jäänmurtajien tekemä työ on siis Suomelle välttämätöntä, jotta maamme ei hydy jäiden keskelle kuin Muumit taloonsa talven ajaksi. Suomella ei ole varaa nukkua. Konekorjausmies Helminen työskentelee Suomen uusimmalla, LNG-käyttöisellä jäänmurtajalla, Polariksella. Helmikuussa se oli avustamassa kauppalaivoja Perämerellä esimerkiksi Kemiin ja Tornioon.

– Tornioon avustamme terästehtaalle ajavia laivoja ja Kemiin avustamme paperitehtaalle liikennöiviä laivoja, Jussi Helminen kertoo.

– Murtajan perässä saattaa kulkea välillä useampiakin laivoja, kun saatamme niitä satamaan.

Joskus pelkkä jäännin aukaisu ei riitä, vaan kauppalaiva on hinattava jäiden keskeltä.

– Myös hinauksia on ollut tänä talvena jonkun verran. Tuulet painavat Perämerellä jäitä kasaan, joiden keskeltä alus on kiskaitava irti ja hinattava sen jälkeen satamaan.

Miten laivan hinaaminen käytännössä tapahtuu?

– Laiva kun on jäissä jumissa, peruutamme laivan eteen ja huutelemme etäisyyksiä laivan ohjaamoon, eli komentosilalle, Helminen selostaa.

Kun kaikki on reilassa ja valmista, kiinnitetään liinat.

– Kun olemme päässeet hinattavaa laivaa lähelle, hinattavan laivan kannelta heitetään kastliina, eli heittoliina, jäänmurtajalle. Tämän jälkeen vedetään viiksivaijerit muuringeilla ylös. Ja sen jälkeen on vuorossa varsinaisten hinausvaijerien kiinnittäminen. Ja avot: sitten lähdemme kisko-

maan hinattavaa laivaa jäistä, Helminen selostaa.

Jäänmurtajan kansityöt, eli köysien ja vaijerien kiinnitys on kansimiesten työtä. Heitä ovat esimerkiksi puolimatruusi, matruusi ja pursimies.

Ovatko laivat irronneet aina hyvin jäistä?

– Kyllä ne irti lähtevät, Helminen nauhahtaa ja lisää: Polaris on tehokas laiva.

Polaris on tehokas ja ketterä murtaja

Polaris on siis Suomen uusiin murtaja, joka on hybridi. Se voi käyttää polttoaineenaan nesteytettyä maakaasua LNG:tä tai dieseliä. Ekologisuuden lisäksi murtajan suunnittelussa huomiota on kiinnitetty liikkuvuuteen jäiden keskellä. Polariksessa on Wärtsilän suunnittelemat Azipod-potkurit.

– Polaris on osoittautunut hyväksi jäänmurtajaksi. Tehoja ja ketteryyttä riittää. Aluksessa on kolme Azipodia-potkuriä: laivan perässä kaksi ja keulassa yksi, mikä tekee aluksesta todella ketterän. Pienellä kääntösäteellä pääsemme touhuamaan laivojen ympärillä ja leikkaamaan niitä jäistä. Azipodeilla pystyy paljon puhaltamaan myös paljon laivan jäitä pois ja keventämään jääkuormaa, Helminen selostaa.

Azipod-potkuriä avulla saadaan myös levitettyä hyvin jäänniä potkuriä aurauskulmaa säätämällä. Polaris on Suomen murtajista ainoa, josta löytyy azipodit.

LNG:n hinta nousi kuusinkertaiseksi jo ennen Ukrainan sotaa

Polariksessa käytetään polttoaineena nesteytettyä maakaasua, eli LNG:tä. Sen hinta oli korkealla jo ennen Ukrainan sotaa.

– Tänä talvena emme ole juurikaan operoineet LNG:llä, koska kaasun hinta on niin korkea – oli kohan jopa kuu-

sinkertainen normaaliin ja viime talveen verrattuna, Helminen kertoo.

Uusi LNG- ja muut kaasutekniikat ovat vaatineet opiskelua.

– Kaasutekniikka sisältää monenlaisia, erilaisia systeemeitä. LNG on hyvin mielenkiintoinen järjestelmä. Olemme käyneet sen käytöstä kursseja ja opiskeltu tekniikkaa.

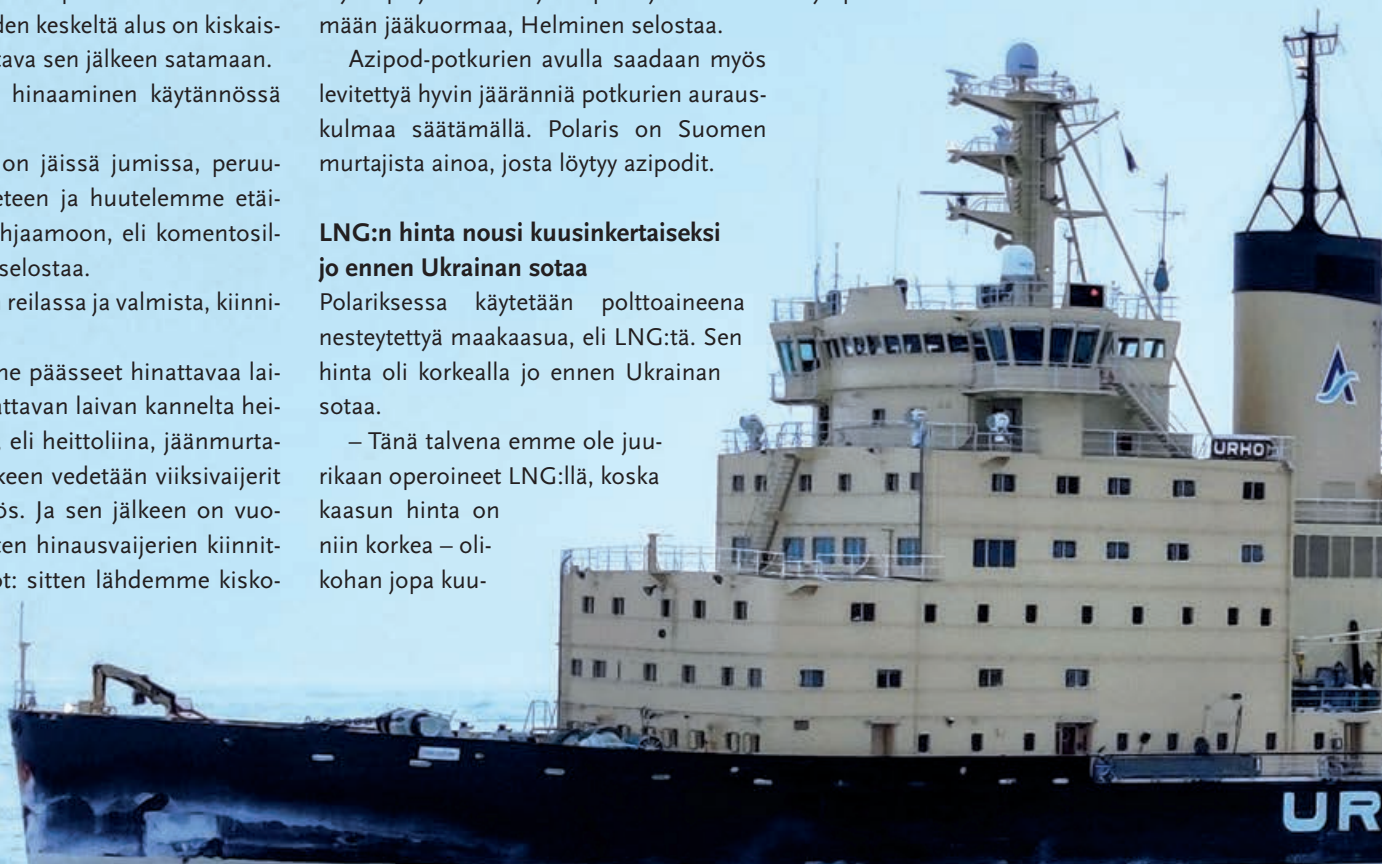
– Kaasupuolella on ollut meillä kaikilla täällä jäänmurtajalla iso opettelu, mutta hyvin olemme selvinneet. Varsinkin konepuoli joutuu toimimaan ja operoimaan kaasun kanssa ja tekemään esimerkiksi huoltotöitä.

Ukrainan sodan seurauksena Suomi ja Viro ovat päättäneet hankkia yhdessä yhteisen LNG-kaasulaivan/terminaalin, jotta venäläisistä fossiilista polttoaineista pystytään mahdollisimman nopeasti irrottautumaan. LNG:n käyttö polttoaineena tulee siis entuudestaan kasvamaan ja tekniikan osaajia tarvitaan.

Mitä korjausmiehen tekee?

”Sorvaten, hitsaten ja jysien”

Jussi Helminen toimii siis konepuolen korjausmiehenä jäänmurtajalla. Mitä kaikkea työ pitää sisällään?





Hyvin pyyhkii. Korjausmies ei ole poropeukalo – vaikka pohjoisessa operoidaankin – vaan Jussi Helmiseltä sujuvat monipuoliset korjaustyöt.

– Vähän kaikkea laidasta laitaan: aluksen teknisiä korjaustöitä ja -huoltotöitä ylhäältä alas asti. Korjaustyössä on hyvin laaja repertuaari eri tehtäviä joka päivä mitä täällä tulee korjattua ja tehtyä.

– Omat työni painottuvat mekaaniseen huoltoon ja kunnossapitoon sekä korjaukseen. Etenkin sorvaus, hitsaus ja jyräntä-työt ovat sellaisia, mitä on hyvä osata ja hallita.

Laivoilla tarvitaan työssä myös työkaluja, joita ei voi ostaa suoraan kaupan hyllyltä.

– Työssäni tulee tehtyä jonkun verran myös itse kaikkia erilaisia työkaluja. Esimerkiksi varaosia joutuu välillä rakentelemaan.

– Täällä laivalla eletään sellaista melko omavaraista elämää. Monenlaisista käden-taidoista on hyötyä korjausmiehen ammatissa. Työssä saattaa tulla eteen monesti tilanteita, että joutuu melko äkkiä toimimaan ja on tiedettävä mitä tekee, Helminen kertoo.



Lue jutun
digitaalinen versio:
smu.fi >
Merimiesjutut

Työskentely laivan konepuolella on erittäin mielenkiintoista ja haastavaa, Helminen vahvistaa.

– Päivät eivät ole mitenkään rutiininomaisia. Jokainen päivä on aika tavalla erilainen. Työssä on haastetta - ja pystyy hyvin haastamaan myös itsensä ammatillisesti.

Merimiehen työnkuva on monipuolinen: ei rutiininomaisia työpäiviä

Ensi syksynä, 2022, Helmiselle tulee täyteen töitä jäänmurtajilla yhtäsoittoisesti 20 vuotta – jos luoja suo, Helminen naurah-
taa. Merillä hän on työskennellyt kaikkiaan 25 vuotta.

Suosittelisiko korjausmies merimiehen uraa nuorelle ihmiselle, joka pohtii omaa tulevaisuuttaan?

– Merimiehen työnkuvani on erittäin mielenkiintoinen, mutta perhe voi jäädä hieman välillä paitsioon, kun on pitkät ajat merillä. Työssä on siis puolensa ja puolensa, Helminen on rehellinen mies.

Matka- ja vuorotyö kuuluvat merimiehen elämään. Jäänmurtajilla töitä tehdään

operointikaudella 20 päivää merillä, jonka jälkeen on 10 päivää vapaata.

– Töissä tehdään joka päivä 12 tunnin työjakso. Pitkään päivään tottuu kyllä, se ei ole ongelma.

Helminen kertoo rytmittävänsä oman 20 työpäivän merityönsä siten, että hän tekee ensin 10 yövuoroa, jonka jälkeen 10 päivävuoroa, josta hän siirtyy sen jälkeen lomille.

Millainen koulutus korjausmies Helmisellä on työhönsä?

– Peruskoulun jälkeen kävin kolmevuotisen ammattikoulun: käyttötekniikan mekaanikkolinjan omassa kotikaupungissani, Uudessakaupungissa.

– Tämän jälkeen kävin merimiesammattikoulun Raumalla (**Länsirannikon koulutus, Winnova**). Siellä valitsin korjausmiehen linjan ja tämän jälkeen kävin vielä alikonemestarin linjan. Työuran aikana olen käynyt valmistumisen jälkeen hyvin paljon erilaisia kursseja sekä koulutuksia.

Esimerkiksi Wärtsilässä olemme kanssa jonkin verran käyneet kursseilla. ⚓

Näkymä jäänmurtaja Polarikselta jäänmurtaja Urholle ja avustettavalle kauppalaivalle.



ETF:n kongressin teemana oli tällä kertaa oli
"All board! Destination: Fair Transport".

Kongressiin osallistui kaiken kaikkiaan viitisensataa
ammattiliittojen edustajaa ympäri Eurooppaa.



Euroopan kuljetustyöntekijöiden liitot vaativat reiluja kuljetuksia ja työnteon olosuhteiden huomioon ottamista

TEKSTI JA KUVAT **SANNALEENA KALLIO**

ETF:n (European Transport Workers' Federation) kuudes kongressi eli edustajakokous pidettiin kesäisessä Unkarissa toukokuun viimeisellä viikolla. Kuljetusalojen eurooppalaiset ammattiliitot kokoontuivat sekä paikan päälle Budapestin kongressikeskukseen että virtuaalisesti Zoom-yhteyksin. Viiden vuoden välein järjestettävään kokoontumiseen, jonka teemana tällä kertaa oli "All board! Destination: Fair Transport", osallistui kaiken kaikkiaan viitisensataa ammattiliittojen edustajaa ympäri Eurooppaa.

Merimies-Unionista kongressiin osallis-

tuivat puheenjohtaja **Kenneth Bondas** ja liittosihteeri **Sannaleena Kallio**. Asiantuntija **Pia Levin** oli mukana tutustumassa ETF:n toimintaan. Myös **Johan Ramsland** Laivanpäälystöliitosta oli paikan päällä ja muuta suomalaisedustusta tuli AKT:sta, JHL:sta ja Ertosta.

Viikon alussa kokoustivat nuoret ja naiset

Ennen varsinaista kongressin täysistuntoa kokoontuivat omiin kokouksiinsa ETF:n nuoret maanantaina sekä naiset tiistaina. Naisten kongressissa keskusteltiin siitä,

miten kuljetusalaa ja sen työolosuhteita tulisi muokata, jotta se olisi houkuttelevampi ja sopivampi naisille, palkkauksen läpinäkyvyyttä koskevasta EU-direktiivistä sekä sama palkka samasta työstä -periaatteesta. Erityistä huomiota sai YK:n alaisen ILO:n väkivallan ja häirinnän poistamista työelämässä koskeva yleissopimus C190, joka on huomattava saavutus työolojen ja henkisen työsuojelun kansainvälisessä sääntelyssä. Suomi on ilmoittanut ratifioivansa mainitun sopimuksen lähiaikoina. Naisten komitean puheenjohtajana jatkaa **Sara Tripodi** Italiasta.

Puheenjohtajana jatkaa Frank Moreels

Kongressissa äänestettiin sekä kättä nosta-malla että digitaalisesti. Nettiäänestämistä harjoiteltiin antamalla ääniä Euroopan huonoimmalle työnantajalle. Ehdokkaita oli kolme. Voiton vei ylivoimaisella äänen enemmistöllä **P&O Ferries**-varustamon toimitusjohtaja **Peter Hebblethwaite**, joka irtisanoi maaliskuussa 2022 yhtäkkiä yllättäen lähes 800 työntekijää varustamon aluksilta vain korvatakseen ne halvemman työso-pimuksen tehneillä työntekijöillä. Joillekin työntekijöille oli mm. annettu vartti aikaa kerätä tavaransa ja poistua alukselta. Muut ehdokkaat olivat **Wizz Airin** toimitusjohta- ja **József Váradi** sekä **Stefan Plenge**, tanska-laisen **Nemlig.com**-nettiruokakaupan pe-rustaja.

Kongressi antoi tukensa jo yhden viisi-vuotiskauden puheenjohtajana toimineen **Frank Moreelsin** jatkokaudelle. Moreels tu-lee Belgiasta ja on puheenjohtaja ammatti-liitto **BTB-ABVV**:ssa, joka edustaa mm. me-renkulkijoita ja satamatyöntekijöitä.

ETF:n pääsihteeriksi valittiin kolme vuotta toimessa ollut **Livia Spera**. Hän on työskennellyt ETF:ssä vuodesta 2007 asti. Moreels korosti vaalipuheessaan sitä, että hän on ehdolla yhdessä Livian kanssa ja ke-hui heidän yhteistyötään ja luottamustaan

saumattomaksi. Muita ehdokkaita puheen-johtajan tai pääsihteerin tehtävään ei ollut.

Visio ja toimintasuunnitelmat vuosille 2022–2027

Kongressin yksimielisesti hyväksymässä toi-mintasuunnitelmassa painotettiin kolmea asiakokonaisuutta. ETF:n tulevaisuuden vi-sio painottaa reiluja kuljetuksia, jonka kes-kiössä ovat kuljetustyön erityispiirteet, työn-tekiä, työnteon olosuhteet, riittävä toimeentulo sekä ympäristöystävällisyys. ETF:n tavoitteena on vahvistaa rooliaan eu-rooppalaisten ammattiliittojen yhteisenä liittoutumana, jolla on jalansijaa myös Eu-roopan Unionin rajojen ulkopuolella ja joka toimii ja kampanjoi jäsentensä tukena muu-toinkin kuin EU-lobbaustyössä. Lisäksi vah-vistettiin toimintasuunnitelmat kullekin kul-jetussektorille.

Ukrainan sota näkyvästi esillä

Ukrainan merikuljetustyöntekijöiden am-mattiliiton puheenjohtajan **Oleg Grygoriu-kin** pyynnöstä hänen puheenvuoronsa aluk-si pidettiin hiljainen hetki sodan aikana menehtyneiden merenkulkijoiden muistok-si. Hän kertoi puheessaan solidaarisuudes-tä; siitä, mitä se hänelle ja ukrainalaisille merimiehille on tarkoittanut ennen sotaa ja

miten sen merkitys ja sisältö ovat muuttu-neet sotatilan aikana. Hän kiitti vuolaasti ETF:n ja ITF:n toimia humanitäärisen avun saamiseksi merenkulkijoille ja heidän per-heilleen mainiten erityisesti ensimmäisen avustuskuorma-auton kuljettajan, **Ginon**, joka pelottomasti toimitti arvokkaan lastin perille Ukrainaan. Lopuksi hän kutsui kaikki Ukrainaan juhlistamaan liittonsa kolmekym-menvuotista taivalta. Toivo on tärkeintä.

Runsaasti aloitteita

Kongressissa käsiteltiin seitsemän etukä-teen tehtyä aloitetta. Näistä merenkulkuun liittyi esitys, jossa painotettiin merenkulki-jan oikeudellisen aseman turvaamista ti-lanteissa, jossa hänellä on kansainvälisten merenkulun sääntöjen mukaan velvolli-suus pelastaa ihmishenki. Aluksen miehis-töä ei voida rangaista siitä, että he auttavat ja poimivat merihädässä olevia pakolaisia turvaan alukseen. Muut aloitteet koskivat mm. työntekijän mahdollisuutta päästä turvallisesti kotiin yöaikaan työvuoron jäl-keen, julkisen liikenteen työturvallisuuden lisäämistä, julkisen liikenteen yksityistämi-sen rajoittamista sekä oikeistoradikalismen nollatoleranssia.

Lähes yksituumaisesti antoivat kongres-sin osallistujat tukensa myös kahdelletois-ta hätäaloitteelle. Ne käsitelivät mm. Uk-rainan merenkulkijoiden oikeutta poistua maasta sotatilan aikana, ammattiliittojen työntekijöiden suojelua maalittamiselta ja vihapuheelta sosiaalisessa mediassa sekä ukrainalaisten pakolaisten pääsyä työmark-kinoille. P&O Ferriesin tapauksen johdosta kahdessa aloitteessa peräänkuulutettiin saarivaltion lauttaliikenteen kansallista luonteen vahvistamista, Fair Ferries-strate-gian ja puitesopimuksen noudattamista sekä erityisen eurooppalaisen merenkul-kualueen luomista. ⚓

Lahjoita ja anna humanitääristä apua ukrainalaisille merenkulkijoille ja heidän perheilleen

ETF UKRAINE SOLIDARITY FUND

IBAN numero: BE93430038662167

Lisätietoja: www.etf-europe.org/activity/etf-solidarity-with-ukraine/



Merimies-Unionista ETF:n kongressiin osallistui liittosihteerinä Sannaleena Kallio (vas.), puheenjohtajana Kenneth Bondas ja asiantuntijana Pia Levin.

Kolmikantakomitea työsti pitkään ja hartaasti muutoksia merityöyleissopimukseen

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

YK:n alaisen **Kansainvälisen Työjärjestön (ILO)** vuonna 2006 hyväksymän merityöyleissopimuksen (Maritime Labour Convention, MLC) mukainen erityinen kolmikantakomitea (Special Tripartite Committee, STC) kokoontui hybridimallilla sekä paikan päällä Sveitsissä että virtuaalisesti Zoom-yhteyksin neljännen kokouksensa toiseen osaan. Kokoukseen osallistui kaiken kaikkiaan noin 300 osallistujaa ympäri maailmaa. Kokouksen ensimmäinen osa järjestettiin keväällä 2021.

Komitean pääasiallisena tehtävänä on huolehtia merityöyleissopimuksen päivittämisestä ja täydentämisestä vastaamaan alan sääntelytarpeita sekä kansainvälisen oikeuden kehitystä. Komitean työhön osallistuvat niin merenkulkijoiden kuin varustamoiden edustajat maailman laajuisesti sekä ILO:n jäsenvaltiot. Puheoikeus on kaikilla osallistuvilla mailla, mutta äänioikeus vain niillä valtiolla, jotka ovat ratifioineet eli sitoutuneet noudattamaan merityöyleissopimusta. Myös Euroopan Unioni on edustettuna puheenjohtajamaan toimesta. Suomesta kokoukseen osallistui etäyhteydellä merenkulkijoiden ryhmässä **Sannaleena Kallio** Merimies-Unionista. Valtion edustajat **Elli Nieminen** työ- ja elinkeinoministeriöstä ja **Aino-Maija Alstela** sosiaali- ja terveysministeriöstä olivat paikan päällä helteisessä Genevessä.

Kaksitoista muutosesitystä

Määräpäivään mennessä komitean esikunta oli vastaanottanut kaksitoista muutosesitystä (proposal), joista viisi oli merenkulkijoiden ja varustamoiden yhteisesti tekemiä. Puolentoista viikon aikana komitea keskittyi käsittelemään näitä esityksiä ja

niihin tehtyjä lukuisia muutos- ja tarkennusehdotuksia (amendment), kaiken kaikkiaan yhteensä yli 200 sivua tekstiä käännöksineen kolmelle eri kielelle. Esityksistä kahdeksan johtivat yleissopimuksen tekstin muutokseen tai täydentämiseen.

Yhteiset esitykset koskivat aluksella käytettävien henkilökohtaisten suojaimien ja turvavaatetuksen kokoja ja sopivuutta myös aluksella työskenteleville naisille, aluksen ruoka- ja juomavesivarastoja, aluksella tarjotun ravinnon monipuolisuutta sekä maksuttomuutta merimiehelle, sata-mavaltioiden velvollisuutta auttaa oman onnensa nojaan jäänyt merimies kotimat-kalle sekä taloudelliseen vakuuteen liittyvää teknistä muutosta. Tärkein yhteisistä esityksistä koski merenkulkijan *oikeutta päästä ilman viivytystä sairaanhoitoon* aluksen ollessa satamassa. Esitys pohjautui pandemian aikaisiin kokemuksiin, joissa merimiehiltä on kielletty pääsy maihin tai aluksella menehtyneen merimiehen ruumista ei ole voitu toimittaa haudattavaksi. Kaikki yhteiset esitykset hyväksyttiin.

Näiden lisäksi lisäksi merenkulkijoiden ryhmä oli tehnyt viisi esitystä ja kaksi valtioiden ryhmää kumpikin yhden esityksen. Paljon keskustelua käytiin merenkulkijoiden mahdollisuudesta käyttää aluksen ja sataman internetyhteyksiä maksutta henkilökohtaiseen viestimiseen. Sitovaa sopimusnormia täydennettiin maininnalla työntekijän *oikeudesta sosiaaliseen yhteydenpitoon* osana työnantajan järjestämiä vapaa-ajan palveluja. Myös aluksella tapahtuneiden työtapaturmien tilastoinnista keskusteltiin pitkään.

Valtioiden ryhmän, johon myös Suomi kuului, esitys yleissopimuksen määräyksen A2.5.1 selventämisestä ja tulkinnasta jäi

kesken. Normin mukaan työntekijän aluksella viettämä työrupeama ei saa ylittää 12 kuukautta. Tarkennustarve on olemassa, sillä tätä määräystä on rikottu laajalti pandemian aikana eikä siinä oteta huomioon oikeutta vuosilomaan. Asian käsittelyä kuitenkin jatketaan seuraavassa komitean kokouksessa kolmen vuoden kuluttua.

Kolmikantakomitean merityöyleissopimukseen hyväksymät muutokset käsitellään ja hyväksytään vielä ILO:n yleiskokouksessa kesäkuussa 2022. Sitä, edellyttäkö yleissopimukseen nyt tehdyt muutokset Suomessa kansallisen lainsäädännön viilaamista, käsitellään työ- ja elinkeinoministeriön alaisessa merimiesasiain neuvottelukunnassa myöhemmin tänä vuonna.

Kolme päätöslauselmaa

Kokouksessa valmisteltiin kolme suositusluontoista ja tulevaisuuteen tähtäävää *resoluutiota* eli päätöslauselmaa. Ensimmäinen laadittiin merenkulkijoiden ja työnantajien yhteisestä esityksestä ja siinä vaaditaan toimenpiteitä kiusaamisen ja häirinnän kaikkien muotojen kitkemiseksi merenkulun alalla ja asian ottamista ILO/IMO yhteistyöryhmän asialistalle. Toisessa resoluutiossa pyritään parantamaan merenkulkijoiden mahdollisuuksia riitauttaa ja käydä oikeutta tehokkaasti työnantajaansa vastaan tapauksissa, joissa työsopimuksen mukaisia oikeuksia on rikottu. Kolmannessa resoluutiossa peräänkuulutetaan taloudellisen vakuusjärjestelmän toimivuuden ja vakauden parantamista sekä riittävyyden uudelleenarvioimista työryhmässä.

Kokouksen asiakirjoihin voi tutustua ILO:n kotisivuilla: www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_778090/lang-en/index.htm 

Merenkulun ammattiliitot uusivat työehtosopimuksen Nordic Jetlineen kanssa

Merenkulun ammattiliitot (Merimies-Unioni, Suomen Konepäälystöliitto ja Suomen Laivanpäälystöliitto) ovat sopineet työehtosopimuksen jatkamisesta Nordic Jetline Finlandin kanssa ajanjaksolle 1.3.2022–29.2.2024. Palkantarkistukset noudattavat merenkulun yleistä linjaa.

TEKSTI PIA LEVIN

Työehtosopimusta edelsi erimielisyys siitä, kuka voi sopia työehdoista merenkulussa

Nordic Jetline Finland Oy toimii yhteysalusliikenteen ylläpidon urakoitsijana Ahvenanmaalla ja operoi *M/s Ejdern*, *M/s Gudingen*, *M/s Knipan* sekä *M/s Skiftet*-aluksia. Nordic Jetline Finland Oy:n ja Merimies-Uniionin välillä on ollut voimassa työehtosopimus vuodesta 2013 alkaen. Työehtosopimus päättyi helmikuun lopussa siihen, ettei Nordic Jetline Finland Oy halunnut jatkaa tai uusia työehtosopimusta.

Pian tämän jälkeen merenkulun ammattiliitot saivat tietää, että Nordic Jetline Finland Oy:ssä päätösvaltaa käyttävä henkilö oli perustanut työntekijäyhdistykseksi rekisteröidyn *Finlands Fria Sjöfarare rf Suomen Vapaat Merenkulkijat ry:n*, joka oli solminut työehtosopimuksen Nordic Jetline Finland Oy:n kanssa.

Merenkulun ammattiliitot reagoivat asiaan välittömästi huomauttaen, ettei työnantajan perustama työntekijäyhdistys ole aito työntekijäliitto, joka edustaisi työntekijöitä uskottavalla tavalla, eikä se siten voi pätevästi sopia aitoja työehtosopimuksia. Päinvastoin lukuisat yksityiskohdat yhdistyksen perustamisessa ja sen toiminnassa viittasivat siihen, että *Finlands Fria Sjöfarare rf Suomen Vapaat Merenkulkijat ry* on merenkulun työehtojen heikentämiseksi perustettu keinotekoinen valeammattiliitto, niin kutsuttu keltainen ammattiliitto. Sen toimintaa merenkulun alalla ei siten voida hyväksyä.

Myös Ahvenanmaan Maakuntahallitus, joka kilpailutuksen kautta on myöntänyt yhteysalusliikenteen ylläpidon Ahvenanmaalla Nordic Jetline Finlandille, myönsi ammattiliittojen painostuksen jälkeen, ettei *Finlands Fria Sjöfarare rf Suomen Vapaat Merenkulkijat ry:n* tekemä työehtosopimus Nordic Jetline Finlandin kanssa ole pätevä. Pian tämän jälkeen Merimies-Unioni, Suomen Laivanpäälystöliitto ja Suomen Konepäälystöliitto onnistuivat jatkamaan vuodesta 2013 alkaen voimassa ollutta työehtosopimusta Nordic Jetline Finlandin kanssa. Työehtosopimusta on jatkettu ajalle 1.3.2022–29.2.2024 ja palkantarkistukset noudattavat merenkulun yleistä linjaa.

Mikä on keltainen liitto?

Keltainen ammattiliitto on työntekijöiden yhdistykseksi väitetty rekisteröity yhdistys, jota työnantaja tosiasiallisesti kontrolloi. Usein keltaisen ammattiliiton perustaja on työnantaja tai se on perustettu työnantajalle lojaalien henkilöiden toimesta. Se ei siis ole aito työntekijöiden etua valvova ja työehtojen parantamiseksi toimiva työntekijöiden yhdistys, vaan se toimii pääasiassa työnantajan edun ja tavoitteiden mukaisesti. Usein työnantajan perustamaan työntekijäyhdistykseen kuulumisen ei ole työntekijälle vapaaehtoista eikä yhdistys tarjoa jäsenilleen ammattiliittojen tavanomaisia palveluita, kuten edunvalvontaa tai oikeusapua.

Keltaisen liiton tarkoituksena on polkea työsuhteen ehtoja, usein etenkin palkkaukseen liittyen. Keltainen liitto on saatettu

perustaa näennäisen sopimuskumppanin luomiseksi, jonka kanssa työnantaja voisi tehdä työehtosopimuksen. Työehtosopimus keltaisen liiton kanssa houkuttelee työnantajaa esimerkiksi silloin, kun työnantaja pyrkii sopimaan tietyistä lainkohdista toisin tai kiertämään alalla muuten sovellettavaksi tulevaa yleissitovaa työehtosopimusta tekemällä oman vaihtoehdoisen työehtosopimuksen.

Työehtosopimus keltaisen liiton kanssa saatetaan tehdä myös siksi, että työnantajan urakointi- tai toimeksiantosopimukseen sisältyy vaatimus työehtosopimuksen noudattamisesta, mutta työnantaja ei halua solmia työehtosopimusta alan työntekijöitä edustavan työntekijäyhdistyksen kanssa. Tällöin työnantaja päättää itse perustaa näennäisen työntekijäyhdistyksen, jonka kanssa työnantaja voi yksipuolisesti sanallensa sopia työsuhteen ehdoista ja työstä maksettavasta palkasta, kun mikään osapuoli sopimuksessa ei aidosti pidä työntekijöiden puolia.

Joskus keltaisen liiton tekemän työehtosopimuksen mukainen palkka saattaa ensinäkemältä vaikuttaa paremmalta kuin työsuhteessa muutoin sovellettava vähimmäispalkka. Todellisuudessa työntekijä kuitenkin menettää esimerkiksi hänelle kuuluvat palkan lisät, sillä keltainen liitto toimii aina työnantajan intressissä. Ellei työnantaja tavoittelisi toiminnallaan huomattavaa hyötyä kuten säästöä palkkakuluissa, ei sillä olisi mitään syytä itse perustaa keinotekoista työntekijäyhdistystä. 🏠

Info Tiina Hannula M/s Baltic Princessilta:

Vaihtelevat tilanteet tekevät työstä mielenkiintoisen

Työ laivan infossa, eli vastaanotossa sopii ihmisille, joka pitää pienestä säpinästä. Työstä mielenkiintoisen tekee vaihtelevat tilanteet ja erilaisten ihmisten kohtaaminen, joka sopii extrovertille Tiina Hannulalle.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU



Kesäristeilykausi on lähtenyt hienosti käyntiin ja laivalla matkustaa päivittäin tuhansia matkustajia. Tallink Silja-varustamon M/s Baltic Princessin infossa matkustajia opastaa **Tiina Hannula**.

– Infotyöhön ei ehdi kyllästyä, vaan pääsee keskustelemaan päivän mittaan hyvin erilaisten ihmisten kanssa. Työpäivät ovat hyvin vaihtelevia.

Laivalla on erittäin turvallista matkustaa
Työ matkailu- ja palvelualalla sopii Hannulalle kuin nenä päähän. Hän kertoo tehneensä koko ikänsä erilaisia kaupanalan töitä: hän työskennellyt kaupassa ja ennen meriuraansa ulkomailla matkaoppaana, mistä hän kerrytti hyvää työkokemusta nykyiseen infotyöhön.

– Reissussa matkustajalle voi tapahtua mitä tahansa. Ulkomailla matkaoppaana

eteen tuli erilaisia työtilanteita, joista piti selvittää pitkälle omin voimin. Laivalla esiintyy vastaavia tilanteita, mutta apua on helpommin ja nopeammin saatavilla. Jos matkustajalla on ongelma, tiedän heti kenelle soitan eikä minun tarvitse miettiä millä kielellä asioin.

Laiva ja sen miehistö on valtava ”koneisto”, jossa asiat hoituvat.

– Laivalla on erittäin turvallista matkustaa, Tiina Hannula painottaa.

M/s Baltic Princessin risteily Turusta Tukholmaan kestää 23 tuntia. Picnic-risteilyt ovat suosittu tuote vuoden ympäri.

– Olemme hieman kuin pikajuna, joka vetää Turku-Tukholma-väliä, Hannula kuvailee.

– Matkustajat tulevat syömään, saunaan ja ostoksille.

Lyhyt työmatka

Tiina Hannula on työskennellyt merillä nyt viisi vuotta ja viihtyy alalla erittäin hyvin. Merille hän päätyi töihin kuultuaan kaveriltaan merimiehen työstä.

– Laivatyössä on paljon hyviä puolia verrattuna maatyöhön: asun laivalla vain kahden minuutin päässä työpisteestäni. Minun ei tarvitse käyttää aikaani työmatkoihin. Laivalla on kiva, kompakti elämä, työjakson ajan, Hannula kuvailee.

Merityö sopii mainiosti matkaoppaana toimineella Hannulalle. Matkustajalaivalla hän on ikään kuin matkalla edelleen. Parasta tietysti ovat viikon mittaisen työjakson jälkeen viikon täysi vapaa, jolloin ei tarvitse miettiä töitä. Silloin mahdollista nähdä kavereita tai vaikkapa matkustaa. 📍

Matruusi Esa Hihnala:

Matruusin työ on monitoimihommaa

Merille voi lähteä töihin myös hieman vanhempana. Matruusi Esa Hihnala ehti työskennellä maissa satamassa ja ajaa bussia sekä rekkaa, ennen kuin hän ajautui merimieheksi kuin puolivahingossa 36-vuotiaana.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU

Esa Hihnala työskentelee matruusina Tallink Silja-varustamon M/s Silja Serenadella. Koronapandemian jälkeen risteilyt ovat käynnistyneet, mutta työntekijöiden löytäminen tuntuu olevan haastavaa eri varustamoissa.

– Nyt on ollut kyllä kiven alla löytää porukkaa laivalla töihin, mutta ajomiehistöä on saatu ainakin M/s Silja Serenadelle toistaiseksi. Paljon ihmisiä on mennyt varmasti maihin töihin, jotka olivat aiemmin lomautettuina, matruusi Esa Hihnala kertoo.

Merityö sopii alanvaihtajille

Merillä on tällä hetkellä hyvin töitä tarjolla. Merityön voi aloittaa myös hieman vanhempana. Hihnala on yksi esimerkki alanvaihtajasta.

– Olen kotoisin Pohjoisesta. Tein maissa aiemmin kahta eri työtä: työskentelin satamassa sekä ajoin bussia ja rekkaa. Tilausajossa tuli mentyä usein M/s Silja Serenadella ”yli” Ruotsiin ja siinä samalla ajauhin kuin puolivahingossa merille töihin. Olin tuolloin 36-vuotias – ja tuuraus on jatkunut nyt 20 vuotta, Hihnala virnistää.

Merityössä kouluttaa pitkät vapaat.

– Merityö ei ole paikkakuntaan sidonnainen. Vapailla on aikaa puuhailla ja touhuta erilaisia asioita, Hihnala tuo esiin alan parhaita puolia.

Matruusin työ on ”värikästä”

Eikä työssäkään ole mitään vikaa, päinvastoin.

– Jos maallikolle kuvailisin matruusin työtä, sen voisi sanoa olevan talonmiehen

monitoimihommaa. Lastaamme ja lossaamme. Kun laiva liikkuu, teemme palokierroksia ja keräilemme roskia sekä tarkistamme, että kaikki paikat ovat laivalla kunnossa.

Noin puolet työajasta ajetaan vah-tia. Mitä se käytännössä tarkoittaa?

– Istumme ja tähystämme komentosilalla. Se on aika mielenkiintoista. Varsinkin kesäaikaan on oltava silmä tarkkana, etteivät purjeveneet esimerkiksi aja laivamme eteen.

Merityössä hyvät mahdollisuudet pitää kunnostaan huolta

M/s Silja Serenade ajaa säännöllistä linjaliikennettä Helsingistä Tukholmaan. Se tuo työhön selvän rytmin.

– M/s Silja Serenade saapuu aamupäivästä 11 pintaan Tukholmaan ja lähtee takaisin illalla puoli kuuden maissa. Työpäivämme on jaettu kahtia: päivällä on tauko. Sen aikana ehtii mennä vaikka Tukholmaan maihin shoppailemaan tai ottaa vaikka päikkärit. Laivalta löytyy kuntosali: laivallamme on hyvät kuntoilu- ja harrastusmahdollisuudet.

Illalla työt jälleen jatkuvat.

– Menemme lastaamaan, laiva irti ja menoksi. Lähdön jälkeen teemme palokierroksia ja hiivimme taas pikkuhiljaa komentosillalla tähystämään, matruusi kuvailee työpäivän kulkua.

Koronapandemia koetteli merenkulkua ja monet matkustajalaivat, kuten M/s Silja Serenade, seisoivat satamassa. Nyt risteil-lään onneksi jälleen normaalisti.



Esa Hihnala osallistui Merimies-Uni-onin luottamusmiesten täydennyskurs-sille, jotka järjestettiin Helsingissä loppukeväästä.

– Kyllähän se laiva on tehty liikkumaan. Oli kiva palata laivalle takaisin ja nähdä jälleen työkavereita. Jos rannassa maataan, varustamolle ei tule rahaa. Hyvä, että laivat jälleen risteilevät, matruusi Hihnala toteaa. 📌

Päätoimittaja Reinin matka Mustanmeren myrskyiltä Tallinnan radioaalloille

Entisen laivakokin Tapio Reinin päivän menuu koostuu ministerien, kulttuurihenkilöiden ja urheilijoiden haastatteluista. Messikallena öljytankkerissa aloittanut Reini johtaa nykyään Viron ainoata suomenkielistä radioasemaa.

TEKSTI JA KUVAT JUHA GRANATH

Teini-ikäiselle Tapio Reinille aukesi maailma talvella 1976. Taskussa oli vain tuore todistus merimiesammattikoulun talousperuslinjalta ja messikallen jobi Presto-tankkeriin. Raumalaisnuorukaisen ensimmäinen määränpää oli Batumin satama Mustanmeren rannikolla.

– Koti-ikävä taisi iskeä jo menomatkalla. Batumin satamakapakassa hain italialaisen

laivan kapteenin vaimon tanssiin. Siitä seurasi joukkotappelu ja passitus miliisiase-malle. Aamun morkkiksessa päätin, että tämä oli tässä. Ei ikinä enää merimieselämää, Tapio Reini muistelee.

Koskaan ei kannata sanoa ei koskaan. Kun Reini pääsi kotiin Raumalle, hän aloitti oitis kokkurssin Rauman merimiesammattikoulussa. Sen jälkeen alkoivat pää-

kokkivuorot villeillä linjoilla Afrikkaan, Arabimaihin ja Amerikkaan, jossa Reini kuuli ensi kertaa jenkki-radiota.

– Laivoilla kuunneltiin etupäässä kasetteja. Olin pyörittänyt videonauhurissa **Tapio Rautavaaraa** kyllästymiseen asti, kunnes Amerikan itärannikolla kuulin radio-ohjelman, jollaista en ollut osannut kuvitella. Vauhtia ja ääntä piisasi, sanomasta en paljoa ymmärtänyt, Reini nauraa.

Amerikan ihmettä kuunnelleensa kokkipoika ei osannut kuvitella, että joskus hän tienaisi leipänsä radioaalloilla. Ja vielä Tallinnassa, joka silloin oli Neuvostoliiton rautaisessa puristuksessa.

– Perustin ylikonemestari **Ari Savolaisen** kanssa **SSS-radion** vuonna 2012. Se oli silloin ja on edelleen Viron ainoa suomenkielinen radioasema. Meitä voi kuunnella Tallinnan alueella taajuudella 93,7 megahertsiä ja netissä ympäri maailman, päätoimittaja Reini sanoo.

Tapio Reini korostaa, että hän ei ole ammattitoimittaja vaan keittömestarina maailman meriä ja metropoleja kolunnut 63-vuotias satakuntalainen mies. Porista tuli synnyinlahjana pirullisuus ja Raumalla vietetty nuoruus opetti kansainvälisyyteen.



Päätoimittaja Reini ja hänen oikean kätensä Tomas Rossin vetävät yhdessä suosittua "Päivän Tarjous"-ohjelmaa.



– Kun päälle kasataan vielä 26 vuotta Tallinnassa, niin kyllä näillä avuilla yhtä radiota pyörittää. Nimemme on alusta asti ollut SSS-radio. Se tulee sanoista *Sisu*, *Sauna* ja *Sibelius*. Onhan se hieman juntahtava, mutta ei nimi radiota pahenna, vai miten se menee, Reini nauraa.

Vapaaehtoisvoimin pyörivä SSS-radio kerää värikkäiden ohjelmiansa pariin runsaat 90 000 kuuntelijaa kuukaudessa. Myös nettiradio vetää: kahden viime kuukauden aikana 30 eri maasta tuli yhteensä lähes 400 000 klikkausta.

Laivakokki ja professori studiossa

On toukokuun ensimmäinen maanantai Tallinnan Mustamäellä. SSS-radion studioon vieraaksi saapuu Tallinnan teknillisen yliopiston meriliikenteen professori **Ulla Tapaninen**. Kello näyttää aamukahdeksaa. On aika päästää Tapio Reini irti.

Hyvien huomenten toivotusten jälkeen päästään asiaan. Merenkulku on tuttu juttu niin entiselle laivakokille kuin merenkulun bisnestä tutkivalle professorille. ”Aamun Pläjäys” -ohjelma lähtee vilkkaasti käyntiin, ja sen taso kestää vertailun isompien radioasemien keskustelujen kanssa.

Tapio Reini nostaa esiin Ukrainan sodan vaikutukset kansainväliseen merenkulkuun ja Venäjän lipun alla kulkevien alusten porttikiellon EU-maiden satamiin. Professori Ulla Tapaninen löytää Venäjä-pakotteista positiivisen puolen ja näkee niiden nopeuttavan merenkulun vihreää siirtymää.

– Koko energiapolitiikkamme menee uusiksi. Puhumme nyt uusista polttoaineista kuten LNG:stä, ammoniakista, etanolista ja vedystä. On hirveän innostavaa olla mukana merenkulussa, kun vuosikymmeniä kehitettyjä asioita otetaan vihdoin käyttöön, professori Tapaninen sanoo.

Tapio Reini ja Ulla Tapaninen käyvät läpi mm. suomalaisen merimiestaidon merkityksen kriisitilanteissa, merenkulun vaikutukset ilmastonmuutokseen sekä aluksiin suunniteltujen ilmakuplajärjestelmien ja tuuliroottoreiden edut.

Tiiviin keskustelun jälkeen Reini sulkee mikrofoniin ja lupaa kertoa ennen uutisia



SSS-radion analogisten lähetysten kuuluvuusalueella asuu 8000 viroosuomalaista. Reinin arvion mukaan ohjelmilla on kuukaudessa 90 000 kuuntelijaa.

– Verkossa meitä kuunnellaan eniten Helsingin seudulla ja Tallinnassa, Tapio Reini sanoo.

tositarinan ensimmäisestä lentojobistaan. Nuori kokki oli saanut pestin öljytankkeri *Tramontanasta*, joka odotti miehistön jäseniä Kööpenhaminassa. Lentokone oli täynnä ja liput löytyivät enää vain VIP-luokasta.

– Siellähän juomat olivat ilmaisia. Siinä sitten muutaman matruusin kanssa vedettiin konjakkia, kunnes lentoemäntä tuli kysymään, että käykö aperitiivi ennen ruokaa. Hieman jo itsevarmuutta saanut matruusi vastasi, että ”Ei tänne mitään Aperiittaa olla tultu juomaan”. Hieman hävetti.

SSS-radio on tärkeä kanava vajaan 8 000:lle Tallinnassa asuvalle suomalaiselle, sillä kaikkien hämmäläisten kielitaito ei riitä paikallisten tiedotusvälineiden seuraamiseen. SSS-radion ohjelmisto koostuu uutista, ajankohtaisohjelmista, musiikista ja urheilusta.

– Laivakokkina vertaisin meitä aikoinaan Suomen televisioista tulleet Makupalat-ohjelmaan. Kova into, hetken inspiraatiota ja mausteita vähän sinne ja tänne. Teijoinä on niin ammatillasia kuin noviiseja.

Kun mokataan, sitten nauretaan yhdessä yleisön kanssa.

SSS-radiota tekee Tapio Reinin lisäksi kymmenkunta suomalaista ja virolaista avustajaa. Toiminta pyörii runsaan 1000 euron kuukausibudjetilla, ja rahat kerätään kokoon mainosten teolla sekä mainostilan myynnillä.

Päätoimittaja ja ministeri

SSS-radion toukokuun alun superviikko jatkuu heti tiistaina, kun päätoimittaja Reinin ja hänen oikean kätensä, tallinnalaisen juristin **Tomas Rossin** haasteltavaksi ”Päivän Tarjous” -ohjelmaan saapuu sisäministeri **Krista Mikkonen**, joka vastaa Suomen uudesta ulkomaalaisstrategiasta.

Kaksikko tivaa ministeriltä, miten valtiovalta suhtautuu uudessa strategiasaan ulkosuomalaisen mediaan. Vastaus kiinnostaa, sillä Reini on ollut perustamassa ulkosuomalaisten radioiden verkostoa, johon kuuluvat mm. Ruotsissa, Espanjassa ja Australiassa toimivat suomalaisradiot.





Tapio Reini oli keittiömestarina monissa Lontoon ja Tallinnan suosikkiravintoloissa ennen SSS-radion perustamista.

että on kaksi sävelmää, joita Reini ei soita koskaan ohjelmissaan.

– Laivan radiosta tuli tämä Silja Linen mainonnassa käytetty tunnuslappu elokuvasta ”Mies ja nainen”. Se herätti aamuisin, soi päivisin ja puistatti iltaisin. Toinen on disco-lappu ”Hands Up”. Kun kuulen sen, tunnen olevani ”juhlatuulella” Silvia Reginan diskossa.

SSS-radion urheilukimaraa odotellessa Tapio Reini näyttää Turun Sanomien artikkelia Viking Linen *M/s Amorellan* työntekijöistä, jotka 1990-luvulla juhlivat ja pelasivat sähköautokannen alla ja päällä. Silvia Reginalla ei jääty huonommiksi, siellä juhlalat alkoivat henkilökunnan diskosta.

– Työntekijöillä oli tiukka sääntö, että alkoholia ei saanut nauttia ennen kello 22. Sen jälkeen diskossa alkoi tapahtua, syttyi kuumia romansseja ja katkeria riitoja. Siellä ainoa voittaja oli henkilökunnan vapaa-ajan kassa, jonka tuotolla laivan jalkapallojoukkue sai verkkarit.

Rauman Lukon fanina Reinillä on sen mukaiset jutut. Mies väittää, että Siljan jalkapallojoukkue oli 1980-luvulla kansainvälistä tasoa. Reini pitää väitteestään kiinni, vaikka Tukholmassa pelatussa ottelussa norjalaista Royal Viking Skyta vastaan tilanne oli ensimmäisen puoliajan jälkeen 0–9.

– Vastustaja marssitti kentälle brasilialaisista merimiehistä kootun joukkueen. Suomessa kilpailu sen sijaan oli kovaa. Kun Silja etsi merimiestyönvälityksestä kokenemestaria, Viking Line haki vasenta laita-hyökkääjää. Silti me olimme parempi joukkue, päätoimittaja Reini väittää. ⚓

– Ulkosuomalaisilla medioilla on valtava merkitys suomalaisen identiteetin ja kulttuurin esille tuomisessa. Kuuntelimme tarkalla korvalla ulkosuomalaisten tarpeita ja ongelmia. Esiin nousi mm. viranomaisviestinnän perillemenon tärkeys, sisäministeri Mikkonen vakuutti.

Sisäministeri Mikkonen ei luvannut SSS-radiolle suoraa rahallista tukea, mutta sympatiaa herui sitäkin enemmän. Ministeri arvostaa ulkosuomalaisten radioiden työtä pandemian aikaisesta tiedotuksesta ja pitää niiden työtä tärkeänä myös nykyisissä ja tulevaisuuden kriiseissä.

– Meidän vahvuus Ukrainan sodan käsitellyssä ovat virolaiset asiantuntijat. He ovat itse eläneet venäläisten rautasaappaiden alla. Avustajamme Tomas Ross on käynyt Neuvostoliiton armeijan ja opiskellut Tallinnan yliopistossa juristiksi 1990-luvulla. Näkökulmaa löytyy, Reini vakuuttaa.

SSS-radion studiossa ajankohtaiskatsaukseen valmistautuvaa Tomas Rossia naurattaa. Ross muistuttaa, että myös päätoimittaja Reinillä on ko-

kemuksia ”vaaran vuosista”. Reini hääräsi pääkokkina 1980-luvun alussa *M/s Ilmattarella* linjalla Helsinki–Leningrad–Tallinna.

– Siellä tarjottiin hopealautasilla herkuja herroille ja rouville. Risteilyvieraita tuli paljon jenkeistä ja Saksasta, mutta henkilökunta oli suomalainen. Meno oli siistiä, naisten ja miesten messit olivat erikseen. Joskus sentään kävin Leningradin merimiesklubilla, Reini muistelee.

Disco ja jalkapalloa

Merimiesvuodet villeillä linjoilla ovat opettaneet Tapio Reinin hyväksymään ihmisten erilaiset ihonvärit ja kulttuurit, mutta josain sentään menee suvaitsevuuden rajat. Kolme vuotta *Silvia Reginalla* aiheutti sen,



Merimies–Unionin Merimiesradiota voit kuunnella: smu.fi > Merimiesradio

Merimiesradio on kuunneltavissa myös suoraan soundcloudissa: soundcloud.com (hakusana: Merimiesradio)

M/t Jatulin matkassa

TEKSTI JA KUVAT TOMMY BJÖRKLUND



Jatulin matkassa
on luettavissa
digitaalisena
smu.fi >
Merimiesjutut

Daewangam meripuisto.

Daewangam meripuiston yksi monista silloista.

Lähtö ja saapuminen Etelä-Koreaan

Kuten jokseenkin kaikkeen viimeiset vajaat kaksi vuotta, vaikutti korona myös laivas-
tomme uuden jäsenen hakureissuun. Rul-
janssi alkoi jo hyvän aikaa ennen lentoa Ete-
lä-Koreaan. Luonnollisesti piti olla nega-
tiivinen koronatestitulostus, joka on max. 72
tuntia vanha lennon startatessa, mikä ai-
heutti omat haasteensa testitulosten valmis-
tuessa normaalisti 1–2 kahdessa vuorokau-
dessa. Testi päivätään näytteenottohetkellä,
joten testitulostus saattaa olla jo 48 tuntia van-
ha saadessasi sen käteen. No, tästä selvittiin
hotelliyöllä Helsingissä ja testillä Messukes-
kuksessa, joka oli ainoa paikka, josta vastaus
oli mahdollista saada alle päivässä.

Lentokone oli onneksi puolityhjä, joten
turistiluokassakin saattoi nauttia business-
luokan tiloista. Lennon aikana lentoemäntä
toi viisi lappua täytettäväksi, näistä vain yk-
si ei liittynyt koronaan. Soulin melkein tyh-
jällä kentällä kävimme läpi seitsemän tar-
kastuspistettä, joiden jälkeen meidät
ohjattiin eräänlaiseen karsinaan odotta-
maan kuljetusta karanteenihotelliin. Karsi-
nasta ei saanut poistua kuin vessaan ja
sinnekin poliisin saattelmana. Puolentois-
ta tunnin odottelun jälkeen meidät ohjat-
tiin bussiin, luonnollisesti poliisin kera tä-
mäkin ja poliisi seurasi bussissa aina
Soulin keskustassa sijaitsevaan karanteeni-
hotelliin saakka.

Karanteeni

Etelä-Korea oli päättänyt, että ulkomaalai-
set joutuvat kahden viikon karanteeniin
heti maahan saavuttuaan. 1.11.2021 karan-
teeni lyheni kymmeneen päivään ja koska
saavuimme maahan 6.11., niin selvisimme
neljä päivää lyhyemmällä karanteenilla kuin
maahan aiemmin saapuneet kollegamme.
10 päivää ei kuulostanut miellyttävältä se-
kään. Karanteeni siis oli täydellinen, pakol-
linen ja sen rikkominen vahvasti sanktioitu:
”jopa vuosi vankeutta tai 7 000 € sakko”,
luki huoneessa olleessa lappusessa. Ken-
tällä puhelimeen ladattiin appi, jonka kaut-
ta ilmoitettiin viranomaisille terveydentila
ruumiinlämpöineen aamuin illoin. Korea-
laiset ottivat koronan todella vakavasti, jos-
ta jäljempänä vielä esimerkkejä.

Huone oli aivan normaali kahden hen-
gen huone – jossa tietysti asuimme yksin
– joten puitteet olivat siinä mielessä kun-
nossa. Ruoka ilmestyi kolme kertaa päi-
vässä oven taakse ja samaan paikkaan jä-
tettiin ”astiat”. Ruoka oli varsin aasialaista;
puolesta siitä mitä siellä söin, ei ollut ha-
juakaan mitä se oli. Ruoka oli kaiken kaik-
kiaan ihan maukasta, joskin melkein aina
haaleaa johtuen ilmeisesti siitä, että se
tuotiin paikalle jostain muualta kuin hotel-
lin keittiöstä. Kahvi kun on meille suoma-
laisille hyvinkin tärkeä ja paljon käytetty
nautintoaine, niin lievä shokki oli havainto

siitä, että huoneessa oli muutama annos
pikakahvia, eikä lisää tullut ruoan mukana.
Asia vaati tietysti välitöntä reagointia ja yh-
den puhelun ja mailin jälkeen saimmekin
kaksi annosta jokaisen ruoan kera, eli sie-
dettävät kuusi kuppia per päivä.

Kymmenen päivää on toki pitkä aika
viettää 15 neliön kopissa, eli tekemistä piti
olla. Itselläni oli mukana kirjoja, puheli-
meen ladattuja leffoja ja sarjoja sekä johto,
jolla nämä pystyi peilaamaan telkkariin. Li-
kunnaksi oli pakko kelvata kokoelma kumi-
nauhoja, joka osoittautui sangen toimivak-
si ratkaisuksi olosuhteet huomioon ottaen.
Hotellissa oli myös ihan toimiva Wi-Fi, jo-
ten kotimaiset lehdet sai ladattua ja
VPN-yhteydellä pystyi katsomaan Areenas-
ta uutiset, joten maailman ja kotimaan
asiat eivät jääneet aivan pimentoon. Seitse-
män tunnin aikaeron johdosta edellisen il-
lan 20.30 pääuutislähetysten tallenne tuli
katsottua aamiaisen yhteydessä, mikä tun-
tui aluksi hieman oudolta.

Kymmenen päivää kului loppujen lopuk-
si ihan vauhdikkaasti, toki puhun vain
omasta puolestani. Joka tapauksessa 16.11.
koitti vapaus. Meille oli järjestetty Soulista
Ulsaniin bussikuljetus, joka lähti hotellilta
klo 10 paikallista aikaa. Matka halki lähes
koko Etelä-Korean kesti viitisen tuntia, eikä
pyynnöistä huolimatta kuski pysähtynyt mi-
hinkään missä olisi saanut ruokaa. Tämä



Puistosta avautuivat komeat näkymät kaupunkiin.



Ulsanin pohjoispuolella on paljon pieniä kalastajakylä.

toki oli pieni miinus muuten mukavalla ja hienoissa maisemissa taittuneella matkalla Ulsaniin.

”Vapaus” koittaa

Sanomattakin oli selvää, että nälkä oli melkoinen perille saavuttuamme. Pakollisten hotellimuodollisuuksien jälkeen lähdimme ruoan perään. Yhtiöltä saimme joka päivälle ruokakupongit, jotka kelpasivat hotellissa ja olivat arvoltaan 20 €. Päätimme kuitenkin lähteä kylille syömään näin ensimmäisen vapaudessa vietettävän illan kunniaksi. Tovin kylillä kierreltyämme porukasta se osa, joka ei välittänyt pizzasta, palasi hotellin ravintolaan syömään. Kyse ei ollut ravintolatarjonnan vähydestä, vaan koko ajan yltyvästä nälästä, mikä ei varsinaisesti kannustanut kiertelemään kovin pitkään ravintolaa etsimässä. Hotellin ravintola osoittautui ihan kelpo paikaksi, mistä sai sekä paikallista ruokaa, että hie- man länsimaalaisempaa kukin mieltymystensä mukaan. Hyvän ruoan lisäksi, hotelli osoittautui muutenkin varsin tasokkaaksi. Siistit ja tilavat huoneet, hyvin varusteltu kuntosali ja ”Finnish Sauna”, joka oli ihan ok vaikkei niinkään ”Finnish.”

Ulsan on suomalaisittain suurkaupunki miljoonalla asukkaallaan, joten tekemistä ja nähtävää riitti. Itse hotellissa oli hyvin varustettu kuntosali ja saunosasto uima-al-

taineen. Hotellista puolen kilometrin päässä oli mahtava tekojärven ympärille muodostettu puisto, jossa oli erinomaiset lenkkipolut. Puistossa pystyi myös kiipeämään läheiselle vuorelle, josta oli mahtavat näkymät kaupunkiin. Muutaman kilometrin päässä hotellilta sijaitsi meripuisto, jonka polut ja sillat kulkivat jyrkkien rantakallioiden päällä, tarjoten myös mahtavat maisemat.

Ulsanista pohjoiseen sijaitsi nauha kylä ja pikkukaupunkeja, joihin oli hyvä tutustua pyöräillen. Osa miehistöstä sijoitti 100 euroa korealaisvalmisteiseen maastofillariin, mikä osoittautui erinomaiseksi investoinniksi. Kylillä oli huomattavasti mukavampaa ja nopeampaa liikkua fillarilla, vaikka pyörätiet eivät olleet aivan meikäläistä standardia, liikenteestä puhumattakaan. Koska laivalta lounaspaikkaan oli 1,5 km, saivat fillaroitsijat huomattavasti pidemmän ruokatunnin, kun muut siirtyivät lounastamaan kävellen. Myös vapaa-aika lisääntyi, koska kolmella bussilla laivalta hotelliin siirtyminen vei tunnin ja fillarilla matka taittui alle vartissa.

Ostospaikkojakin oli, mutta hintataso ei merkittävästi poikennut Suomen tasosta, joten mitään ihmeellistä ei tarttunut mukaan. Kuten aiemmin mainittu, ottivat korealaiset koronan varsin vakavasti. Kauppojen aulassa olivat vartijat, jotka

valvoivat että jokainen sisään tulija soitti tiettyyn numeroon, jotta mahdollisessa tartuntatapauksessa samassa tilassa olleet olisivat jäljitettävissä. Hotellin aulassa oli tv-monitori, jossa oli joku laservekotin, joka mittasi lämmön ja monitoriin kuvaan ilmestyi naaman ympärille kehys, joka kertoi ruumiinlämmön. Myös ruokailemaan mennessä piti mitata lämpö ja merkitä tiskillä olevaan lappuun oma nimi huoneen numeron yhteyteen.

Telakalla

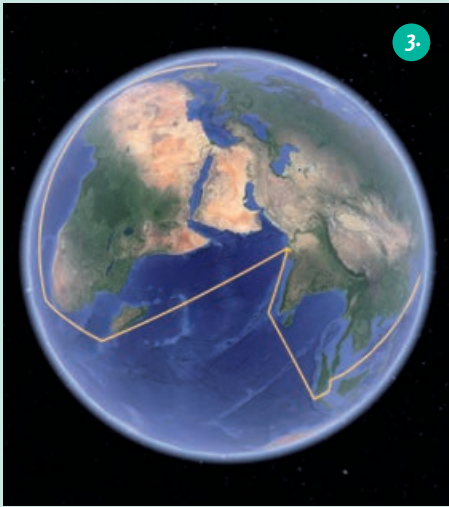
Muutama sana ensin telakasta, joka oli sen verran hämmäntävä kokemus, että se vaatii pienen esittelyn. Hyundai Ulsanin telakka on maailman suuri lajissaan. Telakalta valmistuu vuosittain noin 60 laivaa, mikä on järjetön määrä. Turun Meyerin telakan kaltaisia palkkinostureita alueella oli parisenkymmentä, kun em. Suomen suurimmalla telakalla niitä on kaksi. Telakalla työskentelee noin 63 000 ihmistä ja melkein kaikki yhdessä vuorossa ja pääsääntöisesti arkipäivisin. Lieneekö sitten korealainen-, vai Hyundai tapa, koska sama työaikajärjestely oli kaupungissa sijaitsevassa Hyundai autotehtaassa, joka muuten myös on lajinsa suurin maailmassa. Joka tapauksessa tällaisen porukan yhtä aikaa olo verraten pienellä alueella näkyy. Erityisesti asian huomasi lounasaikaan, kun kymmenet tuhannet ➤



1.



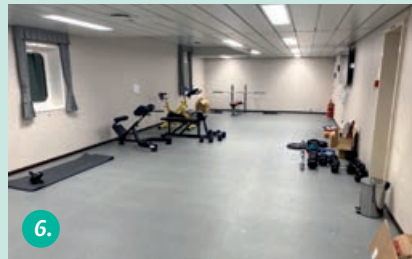
2.



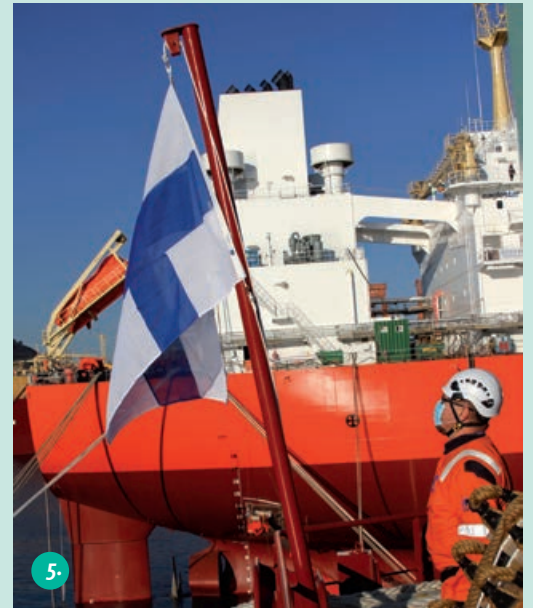
3.



4.



6.



5.



7.



8.

1. Pyöräilymaastoa kaupungin viereisillä kukkuloilla.
2. Jatuli vielä Ulsanin telakalla.
3. Karkea matkasuunnitelma 17 053 merimailia, 31 583 km.
4. Karanteenihotellin herkut.
5. Aluksen päällikkö Kim Palhus nosti ahteriin Suomen lipun.
6. Nykyisin kauppalaivaston hienoin punttisali ennen lähtöä Koreasta.
7. Korean barbegue oli sekä kokemuksena, että maultaan mahtava.
8. Onneksi nykyään on jokaisella omat hytit.

duunarit ja toimihenkilöt rynnistivät suunnilleen yhtä aikaa syömään. En koskaan saanut selville montako ravintolaa telakalla oli, mutta se kompleksi, jossa me kävimme syö-mässä, piti sisällään viisi tai kuusi ”kansanravintolaa” ja yhden jossa kävi pääsääntöisesti länsimaiset telakalla työskentelevät, me mukaan lukien. Kerran kävin koittamassa ”kansanravintolaa”, mutta meno oli sen verran hektistä, että se jäi yhteen kertaan. Hektistä tietty, jos pitää ruokkia kymmeniä tuhansia ihmisiä suunnilleen samaan aikaan. Laivalta meidän lounaspaikkaamme oli matkaa noin 1,5 km, joten tässä aiemmin mainittu fillari oli erittäin käyttökelpoinen vekotin.

Heti Ulsaniin saapumista seuraavana aamuna pääsimme sitten itse asiaan, eli edellä kuvatulle telakalle tutustumaan M/t Jatuliin. Kyse oli tosiaan ensimmäisinä päivinä enemmän tutustumisesta, kuin varsinaisesta työnteosta. Laivassa oli kesken asennustöitä ja maalausta, joten pyrimme pikemminkin olemaan poissa tieltä. Vajaan viikon yleisen hengailun jälkeen alkoi jotain tapahtumaankin. Aluksi täkkiporukka valvoi narujen vinsseille laittoa. Käytännössä vaan katselimme; asennusporukka ei ollut ensimmäistä kertaa näissä hommissa, sen verran rutiinilla ja nopeasti homma sujui.

Seuraavaksi alkoi saapua toimituksia laivaan: työkaluja, byssan tarvikkeita, telkkareita, natolankaa piraattien varalta, ynnä muuta sälää. Tavarahan tuli sitten oikein kunnolla. Laivan tyhjillään ollut noin 150 neliön AMP-huone sai toimia välivarastona ja sehän täyttyi melko nopeasti. Täältä sitten kukin osasto yritti löytää omia tavaroita,

mikä siinä sekamelskassa ei välttämättä ollut ihan yksinkertainen homma. Pikkuhiljaa tavarakasa kuitenkin hupeni ja tavarat pääsääntöisesti päätyivät niille kuuluville paikoille ja laiva alkoi telakankin puolesta saada sitä väriä ja varustelun tasoa, että luovutuksen aika alkoi olla käsillä.

Koronasta johtuen laivan luovutus ja lipunvaihto oli sangen nopea ja koruton tilaisuus. Ei ollut soittokuntaa, isoa edustusta telakalta ja Suomen päästä, eikä shampanja virrannut. Mutta ainakin omasta mielestäni tilaisuus oli näinkin mukava ja ennen kaikkea ainutlaatuinen; harvoin sitä saa olla vastaanottamassa Suomen lipun alle tulevaa upouutta tankkeria. Laivan päällikkö **Kim Palhus** nosti ahteritäkillä lipun salkoon, jonka jälkeen miehistö sekä muutama laivan omistajan edustaja kokoontuivat komentosillalle Nesteen **Paavo Kojosen** pitämään lyhyttä puhetta kuuntelemaan ja tyfoonaa huudattamaan.

Lipun vaihtoa seurasi se, että saimme muuttaa hotellista laivaan asumaan. Neljä viikkoa hotellissa alkoikin useimmille piisamaan ja loppui myös eestaas reissaaminen hotellin ja laivan välillä, johon meni bussilla liikkuvilla sellaiset kaksi tuntia päivässä.

Seuraavat päivät olivatkin melko työte-
liäitä, kun itsenäisyyspäivälle suunniteltu lähtö lähestyi. Kamaa oli vielä AMP-huone pullollaan odottamassa loppusijoitusta, telakan väkeäkin oli vielä laivassa viimeisiä säätöjä tekemässä. Byssan tavarat olivat pääosin laivassa, mutta ruokaa kyseisestä paikasta ei vielä ulos tullut. Koska emme myöskään enää saaneet mennä syömään telakan ruokalaan, tuli sapuska muutaman päivän ajan hotellista. Tämä kaikki enteili poistumista telakalta ja odotetun kotimatkan alkua. Mikäänhan ei tällä alalla yleensä mene alkuperäisen suunnitelman mukaan, eikä aiottu lähtömme tehnyt poikkeusta. Lähtöpäivänä ilmeni ongelmia painolastitankin venttiilin kanssa, joka lykkäsi lähtöämme päivällä.

Merelle

Itsenäisyyspäivän vietimme siis vielä telakalla, mutta 7.12. homma oli telakan osalta



Provianttivene Sikkassa, Intiassa.

pakettissa ja matka kohti ensimmäistä pysähdystä, Singaporea, alkoi. Ulsanissa lähtöpäivän lämpötila oli noin kymmenen astetta ja jo seuraavana päivänä lämpöä oli tuplasti. Taiwanin salmen saavutettuaamme alkoi lämpötila ollakin jossain kolmenkymmenen paikkeilla, mistä se ei sitten muutama viikkoon juuri laskenut, lukuun ottamatta paria päivää Afrikan eteläkärjen tuntumassa.

Singaporeen saavuimme aikataulussa 15.12. kahdeksan päivää matkattuamme. Maihin ei ollut asiaa eikä olisi ollut aikaa-kaan, otimme vain redillä provianttia ja matka jatkui kohti Intiaa. Olimme heti matkan alussa alkaneet varustaa laivaa merirosvojen varalle. Jo Koreassa saimme kymmeniä koileja natolankaa, jota aloimme virittelemään reelinkeihin. Muutaman päivän virittelyn jälkeen olimme saaneet paatin sen näköiseksi, että uskoimme mahdollisten kutsumattomien vieraiden mieltävän kaksi kertaa kannattaako just tuohon laivaan yrittää kyytiin. Singaporen jälkeen olimmekin jokseenkin heti Malakansalmessa, joka on yksi pahamaineisimpia ➤



*Jaarlin ja Jatulin
hakureissut ovat
nykyään suomalaiselle
merenkulkijalle once in
the lifetime-keikkoja.*



Natolangalla viestitimme merirosvoille, että eivät ole tervetulleita.



Jutun kirjoittaja Itä-Kiinan merellä.



Ritarinkirja.

merirosvoalueita. Meillä oli hyvin natolangoitettu laiva ja koska olimme painolastissa, niin vapaakylkeä oli hulpeat 15 metriä, joten kovin huolissamme emme mahdollisesta merirosvojen vierailusta olleet. Natolangan lisäksi kaikki ovet yhtä lukuun ottamatta olivat lukossa ja ruorikonehuone olisi saanut toimia citadelina mahdollisen hyökkäyksen sattuessa ja se oli sitä varten varusteltu tukevin lukituksin, radiolla, runsaalla juomavedellä ja muulla tarpeellisella.

Malakansalmi läpäistiin kunnialla ja saavuimme Intian valtamerelle 17.12. Reitimme vei pitkin Bengalinlahtea Intian eteläkärki kiertäen kohti Sikkaa, jonne ETA oli jouluaattona. Jouluaattona ehdimme syödä ennen kuin lastaushässäkkä alkoi joulupäivänä, muuten emme juuri joulua viettäneet. Perinteiset kirkon joululahjat eivät meitä tavoittaneet, eikä juuri muutakaan jouluun liittyvää ruoan lisäksi näkynyt, mikä vaikutti useimmille sopivan oikein hyvin.

Ensimmäinen lastaus

Joulupäivänä ajoimme Sikkon poijuun vastaanottamaan Jatulin ensimmäistä lastia, joka oli dieseliä, vaikka Jatuli raaköljylaiva onkin. Ennen lastausta lappasi porukkaa laivaan kuin pipoa; oli normaalit tarkastajat, loading masterit, mooring masterit ym. Tämän lisäksi joku, jota kutsuttiin

”doctoriksi” tuli tarkastamaan rokotustodistuksia niiltä, kenellä sellaiset nyt sattui mukana olemaan. Epäonnekseni itselläni oli ja keltakuumerokotuksen kohdalla ollut, sairaanhoitajan kynällä tekemä päivämäärän korjaus sai aikaan suuren pöyristymisen. Homma sai käsittämättömät mittasuhteet, varsinkin kun ottaa huomioon, että ko. todistus ei ollut pakollinen, eikä sitä ollut läheskään kaikilla. Syyhän sitten selvisi, miksi asia sai niin suuren huomion, tästä lähes anteeksiantamattomasta virheestä olisi pitänyt maksaa rahaa. No, ei maksettu.

Nämä ja muutamat muut episodit läpikäytämme pääsimme vihdoin lastaamaan. Jostain syystä intialaisilla oli omaa porukkaa kannella ”valvomassa” lastausta. Miksi ja mitä he siellä tekivät, ei koskaan selvinnyt. Ainoa mikä selvisi oli se, että joivat olutta ja polttivat tupakkaa keulassa. Siis tupakkaa kannella lastauksen aikana. Emme tietenkään itse teossa saaneet ketään kiinni, mutta oluttölkkejä ja tupakan tumppeja löytyi kannelta lähdon jälkeen. Sikkon viranomaisista ja paikallisen väen hieman meistä poikkeavasta työskulttuurista huolimatta saimme lastin kunnialla laivaan, laivan poijusta irti ja saatoimme aloittaa matkan pisimmän, melkein 10 000 merimailin ja 32 päivän pätkän Sikkasta Las Palmasiin.

Kaste

Aikaisin aamulla 1.1.2022 ylitimme päiväntasaajan. Koska aluksellamme oli 16 suuren linjan ensimmäistä kertaa ylittävää ”turjaketta, ryökälettä ja räkänokkaa” ja jotka kaiken lisäksi tekivät tämän ylityksen luvatta, otti Kuningas Neptunus yhteyttä aluksen päälliköön pyytäen lupaa astua laivaan ”tutkimaan, tarkastamaan ja siistimään” edellämainitut. Lupa myönnettiin ja jo samana päivänä Neptunuksen apulaiset telkesivät ryökäleet kansivarastoon ja sieltä yksitellen itse Neptunuksen ja tämän viehättävän vaimon Kuningatar Nereidan käsittelyyn.

Etelän Ristin ritariksi ei tietenkään pääse noin vaan ja minkä näköisenä tahansa. Hallitsijaparin tiukassa valvonnassa apulaiset suorittivat ensin hampaiden tarkastuksen ja hiusten siistimisen. Tämän jälkeen housuihin kaadettiin jäitä, sekä ”tervattiin” munat kennellä sellaiset olivat, sekä samalla ”tervalla” -jonka virkaa sai tehdä jonkin sortin vaseliinipierrettiin Etelän Risti kokelaiden rintaan. Lopuksi kokelaat istuivat koneosaston kyhäämän uima-altaan reunalle ja pudotettiin hallitsijaparin avustajan atraimen kopautuksen saattelemana altaaseen. Tämän ikivanhn rituaalin myötä Etelän Ristin ritarikunta sai 16 uutta, uljasta jäsentä. Kasteen kunniaksi keittiösasto oli kattanut ahterikannelle erinomaisen maukkaan päivällispöydän, joten tärkeä ilta sai arvoisensa päätöksen.



Indian Ocean badminton championship.



Kuningas Neptunus ja Kuningatar Nereida apureineen.

Kohti Las Palmasia

Intian Sikkasta Etelä-Afrikkaan olikin melkein pelkkää suoraa viivaa, joten maisemat olivat kauniit, mutta yksitoikkoiset. Pientä toivetta elätelimme valaiden näkemisestä, mutta merenelävät rajoittuivat lähinnä lentokaloihin ja parveen sinisuulia, joiden parveilu keulamastossa aiheutti mittavan ulosteongelman kannelle. Uskomatonta minkä määrän ulostetta satakunta lintua saa aikaiseksi. Tilannetta ei lainkaan helpottanut armottomana paahtanut tropiikin aurinko, joka varsin tehokkaasti poltti jätökset kanteen kiinni. Ongelma poistui vasta kun virittelimme mastoon merirosvoille tarkoitettua natolankaa. Suulat ottivat toimenpiteestä itseensä ja poistuivat muualle sontimaan.

Maisemien puolesta tuli hieman vaihtelua, kun saavutimme 4.1. Komoreille kuuluvan Anjoun saaren, maata siis näkyvissä ensimmäistä kertaa melkein kahteen viikkoon. "Ilo" maan näkemisestä oli kovin lyhytaikainen, saari on pieni ja äkkiä ohitettu. Mosambikin salmessa Madagaskarin länsipuolella seilattiin pari päivää, mutta maa oli sen verran kaukana, ettei näköhavaintoja tehty. 10.1 ohitimme Afrikan mantereen eteläisimmän pisteen Cape Agulhasin. Matka jatkui pitkin Etelä-Afrikan rannikkoa eikä maata näkyvissä täälläkään, ei näkynyt Kapkaupunkia eikä Hyväntoivonniemeä.

Etelä-Afrikan jälkeen suunta jälleen ylöspäin ja parin viileämmän päivän (+20°) jälkeen, alkoi lämpötila taas kipuamaan tukahduttaviin lukemiin. Guineanlahden edustalla oli vielä parin päivän merirosvovahti, mutta olimme sen verran kaukana, että kyse oli enemmän varotoimenpiteestä kuin todellisesta riskistä.

Reissun päätös

Guineanlahden jälkeen ohitimme Kap Verden ja viimein 26.1. saavuimme Las Palmasiin, jossa oli ensimmäinen miehistönvaihto, bunkrausta ja provianttia. Las Palmasin redillä vietimme noin vuorokauden, jonka jälkeen kohti Milford Havenia, jossa suurin osa jäljellä olevasta, Koreasta saakka matkassa olleesta porukasta, pääsi vihdoin kotiin.

Milfordissa oli myös tämän laivan ensimmäinen töjjaus, joka luonnollisesti hieman jännitti. Porukka oli aivan riittävän kokenutta, mutta uusi laiva kuitenkin ja uudet vehkeet. Kaikki meni aivan mainioiti, joskin englantilaiseen tyyliin hyvin hitaasti useamman kerran narujen paikkaa vaihdellen. Muutaman tunnin töjauksen jälkeen laivaan liittyvät toimet olivat tällä erää ohi ja illalla koronasirkuksen jälkeen kohti Heathrowta ja kotia kolmen kuukauden reissun päätteeksi.

Laivan hakureissu ainutlaatuinen kokemus

Puhun tietysti vain omasta puolestani, mutta reissu oli mahtava. Koreassa vietetyt viisi viikkoa olivat oikein antoisat. Vapaa-aikaa oli riittävästi ympäristöön tutustumista silmällä pitäen, telakalla oli mielenkiintoista ja laivaan tutustumiseen aikaa riittävästi. Matka Etelä-Kiinan mereltä Singaporen ja Malakansalmen läpi Intian valtamerelle ja sieltä Sikkahan lastaamaan ja edelleen Afrikan ympäri oli ainutlaatuinen kokemus, joka tuskin toistuu. Mitään vakavampaa ei sattunut sen enempää laivalle kuin – mikä tärkeintä – miehistöllekään, joten siinäkin mielessä reissua voi pitää onnistuneena.

M/t Jatuli on ollut pian puoli vuotta liikenteessä ja vielä riittää pientä tekemistä, mutta paikat alkavat näyttää siltä miltä niiden kuuluu näyttää. Minun vapailla ollessani Venäjä hyökkäsi raukkamaisesti Ukrainaankin, jonka seurauksena laivan matkat eivät edeltäjiensä tapaan enää suuntaudu Venäjälle ja hyvä niin. Matkat ovat nyt mukavampia ja mielenkiintoisempia, mutta ehkä muutos olisi voinut tulla muusta kun edellä mainitusta syystä. Niin tai näin, M/t Jatuli sisarensa M/t Jaarlin kanssa, hoitaa nyt Suomen huoltovarmuutta aikana jolloin se on ehkä tärkeämpää kuin aikoihin. 🇺🇸

Strömma-varustamon M/s Sofialla risteili toukokuussa paljon MM-kisaturisteja

Jääkiekon MM-kisat järjestettiin toukokuussa 2022 Tampereella ja päättyivät Suomen Leijonien kultajuhlaan! MM-kisaturistit löysivät tiensä myös Helsinkiin ja lätkäfanit kävivät risteilyllä ihastelemassa Helsingin saaristoa.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Strömman-varustamo liikennöi Helsingin edustalla kolmella aluksella, jotka ovat *M/s Diana*, *M/s Sofia* ja *M/s Victoria*. Strömman kiertojoukkoja ovat Kaunis kanavareitti Helsinki, Ilta-risteily ja Stadin rantareitti Helsinki. Näiden lisäksi varustamo järjestää esimerkiksi kaveriporukoille Pizzaristeilyitä ja perinteisen Juhannusristeilyn. Vesibussien lisäksi varustamolla on Hop on Hop off -kiertojoukkoja.

M/s Sofia-laivan kansimies **Nico Wilen** kertoo vesibusseilla risteilleen sesongin alussa hyvin paljon ihmisiä varsinkin Keski-Euroopasta.

– Aluksellamme on risteillyt paljon kisojen aikaan saksalaisia, ranskalaisia ja sveitsiläisiä. Keski- ja Etelä-Euroopassa on tähän aikaan kevästä jo kuuma, joten risteily Helsingin saaristossa on ehdottomasti vil-

voittava ja eksoottinenkin kokemus vuorten keskellä asuville, Wilen kuvailee.

Strömman-varustamon aluksista kaksi laivaa liikennöi kesäkauden joka päivä, eli seitsemänä päivänä viikossa, ja yksi aluksista on tilauskäytössä.

– Ensimmäinen risteily lähtee aamupäivällä 10.30. Teemme päivän mittaan kahdella aluksella neljä lähtöä, eli yhteensä kahdeksan lähtöä päivässä, kansimies Wilen kertoo työnsä lomassa.

Kansimiehen työnkuvaan kuuluu vesibusseilla köysien irrotus- ja kiinnitys sekä matkustajamäärän laskeminen sekä kahvilassa tarjoilu. *M/s Sofia*-laivan kahvilassa käy asiakkaita tasaiseen tahtiin. Jotkut tilaavat virvokkeita ja muutamille kansimies Wilen pyöräyttää aamutuimaan cappucinot. Vesibussi *M/s Sofia* on suunnannut aamun ensimmäisen lähtönsä Helsingin kanava-



M/s Sofian kapteeni Toni Ilvonen on Kotkan poikia.



M/s Sofia-laivan kansimies Nico Wilen.

risteilylle, jossa ajetaan läpi Villingin ja Helsingin itäisen saariston kanavineen. Lähestyttäessä Laajasalon matalia siltoja kansimies Wilen kipaisee ylös kannelle tarkistamaan, ettei kukaan nouse laivan kannella ylös ja lyö päätänsä kanavia ylittäviin mataliin siltoihin.

Aurinkoinen ilma ja hyvä tunnelma paistavat matkustajien kasvoilla. Yksi matkustajista kertoo olevansa Sveitsistä ja seuraamassa Suomessa MM-kisoja. Hän kertoo risteilleensä Itämerellä vähän suuremmalla aluksella talvella 2011, kun oli kunnon jäätalvi. Tuolloin hän oli kuulemma laivalla Baltian edustalla ja muistaa sieltä useita laivoja jäistä, joita avustamaan tuli jäänmurtaja. Eksoottinen kokemus Itämeren jäätalvesta on vuorten keskellä, Lucernissa, asuvalla sveitsiläisellä yhä tuoreessa muistissa. ⚓



Merimies-Unionin Merimiesradiota voit kuunnella: smu.fi > Merimiesradio

Merimiesradio on kuunneltavissa myös suoraan soundcloudissa: [soundcloud.com](https://soundcloud.com/merimiesradio) (hakusana: Merimiesradio)

KESÄTYÖNTEKIJÄ, LIITY MERIMIES-UNIONIN JÄSENEKSI!

SMU.FI >> LIITY JÄSENEKSI

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



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

KUINKA LIITTYÄ?

- 1) Merimies-Unionin jäseneksi voit liittyä Merimies-Unionin nettisivujen kautta: **smu.fi** liittymishakemuksen täyttämällä. Suora linkki liittymislomakkeeseen on: **liity.smu.fi** ja opiskelijajäsenille **opiskelija.smu.fi**
- 2) Jäseneksi liittymislomakkeita voi tilata Merimies-Unionin jäsenrekisteristä **jasenrekisteri@smu.fi**.
- 3) Tämän lisäksi jäseneksi liittymislomakkeita voi kysyä suoraan työnantajalta tai Merimies-Unionin luottamusmiehiltä laivoilla.

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

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

MIKÄ TYÖEHTOSOPIMUS?

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

VESIBUSSIT

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

MATKUSTAJA-ALUKSET

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

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

PALJONKO PALKKAA?

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

OPISELIJAN EDUT

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

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

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

APUA TYÖTTÖMYYDEN KOHDATessa

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

Allekirjoittamalla Merimies-Unionin jäseneksi liitymislomakkeen liityt samalla myös Kuljetusalan Työttömyyskassan jäseneksi ja aloitat ansiopäivärahaan vaadittavan jäsenyys- ja työssäoloehdon kerryttämisen jo kesätyöajanasi.

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

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

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

Origin by Ocean puhdistaa maailman meriä:

”Biojalostamomme sijaintipaikka vaatii syväsataman”

Kasvuyritys Origin by Ocean valmistaa levästä raaka-ainetta teollisuuden tarpeisiin.

Yritys aikoo tulla maailman suurimmaksi merellisen raaka-aineen käyttäjäksi.

– Samalla poistaisimme miljoona tonnia ravinteita maailman meristä, yrityksen toimitusjohtaja Mikael Westerlund sanoo. Origin by Ocean suunnittelee Suomeen biojalostamoja, jonka edellytys on syväsatama.

TEKSTI JA KUVAT JUHA GRANATH



Espoon Otaniemessä parikymmenpäinen meribiologien, kemistien ja insinöörien joukko on asettanut itselleen huiman tavoitteen. He aikovat nostaa työntajansa **Origin by Oceanin** maailman suurimmaksi merellisen raaka-aineen käyttäjäksi.

Origin by Oceanin bisnesidea syntyi kemian tohtori **Mari Granströmin** mielessä sukellusreissulla Aasiassa. Meren pinna alla tohtori törmäsi muoviroskan ja tuhottuneiden korallien lisäksi valtavaan määrään ravinteita.

– Havaitsin saman rehevöitymisiongelman riivaavan niin Itämeren, Meksikonlahdetta kuin Australian merialueita. Intohimoinen merten puolustajana päätin yrittää kääntää ympäristöongelman hyötykäyttöön. Syntyi ajatus Origin by Oceanista, Granström sanoo.

Merta puhdistamaan

Mari Granström perusti Origin by Oceanin liikemies Mikaelin Westerlundin kanssa vuonna 2018. Yritys aikoo jalostaa levistä raaka-ainetta mm. elintarvike-, kosmetiikka- ja lääketeollisuuden tarpeisiin. Ensimmäisen biojalostamon pitäisi toimia jo vuonna 2025.

– Poistaisimme silloin Itämerestä vuosittain noin 900 tonnia tyypeä ja 90 tonnia fosforia. Se on kolmasosa siitä määrästä, johon Suomi pyrkii Itämeren suojelua koskevassa Helsingin Helcom-sopimuksessa, Mari Granström muistuttaa.

Origin by Ocean seilaa vahvassa myötäisessä. Rahoituskierrokset ovat tuottaneet lähes 40 miljoonaa euroa leväjalostusteknologian kehittämiseen. Lisäksi *Talouselämä*-lehti rankkasi viime vuonna Origin by Oceanin Suomen kymmenen lupaavimman startup-yrityksen joukkoon.

Toimitusjohtaja Mikael Westerlund painee vielä paremmaksi ja sanoo yrityksen tavoitteeksi tulla maailman suurimmaksi merellisen raaka-aineen käyttäjäksi.

– Haluamme kymmenen vuoden kuluksi käyttää hyödyksi lähes 1,5 miljoonaa tonnia levää. Näin poistuu 5–10 vuoden aikana miljoonan tonnin verran ravinteita maailman meristä, toimitusjohtaja Mikael Westerlund sanoo.

Raaka-aineesta ei lähitulevaisuudessa liene pulaa. Merentutkimusalue *Arandan* tuore Itämeren talviseurantaraportti oli tyyliä. Suomen merialueiden ravinnetilanne on heikentynyt entisestään ja leviää ruokkivan fosforin pitoisuudet ovat monin paikoin ennätystasolla.

– Se ei haittaa, jos raaka-aineen määrä maailman merissä vähenisi. Meille menestyksen mitta on myös se, kuinka paljon pystymme tekemään meriluonnon ja ympäristön hyväksi, Mari Granström muistuttaa.

Origin by Ocean nostaa haitallisen sinilevän Itämerestä. Sen sijaan koko ajan vä-



Me emme lähde keräämään luonnonrannoilta mitään vaan luomme sinne oman meriluontoa hyödyttävän viljelymenetelmän.



Intohimoisena merten puolustajana päätin kääntää meriä riivaavan ympäristöongelman hyötykäyttöön, Mari Granström sanoo.

henevän hyödyllisiin leviin kuuluvan rakkohaurun saannin yritys varmistaa viljelemällä.

– Muutaman metrin syvyydessä elävä rakkohauru on Itämeren avainlaji ja tavallaan meidän koralliriutta. Rehevöitymisen myötä sinilevää tulee koko ajan lisää. Se estää auringon valon pääsyn niihin syvyysiin, jossa rakkohauru elää, Mari Granström harmittelee.

Oma viljelmä mereen

Meribiologi **Ari Ruuskanen** kehittää akvaarioiden keskellä keinoa, jolla rakkohaurun viljely onnistuu Itämeressä. Mies on tehnyt jo nyt liki mahdottomasta mahdollisen.

Ruuskanen on onnistunut saamaan rakkohaurun lisääntymään keinotekoisesti laboratorio-oloissa.

– Rakkohauru lisääntyy luontaisesti vain kerran vuodessa, ja se on viljelyn kannalta liian harvoin. Nyt olemme saaneet sen lisääntymään usean kertaa vuodessa, ja se antaa mahdollisuuden tuottaa biomassaa suuria määriä teollisuuden tarpeisiin, Ari Ruuskanen sanoo.

Origin by Oceanin toiminnan lähtökohta on ympäristön ja merien suojelu. Meribiologi Ruuskanen muistuttaakin, että yrityksen käyttämä rakkohaurun keinotekoinen lisääntyminen perustuu tietotaitoon sen olemuksesta ja ekologiasta.

– Emme manipuloi rakkohaurun geenejä vaan annamme sille mahdollisuuden tehdä, mitä se luontaisestikin tekee. Rakkohauru on valtamerilaji ja sen geneettinen muisti on säilynyt myös Itämeressä. Me vain herätämme sen uinuvia toimintoja eloon, Ari Ruuskanen sanoo.

Origin by Oceanin tavoite on kasvattaa meressä kymmeniä tuhansia tonneja rakkohaurua. Tuotantoketju on jo valmis; ensin synnytys labrassa ja sieltä kasvamaan tietyn ikäiseksi ja pituisiksi koealtaisiin. Sato korjataan sitten Kustavin ja Rymättylän kalakasvattamojen vesialueilta.

– Rakkohauru ottaa luontaisesti merestä ravinteita. Se on käänteinen >>

tapahtuma maanviljelylle ja hyväksi Itämerelle. Me emme lähde keräämään luonnonrannoilta mitään vaan luomme sinne oman meriluontoa hyödyttävän viljelymenetelmän, meribiologi Ari Ruuskanen vakuuttaa.

Origin by Ocean on kerännyt sinilevää Suomenlahden rannikolta ja Tuusulan Rusutjärveltä. Ensi kesänä vuorossa on rehevöitynyt Munkkiniemen ranta Helsingissä. Siellä sinilevä otetaan talteen paikallaan pysyvällä 5 x 5 metrin kokoisella lautalla. Suunnitelmat ovat suuremmat.

– Eurooppalaiset kumppanimme kehittävät parhaillaan erilaisia suuria liikkuvia kerääjiä, joilla pystymme liikkumaan paikasta toiseen ja keräämään tonneittain levää. Jo nyt keräämme isoja määriä sargassolevää Karibialta, kemian tohtori Mari Granström muistuttaa.

Biojalostamon paikka vaatii syväsataman

Origin by Ocean käynnistää alkukesällä biojalostamon pilottihankkeen yhdessä vielä nimeämättömän kumppaninsa kanssa. Vuoden kestävästä pilottijaksosta jälkeen alkaa demovaihe, jossa tuotantomääriä nostetaan moninkertaiseksi. Kaupallisen tuotannon pitäisi lähteä käyntiin vuonna 2025.

Origin by Oceanin tulevissa jalostamoissa on kaksi tuotantolinjaa, toinen sinilevälle ja toinen rakkohaurulle ja sargassolevälle. Valmistettavat tuotteet on jaettu useaan kategoriaan.

– Sokerituotteemme menevät kosmetiikka- ja lääketieteeseen. Paksuuntujia käytetään mm. elintarviketeollisuudessa ja puhdistusaineissa. Pigmenttiryhmä sisältää sateenkaaren värit ja antioksidanttiemme joukosta löytyy mm. biopohjainen aurinkorasva, Mari Grundström luettelee.

Origin by Oceanin ainulaatuinen idea on vakuuttanut jo suomalaisia suuryrityksiä kuten **Valion**, **Hartwallin** ja **Kiilto Oy:n**.

Toimitusjohtaja Mikael Westerlund kertoo käyneensä neuvotteluja tulevan biojalostamon paikasta kaikissa satamakaupungeissa aina Oulusta Kotkaan saakka.

– Biojalostamomme vaatii kaupungilta syväsataman ja yritykseltämme 40 miljoonan euron panoksen. Ensimmäinen jalostamo käyttäisi 80 000 tonnia raaka-ainetta vuodessa, joten leväkuljetukset vaativat isoja laivoja, Mikael Westerlund sanoo.

Origin by Oceanin suunnitelmissa on rakentaa biojalostamoita Suomen lisäksi Espanjaan, Portugaliin, Karibialle, Indonesiaan, Malesiaan ja Australiaan.

Kun Origin by Ocean pelastaa meriä, niin hyvässä lykyssä se pelastaa myös merimiesten työpaikkoja. 🌱



Meribiologi Ari Ruuskanen on tehnyt lähes mahdottomasta mahdollisen. Hän on saanut rakkahaurun lisääntymään keinotekoisesti laboratorio-oloissa.

Saimaan kakkoskanava voisi kulkea Virolahdelle

Venäjän hyökkäys Ukraina on käytännössä lopettanut liikenteen Saimaan kanavassa. Samalla se on avannut kanavakeskustelun uudelleen. Kymen ja Päijänteen kanavasuunnitelmat on jo kaivettu naftaliinista. Vaihtoehtoinen reitti voisi yhdistää Saimaan vesistöväylät Nuijamaanjärveltä Virolahdelle.

TEKSTI SINI SILVÄN KUVA RALF NIEMI

Saimaan kanavan liikenteen katkeaminen on dramaattinen isku sisävesien rahtiliikenteelle. Paineita sujuvalle yhteydelle sisävesiltä merille tuo myös EU:n liikennestrategia. Sen mukaan 50 prosenttia maantiiliikenteestä pitäisi siirtää rautateille ja vesiliikenteeseen vuoteen 2050 mennessä. Jo aiemmin on ehdotettu, että Suomen valtio ottaisi sisävesiliikenteen mukaan viidenneksi liikenne muodoksi. Näin sisävesiliikenne voisi olla osa Euroopan TEN-T-liikenneverkkoa.

Vaihtoehdoksi sisävesien meriyhteydelle on jo ehditty tarjota Kymijoen kanavaa, joka avaisi yhteyden Päijänteeltä merelle. 145 kilometrin väylä kulkisi Heinolasta Kotkan itäpuolelle. Kun tähän vielä yhdistettäisiin Heinolan ja Ristiinan välille suunniteltu 95-kilometrinen Mäntyharjun kanava, myös Saimaalle saataisiin uusi meriyhteys.

Ovatko nämä kuitenkin ainoat mahdollisuudet? Yksi vaihtoehto yhdistäisi Saimaan kanavan Suomen puolelta uutta väylää merelle. Tämä Saimaan kakkoskanava kulkisi Nuijamaanjärveltä Virolahdelle lähellä Suomen ja Venäjän välisen rajan sisäpintaa. Reitillä ei ole valmista vesistöä, kustannukset ovat siis varmasti todella muhkeat. Vain pieniä vesistöosuuksia olisi mahdollisuus hyödyntää.

Toisaalta muissakin kanavaratkaisussa on haasteensa, kuten saastuneet pohjasedimentit ja kolmen voimalaitoksen ohittaminen Kymijoen varrella. Vaakakupissa on silti punnittavana uhka, että suomalainen teollisuus alkaisi investoida muihin maihin. Sisävesillä esimerkiksi YARA Siilinjärveä myöten on käyttänyt Saimaan kanavaa kuljetuksiin.



Saimaan kanavassa nollamäärä aluksia

Satamavalvoja **Timo Suonio** Mustolan satamasta Lappeenrannasta kertoo, että kaupungin kanssa suunniteltiin viime vuonna strategiaa sataman kehitykselle. Näköala oli, että Saimaan kanavan sulkua pidennetään.

– Hyvä buusti oli päällä, toiveikkaina oltiin kanavan suhteen. Ei ehtinyt muste nykytilan kartoituksesta kuivahtaa, kun tuli ”pieni” muutos, Suonio kuvaa Venäjän Ukrainaan tekemän hyökkäyksen vaikutusta.

Silti satamassa uskotaan edelleen, että jossain kohtaa kanava vielä aukenee. Lappeenrannassa Mustolan satama on Saimaan vesistöalueen tärkein rahtisatama. Sieltä on rautatieyhteys muualle Suomeen ja Eurooppaan, Saimaan kanavan ja Venäjän kautta jopa Kaukoitään.

Puskija Parkko kuljetti puukuormaa Laitaatsalmessa, Saimaalla 30.5.2022.

– Nyt Saimaan kanavassa on nollamäärä aluksia. Kanava on näennäisesti ihan liikennöitävässä kunnossa. Käytännössä Venäjän tilanne on se, että vakuutusyhtiöt eivät anna laivoille minkäänlaisia vakuutuksia, se pitää liikenteen poissa. Mereltä kulku Saimaalle on täysin poikki.

Suonio kertoo, ettei ei ole nähnyt mitään paperilla, mutta on kuullut ehdotuksesta rakentaa kanava Nuijamaanjärveltä kohti Suomenlahtea. Tässä ratkaisussa Virolahti olisi ensimmäinen paikka, mistä meriyhteyden pystyisi puhkaisemaan. Kartalla etäisyys olisi runsaat 80 kilometriä. Kaivettavaa riittäisi, varmasti myös riskejä. ⚓

Tulorekisteri

TEKSTI SARA MALINEN

Mikä on tulorekisteri?

Tulorekisteri on sähköinen tietokanta, jonne on koottu henkilön saamat palkka- ja eläke- ja etuustiedot. Tulorekisteri tekee asiointista viranomaisten kanssa nopeampaa ja helpompaa, kun kaikki tulotiedot ovat kattavasti saatavilla yhdestä paikasta.

Työnantaja tai muu suorituksen maksaja (esimerkiksi Kela, yhdistys, asunto-osa-KEYHTIÖ tai urheiluseura) ilmoittaa tiedot tulorekisteriin. Tiedot näkyvät tulorekisterissä yleensä viiden kalenteripäivän kuluessa maksupäivästä. Maksupäivällä tarkoitetaan sitä päivää, jolloin suoritus on tulonsaajan käytettävissä eli tililtä nostettavissa. Mikäli tietoja ei näy tulorekisterissä ollenkaan, on hyvä ottaa yhteyttä työnantajaan tai muuhun suorituksen maksajaan, ja varmistaa, onko tiedot muistettu ilmoittaa tulorekisteriin.

Tiedot säilytetään tulorekisterissä 10 vuotta tiedon tallettamisvuotta seuraavan vuoden alusta lukien.

Kuka tulorekisterin tietoja käyttää?

Tulorekisteriä hyödyntävät laajasti erilaiset viranomaistahot omien päätöstensä perustana. Kela, Työllisyysrahasto, työttömyyskassat ja vahinkovakuutusyhtiöt hyödyntävät omien etuuksiensa maksatuksessa tulorekisteriin ilmoitettuja tulotietoja. Verohallinto hakee tulorekisteristä tietoja esitetyttä veroilmoitusta ja muutosverokortteja varten.

Kuinka tarkastan omat tulotietoni?

Kassan tulorekisteristä hakemat palkkatietoilmoitukset näet kätevästi Netta-verkko-

palvelusta. Kaikkia tulorekisteriin ilmoitettuja tietoja pääset katsomaan kirjautumalla tulorekisterin sähköiseen asiointipalveluun osoitteessa www.vero.fi/tulorekisteri.

Tulorekisteriin tunnistautumiseen käytetään vahvaa henkilökohtaista tunnistautumista ja tunnistautuminen on tehtävä joka kirjautumiskerralla erikseen. Asiointipalveluun tunnistaudutaan verkkopankkitunnuksilla, mobiilivarmenteella tai varmennekortilla. Tulorekisteristä on mahdollista tilata myös tulorekisteriote, joka on yhteenvedo kaikista tulorekisteriin ilmoitetuista palkoista, eläkkeistä ja etuuksista.

Huomaathan, että tulorekisterissä ei ole tietoja palkka- tai muista ansiotuloista, jotka on maksettu ennen 1.1.2019 tai etuuksista tai eläkkeistä, jotka on maksettu ennen 1.1.2021.

Mitä tehdä, jos tulorekisteriin ilmoitetuissa tiedoissa virheitä?

Jos tulonsaajana huomaat virheen tulorekisteritiedoissasi, on sinun pyydettävä korjausta suorituksen maksajalta. Esimerkiksi virheellisesti ilmoitetut palkkatiedot korjaa työnantajasi. Tulorekisteriviranomaisen tai tulonsaaja itse ei voi tehdä korjauksia tulorekisterin tietoihin. Työnantajan tai muun suorituksen maksajan pitää korjata ilmoittamansa virheellinen tieto viipymättä sen jälkeen, kun virhe on huomattu.

Mitä tietoja työnantaja ilmoittaa tulorekisteriin?

Työnantaja voi ilmoittaa tiedot tulorekisteriin pelkästään pakollisten tietojen osalta,

jolloin tulorekisterissä näkyy ainoastaan palkkapäivä ja palkkakausi, tieto suorituksen maksajasta sekä rahapalkkojen yhteissumma. Mikäli rahapalkat ilmoitetaan yhteissummana, voi työttömyyskassa joutua pyytämään päivärahan hakijalta käsittelyä varten erillisen palkkatodistuksen tai palkkalaskelmat tai kysymään lisätietoja suoraan palkanlaskennasta. Lisätietojen pyytäminen voi hidastaa päiväraha hakemuksen käsittelyä.

Laajalla ilmoitustavalla ilmoitettaessa työnantaja ilmoittaa tulorekisteriin myös täydentäviä tietoja, jotka voivat olla esimerkiksi tietoja rahapalkan tarkemmasta sisällystä. Työttömyyskassan tulee käsittelyä varten saada tietää sisältääkö veronalainen ansio lomarahaa, lomakorvausta, vastikevapaan korvausta tai taloudellista etuutta, koska nämä tulolajit eivät ole työttömyys turvan näkökulmasta vakiintunutta tuloa ja niitä ei huomioida päivärahan perustepalkan laskennassa.

Hakemuksen käsittelyn kannalta olennaisia tietoja ovat myös tiedot työstä poissaolosta. Tulorekisteriin voi ilmoittaa poissaolojakson pituuden sekä tiedon onko poissaolo palkallista tai palkatonta.

Jos työnantaja ilmoittaa palvelussuhteen koskevat tiedot laajasti, ei kassan ole välttämätöntä pyytää erillistä työ sopimusta. Työttömyyskassalle olennaisia palvelussuhtetietoja ovat palvelussuhteen kesto, sovellettava työehtosopimus, osa-aikaisuusprosentti ja säännöllinen sovittu viikkotyöaika. Työsuhteen päättyessä palvelussuhteen päättymisen syy on myös käsittelyn kannalta olennainen tieto.

Kuinka työttömyyskassa hyödyntää tulorekisteriä soviteltua päiväraahakemusta käsitellessä?

Soviteltua päivärahaa maksettaessa työttömyyskassa tarvitsee tiedot hakujakson aikana maksetuista palkoista, koska ne vaikuttavat päivärahaan vähentävästi. Merkittävää on, että tulorekisteriin tulee olla ilmoitettu palkkatulon todellinen maksupäivä, koska tulot sovitellaan pääsääntöisesti maksu-
rusteisesti eli sen hakujakson aikana, johon palkanmaksupäivä osuu.

Soviteltua päivärahaa haettaessa työttömyyskassa tarkastaa, että hakemukseen merkityt työtunnit vastaavat maksettuja työtunteja. Tämä tehdään siksi, että hakujakson aikana maksetut tunnit eivät saa

ylittää 80 % kokoaikaisen työntekijän työajasta, jotta sovitellun päivärahan saamisen ehto täyttyy. Lisäksi työtunnit tarkistetaan, jotta voimme täyttää viikoittaisen työssäoloseurannan oikein ja varmistaa täyttääkö viikko työssäoloehdon (eli onko työtä ollut tai palkkaa maksettu vähintään 18 tuntia viikossa). Tällä hetkellä erittäin harva työnantaja ilmoittaa työtunnit tulorekisteriin, joten lähes aina työttömyyskassan on pyydettävä palkkalaskelmat hakemuksen liitteeksi työtuntien tarkastamista varten.

Tietyt tulolajit ovat käsittelyn kannalta olennaisia tietää eritellysti, kuten arkipyhäkorvaukset, työajanlyhennysvapaat, joustovapaat, vuosi- ja sairauslommat.

Milloin työttömyyskassa voi laskea päivärahan suuruuden tulorekisterin tietojen pohjalta?

Työttömyyskassa laskee ansiopäivärahan perustepalkan suuruuden 26 työssäoloehdon täyttävän viikon työtuloista. Kassa voi käyttää tulorekisterin tietoja päivärahan laskentaan siinä tapauksessa, että työnantaja on ilmoittanut tulorekisteriin palkkatiedot laajalla ilmoitustavalla, ja sinulla ei ole ollut palkattomia poissaoloja tai alle 18 tuntisia työviikkoja palkanmääritysjakson aikana. ⚓

Lue lisää ja kirjaudu tulorekisteriin täältä: www.vero.fi/tulorekisteri

Merimies-Unioni mukana Sjöfartens Dag-tapahtumassa

KUVA PEKKA KARPPANEN / MEPA

Maarianhaminassa toukokuussa vietettävä **Maritime Day** on kasvanut alkuvuosien pienestä rekrytointimessusta Suomen merkittävimäksi merenkulkutapahtumaksi, joka kokoaa vuosittain yhä suuremman joukon alan ihmisiä yhteen verkostoitumaan ja kuulemaan merenkulun ajankohtaisista asioista.

Tänä vuonna myös Merimies-Unioni oli mukana Suomen suurimmassa merenkulun tapahtumassa. Kuvassa vasemmalla Merimies-Unionin liittosihteeri **Sannaleena Kallio** ja vasemmalla asiantuntija **Jessica Troberg** Merimies-Unionin messuständillä, jossa vieraili muun muassa paljon merenkulun opiskelijoita. ⚓



Sjömansförbundens budskap har gått fram i EU-parlamentet:

Finland har fått stöd från andra medlemsländer för att den extra börda som vintersjöfarten innebär ska beaktas

Behandlingen av EU:s enorma beredskapspaket (Fit for 55) pågår för fullt i EU-parlamentet. Finland kan i detta skede anses ha lyckats med sitt påverkansarbete rörande vintersjöfarten. Finland har fått stöd från andra medlemsländer för att de extra utsläpp som vinterförhållandena till sjöss medför ska beaktas i klimatpaketet.

Enligt kommunikationsminister **Timo Harakka** handlar det om en nytta på tiotals miljoner euro om Finlands förslag skulle godkännas. De slutliga besluten i frågan fattas i förhandlingarna som EU:s miljøråd håller i slutet av juni.

Beredskapspaketet Fit for 55

Den 14 juli 2021 publicerade EU-kommissionen det omfattande beredskapspaketet "Fit for 55" för att strama åt EU:s klimatmål. EU strävar efter att minska sina koldioxidutsläpp med minst 55 procent fram till 2030 från 1990 års nivå. Fram till 2050 ska Europa vara helt kolneutral.

Sjömans-Unionen, Maskinbefälsförbundet och Skeppsbefälsförbundet upptäckte – delvis tack vare f.d. kommunikationsminister **Merja Kyllönens** uppmärksamma öga – i höstas att de siffror i beredskapspaketet som rör vintersjöfartens utsläpp inte stämmer helt. Sjömansförbunden skrev ett gemensamt brev och gjorde en video om vintersjöfarten och överlämnade dem till de finska EU-parlamentarikerna för kännedom och för vidare spridning.

Finska parlamentariker från olika partier har under året bedrivit ett intensivt påverkansarbete i parlamentet för att få de EU-länder som seglar på öppna vatten att förstå vad vintersjöfarten handlar om. Finlands mål är att få isförstärkta fartyg att omfattas av samma regler som fartyg som endast är avsedda för öppna vatten.

På ett informationsmöte den 31 maj 2022 förklarade kommuni-

kationsminister **Timo Harakka** hur trafikinitiativen som hör till hans ansvarsområde fortskrider vad gäller beredskapspaketet. Speciellt vintersjöfarten väckte många frågor. Kommunikationsminister Harakka berättade att han varit i Bryssel för att träffa beslutsfattare och ministrar från olika länder för att tala om beredskapspaketet och vintersjöfarten. Han förklarade konkret för beslutsfattarna vad t.ex. en isbrytare är och vad ett isförstärkt handelsfartyg är.

Finland har varit aktiv och Finlands budskap till EU har varit enhetligt. I EU:s trafikutskott – som behandlar bl.a. alternativa bränslen – har man redan lyckats uppmärksamma de särskilda förhållandena inom vintersjöfarten. Ännu mer anmärkningsvärt är att EU-parlamentets miljöutskott föreslår att fartyg som har en högre bränsleförbrukning på grund av vinterförhållanden ges en övergångstid åtminstone till 2029.

Miljørådets nästa möte hålls i slutet av juni, då man försöker nå en lösning rörande sjöfartens handel med utsläppsrätter. I miljørådet samlas ministrarna som ansvarar för miljöfrågor. På sammanträdena representeras EU-kommissionen av miljökommissariatet och klimatkommissariatet.

– Finland har fått mycket stöd från olika medlemsstater för att de särskilda förhållandena inom vintersjöfarten ska beaktas, säger kommunikationsminister Timo Harakka, som i detta skede är nöjd med förhandlingsläget.

Förhandlingarna pågår dock fortfarande och det återstår fortfarande mycket att göra. Beredskapspaketet är det största lagpaket som EU någonsin bearbetat på en gång. Förhandlingarna har pågått länge och har varit tuffa. Medlemsländerna och EU-parlamentet samlar de närmaste veckorna ihop sina ståndpunkter så att allt är klart på hösten för de slutliga förhandlingarna mellan dem och EU-kommissionen i höst. Då avgörs beredskapspaketets slutliga öde.

Studerande och utexaminerade vid sjöfartsskolor

Utexaminerade

År	Styrman	Sjökapten	Maskin-mästare	Ingenjör	Elingenjör	Elektriker	Reparatör	Vaktman däck/maskin	Totalt
2013	45	70	35	26	3	7	18		204
2014	48	76	58	54	4	41	27		308
2015	36	89	52	48	2	19	28		274
2016	42	56	37	48	9	40	16		248
2017	50	60	42	62	7	18	18		257
2018	41	85	50	38	14	18	26	1	273
2019	33	74	21	53	2	14	17	22	236
2020	24	59	25	51	7	19	16	13	214
2021	30	53	30	42	2	15	20	14	206
2022									0
Totalt	349	622	350	422	50	191	186	50	1800
medeltal per år	38,78	69,11	38,89	46,89	5,00	21,22	18,60	12,50	

Källa: Sjöfarts skolorna



Mottagit studieplatsen per den 23.11.2021

År	Styrman	Sjökapten	Maskin-mästare	Ingenjör	Elingenjör	Elektriker	Reparatör	Grund-utbildning	Totalt
2013	26	189	28	90	0	0	18	172	523
2014	23	131	25	115	23	1	1	180	499
2015	11	151	19	97	0	15	2	197	492
2016	23	143	12	69	25	13	6	180	471
2017	0	150	0	86	16	0	0	203	455
2018	0	131	0	63	19	0	0	168	381
2019	9	108	7	31	0	0	0	158	313
2020	10	133	7	73	56	0	0	217	496
2021	9	108	8	72	34	0	0	176	407
2022									0
Totalt	111	1244	106	696	173	29	27	1651	3134
medeltal per år	12,33	138,22	11,78	69,60	19,22	3,22	2,70	183,44	

Källa: Vipunen och sjöfarts skolorna

Från och med år 2017 har de yrkesskolstuderande som tagit emot en studieplats bokförts i gruppen "grundexamen". Därför står det o till exempel vid elektriker och reparatör.

Studerande väljer först efter första studieåret sin inriktning på till exempel vakt-

maskinmästare, reparatör, fartygselektriker eller vaktstyrman.

Obs! I gruppen utexaminerade fartygselektriker har inkluderats också de som avlagt specialyrkesexamen vid Winnova i Raumo. Kursen kan avläggas som vuxenstuderande.

Statistiken inkluderar alla studerande vid Finlands (inklusive Ålands) yrkes- och yrkeshögskolor i sjöfart.

Källa: Sjöfartens PraktikKvarn rf

Hur ska man trygga en tillräcklig inhemsk arbetskraft inom sjöfarten nu och i framtiden?

Heidi Pichler studerar sjöfartsledning vid Sydöstra Finlands yrkeshögskola XAMK och undersökte i sitt examensarbete sätt att trygga en tillräcklig inhemsk arbetskraft inom sjöfarten nu och i framtiden.

TEXT HEIDI PICHLER BILD SAANA LAMMINSIVU OCH SANNA VIITANEN



UNDERSÖKNINGSÄMNET till sitt examensarbete fick Pichler från **Sjömans-Unionen**, som lyfte fram oron över hur man ska trygga arbetskraften inom sjöfarten och dess tillräcklighet. Undersökningen marknadsfördes bland annat i tidningen Sjömannen och fick ett mycket bra mottagande: över 220 respondenter.

I den här artikeln har vi sammanfattat de viktigaste observationerna i undersökningen. Undersökningen kommer att publiceras i sin helhet under 2022 på adressen: www.theseus.fi >> *Kuinka turvata kotimaisen työvoiman riittävyyden merenkulussa nyt ja tulevaisuudessa? Hur ska man trygga en tillräcklig inhemsk arbetskraft inom sjöfarten nu och i framtiden?*

Undersökningsämne: oro för en tillräcklig inhemsk arbetskraft

Oron för en tillräcklig inhemsk arbetskraft inom den finska sjöfarten har blivit ett samtalsämne i många av branschens publikationer. Oron delas av såväl skolor som arbetsgivare och fackförbund. Alltför många studerande avbryter sina studier och alltför många sjöfarare lämnar branschen efter att ha arbetat i den i några år.

Ur dessa utgångspunkter fick jag ämnet till min undersökning från



Heidi Pichler

Finlands **Sjömans-Union**, som synliggjorde oron. Min undersökning omfattade inhemska sjömän, sjöfartsstuderande, branschens fackförbund, representanter för sjöfartsskolor och rederinäringens utövare. I min undersökning fick jag en bild av vilka problempunkterna är och vad som behöver göras för att minska bristen på arbetskraft och få studerande att slutföra sin utbildning. Målet med undersökningen var att hitta lösningar på problemen och metoder för att öka branschens dragningskraft och få fler att stanna kvar i den.

Ämnena har behandlats i tidigare undersökningar och utredningar, bland annat *Stay Onboard* (2014), *Suomen meriliikennestrategia 2014–2022* (2014), *Merenkulualan koulutuksen tila ja kehittämistarpeet* (2010). Dessutom utför **BIMCO** och **ICS** en internationell undersökning, där de tar fram en prognos över sjöfartens globala behov av arbetskraft för de kommande fem åren. Deras senaste rapport publicerades 2021.

Genomförande av undersökningen

Min undersökning bestod av tre olika delområden. Det första delområdet rörde nuvarande sjömän, för vilka jag gjorde en webbenkät. Den andra delen, en temaintervju, riktades till ledarpersoner inom inhemska

Den finska sjöfarten har inte råd att mista en enda bra arbetstagare till arbeten i land.



rederier, lärare vid sjöfartsskolan, representanter för fackförbund och sjöarbetsförmedlingen. Den tredje delen var en webbenkät som riktades till sjöfartsstuderande. Som undersökningsmetod använde jag en surveyundersökning och resultaten analyserades med hjälp av en mixed method. Enkäterna var halvstrukturerade och använde Likerts femstegsskala. Efter varje del fanns det dessutom ett öppet svarsfält, där respondenterna kunde skriva egna kommentarer. Enkäten för sjömän kunde besvaras på finska eller svenska.

Enkäten i den första delen fick 226 svar. Enkäten var indelad i fyra huvudämnen, där man utredde arbetshälsa, arbetsmotivation, feedback och hantering av den samt sjöarbetets attraktionskraft.

I temaintervjuerna intervjuades 15 olika aktörer. Intervjun var indelad i tre huvudämnen: tillgången till arbetskraft, branschens attraktionskraft och att stanna kvar i branschen.



Sjömännen vill inte ha någon likgiltig kommunikation från rederiet där de antyder att de kan ersätta en dyr finländare med billigare Non-EU-arbetskraft när som helst.



Enkäten för studerande besvarades av 79 studerande. Enkäten var indelad i fyra huvudämnen: karriärplanering, utbildning, sysselsättning och sjöfartens image.

Resultaten som nämns i artikeln gäller alla som besvarat undersökningen. Ingen grupp har uteslutits.

Branschens utmaningar

Resultaten av undersökningen visade att sjömännen som besvarade enkäten trivs med sitt arbete. 84,1 % av respondenterna trivs med sitt arbete. Ca 62 % skulle välja sjöarbete på nytt som sitt yrke. Inom de kommande fem åren tänker ca 31,4 % av respondenterna lämna fartygsarbetet. Personer som ska gå i pension har inte avskilts från denna grupp. Av de studerande som svarade på enkäten ser ca 17 % sig inte arbeta inom branschen om fem år.

Av resultaten från sjömännen som besvarade enkäten kan man utläsa att det som lockar dem med sjöarbetet är periodarbete, trevliga arbetskamrater, lönen och bra mat. Som negativt betraktades chefsarbete, dålig internetanslutning och sömnbrist.

Av resultaten från enkäten för sjömän kan man utläsa en viss cynisk inställning till branschen. Man trivs med arbetet, men en viss ovisshet kring om det egna jobbet kommer att finnas kvar ger svaren en cynisk nyans. Sjömännen som besvarade enkäten vill inte ha någon likgiltig kommunikation från rederiet där de antyder att de kan ersätta en

dyr finländare med billigare Non-EU-arbetskraft när som helst. I intervjuerna frågade jag representanterna för rederierna om de vill bevara den inhemska besättningen och svaret var ganska entydigt: ja, det vill de.

Fungerande förbindelser med land är mycket viktiga

Fartygsarbetet upplevdes som psykiskt belastande av 64,1 % av respondenterna. I undersökningen framkom inte närmare orsakerna till den psykiska belastningen, men av de öppna kommentarerna kunde man utläsa att förbindelserna med hemmet och de sociala nätverken i land minskade den psykiska belastningen. Respondenterna upplevde förbindelserna med land som mycket viktiga. 68,6 % av respondenterna upplevde att det sociala nätverket utanför fartyget hjälper dem orka i arbetet på fartyget. På fartyget upplevde 74,8 % av respondenterna att arbetsgemenskapen hjälper dem orka i arbetet.

De studerandes svar utstrålade entusiasm över att komma in i branschen. En del hade ingen tidigare erfarenhet från sjöfart, medan andra vidareutbildade sig. Av svaren gick det dock tydligt att utläsa vikten av handledd fartygspraktik för att motivera studierna.

Bristen på arbetskraft har spridit sig från maskinavdelningen till övriga avdelningar

Av intervjuerna framgick det att det svåraste var att hitta arbetskraft till maskinavdelningen. Det har länge varit svårt att hitta maskinbefäl, men nu är det även brist på övrig personal. Tidigare har det funnits god tillgång till däcksbefäl och -personal. Numera börjar det råda brist på däckspersonal. Det behövs allt fler kunniga matroser, reparatörer och båtsmän, men de är svåra att få tag på.

Utbildningssystemet måste utvecklas

Intervjupersonerna upplevde att det nuva-

rande utbildningssystemet inte betjänar arbetslivet på bästa möjliga sätt. Sjöfarten borde ha ett system som gör det lättare att komma in i branschen. Utbildningen till de lägsta vakanserna tar för lång tid. Samtidigt ville man ha ett bredare samarbete mellan olika aktörer. Intervjupersonerna upplevde att man genom att kombinera skolornas resurser skulle kunna få till stånd en mer attraktiv utbildning än den nuvarande. En del av de intervjuade tyckte att Sommarbesättningsavtalet är bra, då det gör att de studerande får sommarjobb på fartygen. Det ökar de studerandes motivation att fortsätta studierna och stanna kvar i branschen. De studerande som besvarade undersökningen upplevde avlönad praktik eller praktik i ett anställningsförhållande som mycket motiverande. Man ville gärna se en förlängning av Sommarbesättningsavtalet.

Finska sjömän tryggar landets försörjningsberedskap

De intervjuade ansåg att det lönar sig att börja jobba i branschen på grund av de långa ledigheterna, vilket gör det möjligt att bo var som helst i Finland eller världen. De betraktade också lönen som hyfsat bra ända ner till den lägsta vakansen. Varierande arbetsdagar och särskilda förhållanden ger arbetsdagarna det där lilla extra, vilket gör att arbetet inte nödvändigtvis är detsamma från dag till dag. De ansåg det också vara viktigt med kontinuitet i arbetet, där en arbetstagare lämnar arbetsplatsen och en annan tar vid så att man inte behöver sitta hemma och bekymra sig för allt man inte hann med. De intervjuade ville ha kvar finska sjömän på sina fartyg och på så sätt trygga försörjningsberedskapen.

Måste satsa på sjöfartens image

Merparten av de som deltog i undersökningen upplevde att sjöfartsbranschen håller på att utvecklas, förändras i en mer hållbar och miljövänlig riktning.



Bartändern Susanna Mäntysaari (vänster) och köksmästare Kaisa Kekäle.



Fartygselektriker Tomi Kangas är Norra avdelningens ordförande.



Butiksansvarig Nora Herrala

Sjöfarts- branschens rykte måste höjas och förtydligas

Som ett viktigt steg mot en förbättrad bild av sjöfarten betraktades gemensamma diskussioner mellan arbetsgivare, fackförbund, skolor och Utbildningsstyrelsen för att granska den verkliga bristen på arbetskraft inom sjöfarten och göra nödvändiga förändringar för att nå resultat.

Mot en bättre framtid

Baserat på slutsatserna från undersökningen kan man konstatera att de studerande borde ges en mer sanningsenlig bild av branschen: hur karriärutvecklingen går till på fartygen och vilka krav som överhuvudtaget finns i branschen. Sjöfartsbranschens rykte måste höjas och förtydligas. Sjöfartsaktörerna borde förena sina resurser, samlas och fatta beslut bland annat om hur dessa missförhållanden kan rättas till. Sjöfarten

är en liten och okänd bransch på nationell nivå.

De negativa aspekter som sjömännen lyfte fram i sina svar borde tas under granskning och förbättras ganska omgående. Den finska sjöfarten har troligtvis inte råd att mista en enda bra arbetstagare till arbeten i land på grund av att arbetstagarnas förhållanden på fartygen inte har förbättrats, även om möjligheterna fanns.

Bort med rädsla och in med en tro på kontinuitet och framtid

Något måste göras åt sjömännens osäkerhet som baseras på rädslan att mista sitt arbete. De öppna kommentarerna nämnde ofta kommunikationen från rederiet. Kommunikationen borde om möjligt rättas till så att man inte skapar en rädsla på fartygen och därmed försämrar arbetets produktivitet och minskar engagemanget.

Svaren från de studerande gav en bild av osäkra arbetsplatser och av att de inte fick svar på sina jobbansökningar. Det upplevdes som förringande gentemot den arbets-

sökande. Det är något man borde fästa uppmärksamhet vid i framtiden, eftersom det i sin tur påverkar bilden av arbetsgivaren. Varje arbetssökande borde ses som en potentiell framtida arbetstagare, även om det inte skulle finnas några lediga tjänster just nu.

Man måste hålla fast vid arbetstagarna och utbilda nya till branschen

I framtiden kommer det att vara ännu viktigare att bry sig om och värdesätta arbetstagarna, vilket gör att konkurrensen om bra arbetstagare blir ännu hårdare. Nu är det hög tid att hålla fast vid bra arbetstagare, utbilda nya sjöfarare och hålla uppe engagemanget hos alla i hela sjöfartsnäringen. ⚓

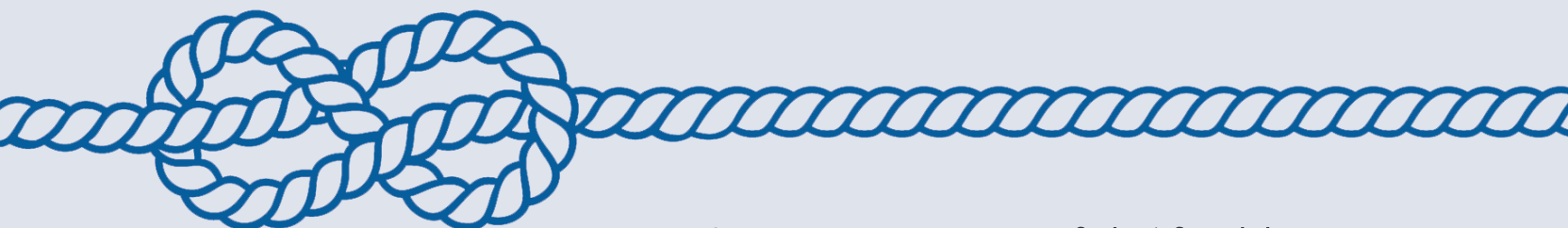
Tack till alla som deltog i undersökningen!

*Undersökningen kommer att publiceras i sin helhet under 2022 på www.theseus.fi >>
Kuinka turvata kotimaisen työvoiman riittävyyttä merenkulussa nyt ja tulevaisuudessa? (på finska)*

Sjömans-Unionens fullmäktiges resolution 19.5.2022

Kom och arbeta hos oss – vi har mycket och bra arbete!

För närvarande råder det skriande brist på arbetskraft på finska passagerarfartyg, fraktfartyg, containerfartyg och isbrytare.



Många av sjömännen som permitterades under coronapandemin har sökt nytt, ersättande arbete i land. När fartygsresandet nu kommit igång igen behövs det folk på fartyg och till olika arbetsuppgifter. Det är brist på bland annat kockar, reparatörer, servitörer och servitriser, fartygselektriker och matroser även på fraktfartyg och isbrytare. I praktiken behövs det folk till alla slags uppgifter på fartygen.

Finska sjömän tycker att sjöfarten är en bra bransch. Det är få yrken där man kan skilja lika effektivt på arbete och fritid som i ett arbete till sjöss. Sjöfarten erbjuder mångsidigt och konkret arbete, från kundservice till uppgifter som kräver teknisk know-how. Tekniken utvecklas, men arbetena finns kvar: sjöfarten erbjuder utmaningar och varierande arbetsdagar. Med bra arbetsvillkor till havs skapar man i sin tur förutsättningar för att havet ska trygga en

utkomst för sjömannen och dennes familj. Sjöfarten är attraktiv.

Det gäller att få in en ny, framtida generation sjömän till denna attraktiva bransch. Dagens nationella utbildningssystem betjänar för närvarande inte branschen och kan inte reagera tillräckligt snabbt på den växande bristen på arbetskraft eller på de föränderliga och nya kunskaps- och utbildningsbehoven. Dessutom finns det många överlappande utbildningsgrader. Branschens utbildning behöver en gemensam linje, resurser och förvaltning. Fartygen behöver yrkeskunnigt folk till både befäls- och besättningsuppgifter, men det innebär inte nödvändigtvis att alla måste avlägga en minst treårig grundexamen. Besättnings- och befälsutbildningen borde samordnas för att bli en enhetlig utbildningsväg som kan leda till besättnings- eller befälstjänster på olika nivåer och där man kan få en examen utan att vara tvungen att fortsätta ända upp till sjökaptens- eller sjöingenjörsexamen. Det vore ett effektivt svar på den rådande bristen på arbetskraft.

Den finska sjöfarten behövs – nu mer än någonsin

Även om det just nu råder brist på sjömän håller sjöfarten som bransch inte på att försvinna. Tvärtom. Vi behöver fartyg – och sjömän som sköter dem – för att föra varor till och från Finland över haven. Över 90 procent av Finlands varor transporteras till sjöss. Sjöfarten är den mest ekologiska transportformen och finska fartyg är de mest miljövänliga i världen. Den finska sjöfarten har goda framtidsutsikter.

Kriget i Ukraina har på en allvarigare nivå lyft fram sjöfartens roll för försörjningsberedskapen. Finlands försörjningsberedskap är nästan helt beroende av fartygstransporter. För att upprätthålla och trygga försörjningsberedskapen kan den finska staten i kris- och andra undantagsförhållanden ta finskflaggade fartyg under sin bestämmanderätt och i sitt bruk. Finland behöver isförstärkta fartyg under finsk flagg, som ägs av inhemska rederier och som har en inhemsk besättning som vi kan lita på i alla lägen. ⚓

Trepartskommittén bearbetade ändringarna i sjöarbetskonventionen länge och hängivet

TEXT **SANNALEENA KALLIO**

Den särskilda trepartskommittén enligt sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention, MLC) som godkändes 2006 av FN-organet **Internationella arbetsorganisationen (ILO)** sammanträdde i en hybridmodell både på plats i Schweiz och virtuellt via Zoom för den andra delen av sitt fjärde möte. Totalt deltog ca 300 personer från olika delar av världen i mötet. Den första delen av mötet anordnades våren 2021.

Kommitténs huvudsakliga syfte är att uppdatera och komplettera sjöarbetskonventionen så att den motsvarar branschens regleringsbehov och utvecklingen av internationell rätt. Representanter för såväl sjömän som rederier runt om i världen samt ILO:s medlemsstater deltar i kommitténs arbete. Alla deltagande länder har yttranderätt, men endast de länder som har ratificerat, alltså förbundit sig att följa, sjöarbetskonventionen har rösträtt. Europeiska unionen representeras också genom ordförandelandet. Från finländskt håll deltog **Sannaleena Kallio** från Sjömans-Unionen i sjömansgruppen på distans. Statens representanter **Elli Nieminen** från arbets- och näringsministeriet och **Aino-Maija Alstela** från social- och hälsovårdsministeriet var på plats i varma Genève.

Tolv ändringspropositioner

Fram till fristen hade kommitténs stab tagit emot tolv ändringspropositioner (*proposal*), varav fem lämnats gemensamt av sjömännen och rederierna. Under en och en halv vecka fokuserade kommittén på att behandla dessa propositioner och de många ändrings- och precisionsförslag (*amendment*) som gjorts i dem, totalt över 200 sidor text

inklusive översättning till tre olika språk. Av propositionerna ledde åtta till en ändring eller komplettering av konventionens text.

De gemensamma propositionerna rörde storleken på den personliga skyddsutrustning och skyddsklädsel som används på fartygen och att den även ska passa kvinnor som arbetar på fartyget, fartygets mat- och dricksvattenförråd, variationen i kosten på fartyget och att den ska vara kostnadsfri för sjömän, hamnstaternas skyldighet att hjälpa en övergiven sjöman att resa och komma hem samt en teknisk ändring i anknytning till ekonomiska säkerheter. Den viktigaste av de gemensamma propositionerna rörde sjömannens *rätt att få sjukvård utan dröjsmål* då fartyget är i hamn. Propositionen baserades på erfarenheter från pandemin, då sjömän förbjudits att gå i land eller man inte kunnat överlämna stoftet efter en sjöman som avlidit på fartyget till begravning. Samtliga gemensamma propositioner godkändes.

Utöver dessa hade sjömansgruppen gjort fem propositioner och två statliga grupper en proposition var. Omfattande diskussioner fördes om sjömannens möjlighet att använda fartygets och hamnens internetanslutning utan kostnad för personlig kommunikation. Normen om bindande avtal kompletterades med ett omnämnande om arbetstagarens *rätt till social kontakt* som en del av de fritidstjänster som anordnas av arbetsgivaren. Statistikföreningen av arbetsolyckor på fartygen diskuterades också länge.

Propositionen från den statliga grupp som även Finland tillhör rörande förtydligande och tolkning av bestämmelse A2.5.1 i kon-

ventionen behandlades inte klart. Enligt normen får en arbetstagares arbetspass på fartyget inte överskrida 12 månader. Bestämmelsen behöver preciseras eftersom det har brutits mot den många gånger under pandemin och eftersom den inte tar hänsyn till rätten till semester. Frågan kommer att tas upp igen på kommitténs nästa möte om tre år.

Ändringarna som trepartskommittén godkände i sjöarbetskonventionen behandlas och godkänns även på ILO:s generalmöte i juni 2022. Huruvida de nu gjorda ändringarna i konventionen kräver justeringar i Finlands nationella lagstiftning behandlas i arbets- och näringsministeriets delegation för sjömansärenden senare i år.

Tre resolutioner

Tre *resolutioner* av rekommenderande karaktär som rör framtiden bereddes på mötet. Den första baserades på en gemensam proposition från sjömännen och arbetsgivarna och kräver åtgärder för att stävja all slags mobbning och trakasserier inom sjöfarten och att frågan tas upp i en gemensam arbetsgrupp mellan ILO och IMO. I den andra resolutionen vill man förbättra sjömannens möjligheter att effektivt inleda en tvist mot och dra sin arbetsgivare inför domstol i fall där sjömannens rättigheter enligt arbetsavtalet har kränkts. I den tredje resolutionen efterlyser man ett effektivare och stabilare system med ekonomiska säkerheter och en ny utvärdering av systemets tillräcklighet i en arbetsgrupp.

Mötesdokumenten finns att läsa på ILO:s webbplats: www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_778090/lang-en/index.htm ↓

SOMMARJOBBARE, BLI MEDLEM I SJÖMANS-UNIONEN!

SMU.FI >> PÅ SVENSKA >> BLI MEDLEM

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



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

HUR BLIR JAG MEDLEM?

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

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

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

VILKET KOLLEKTIVAVTAL?

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

VATTENBUSSAR

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

PASSAGERARFARTYG

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

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

HUR STOR LÖN?

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

STUDENTFÖRMÅNER

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

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

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

HJÄLP VID ARBETSLÖSHET

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

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

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

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



Reparatör Jussi Helminen, nyheter från LNG-isbrytaren Polaris: Isen låg kvar ända till sommaren i Bottenviken



I yttersta delen av Bottenviken blev vintern lång i år. De sista isbrytarna lämnade Kemi och Torneå i slutet av maj. Vintern var hård och alla åtta finska isbrytare behövdes återigen för att hjälpa handelsfartygen till de finska hamnarna i Bottniska viken och Finska viken.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER JUSSI HELMINEN OCH SANNA VIITANEN

Finland har totalt åtta isbrytare, varav fem är så kallade traditionella isbrytare (Kontio, Otso, Sisu, Urho ja Voima), två är kombiisbrytare (Fennica och Nordica) och den senaste, Polaris, är en LNG-isbrytare. Den finska sjöfarten drabbas nu av samma kroniska brist på arbetskraft som restaurangerna i land, där det råder en skriande brist på personal. Bristen på sjömän bekymrar alla finska rederier och alla avdelningar och rör alla uppgifter.

Kort om personal på maskinsidan, men stort behov

Det saknas framför allt folk på maskinsidan. Det märks också i isbrytarrederiet Arc-tia, där flera personer som arbetat länge i rederiet har gått eller kommer att gå i pension. Den gångna vintern fick de komma tillbaka till fartygen från pensionen för att hjälpa till eftersom man inte lyckades hitta sjukvikaer för att hålla isbrytarna i trafik. Samma nyheter hörs från andra finska rederier. Man har varit tvungen att söka med ljus och lykta efter personal till fartygskök, restauranger, däck, hyttavdelningar och maskinavdelningar.

Maskinreparatör **Jussi Helminen**, som stretrar på i maskinrummet på isbrytaren Polaris, är en av de sista mammutarna inom den finska sjöfarten som får den finska ekonomins hjul att snurra. Isbrytarna öppnar upp lederna för handelsfartygen, som bär med sig industriprodukter för tio, t.o.m. hundratusentals euro per last. Från Nystad, som är Helminens hemstad, kan fartygets lastrum ha med sig splitter nya dyra bilar för miljontals euro på en skeppning från Valmet Automotives bilfabrik.

LNG-brytaren Polaris öppnar upp leden och bogserar vid behov

Isbrytarnas arbete är alltså oundgängligt för Finland för att vårt land inte ska frysa fast i isen såsom Mumintrollens hus under vintern. Finland har inte råd att sova. Maskinreparatör Helminen arbetar på Finlands nyaste LNG-drivna isbrytare Polaris. I februari hjälpte den handelsfartyg i Bottenviken till t.ex. Kemi och Torneå.

– Till Torneå hjälper vi fartyg som ska till stålverket och till Kemi hjälper vi fartyg som ska till pappersbruket, berättar Jussi Helminen.

– Ibland kan det åka flera fartyg efter brytaren då vi för dem i hamn.

Ibland räcker det inte att bara öppna upp en isränna, utan man måste bogsera handelsfartyget från isen.

– Det har även blivit en del bogseringar i vinter. Vinden trycker ihop isen i Bottenviken och fartyget måste slita sig loss och därefter bogseras i hamn.

Hur bogserar man ett fartyg i praktiken?

– När ett fartyg fastnat i isen backar vi in framför det och ropar ut avstånden till fartygets styrhytt, alltså kommandobryggan, förklarar Helminen.

När allt är i ordning och klart fäster man linorna.

– När vi kommit nära fartyget som ska bogseras kastar man en kastlina till isbrytaren från fartyget. Därefter drar vi upp de tunnare vajrarna med tampar. Och därefter är det dags att fästa själva bogservajrarna. Sedan börjar vi dra loss fartyget från isen, förklarar Helminen.

Däcksarbetena på isbrytaren, dvs. förtöjningen av rep och vajrar, är däcksmännens arbete. Däcksmännen är t.ex. lättmatroser, matroser och båtsmän.

Har fartygen alltid lossat ordentligt från isen?

– Nog lossar de alltid, skrattar Helminen och tillägger: Polaris är ett effektivt fartyg.

Polaris är en effektiv och smidig isbrytare

Polaris är alltså Finlands nyaste isbrytare, en hybrid. Den kan drivas med flytande naturgas, alltså LNG, eller diesel. Förutom att vara ekologisk är brytaren också konstruerad för att röra sig lätt bland isen. Polaris har Azipod-propellrar från Wärtsilä.

– Polaris har visat sig vara en bra isbrytare. Den är effektiv och smidig så att det räcker och blir över. Fartyget har tre Azipod-propellrar, två baktill och en i fören, vilket gör det mycket smidigt. Med en liten svängradie kan vi hålla på runt fartygen och skära loss dem från isen. Med Azipoderna kan vi också blåsa bort en hel del is från fartyget och lätta isbördan, förklarar Helminen.

De gör också att man sprida isrännen ordentligt genom att justera propellrarnas plogvinkel. Polaris är den enda av Finlands brytare som har Azipod-propellrar.

Priset på LNG har stigit sexfaldigt redan före kriget i Ukraina

Polaris använder flytande naturgas, alltså LNG, som bränsle. Det kostade mycket redan före kriget i Ukraina.

– I vinter har vi knappt använt något LNG eftersom det kostar så mycket – jag tror det var upp till sex gånger dyrare än normalt och jämfört med förra vintern, berättar Helminen.

De nya LNG- och andra gasteknikerna har krävt inläring.

– Gastekniken innefattar många olika system. LNG är ett mycket intressant system. Vi har gått kurser i hur man använder det och lärt oss tekniken.

– På gassidan har vi alla här på isbrytaren haft mycket att lära oss, men vi har klarat oss bra. Maskinsidan framför allt måste drivas med gas och göra t.ex. underhållsarbeten.

Till följd av kriget i Ukraina har Finland och Estland beslutat sig för att tillsammans skaffa ett gemensamt LNG-gasfartyg/en

terminal för att så snabbt som möjligt kunna frigöra sig från ryska fossila bränslen. Användningen av LNG som bränsle kommer alltså att öka ytterligare och det behövs folk som kan tekniken.

Vad gör en reparatör? "Svarvar, svetsar och fräser"

Jussi Helminen arbetar alltså som reparatör på isbrytarens maskinsida. Vad innefattar arbetet?

– Allt möjligt egentligen: tekniska reparationer och underhåll på fartyget uppifrån och ner. Reparationsarbetet är mycket brett och varje dag finns det en mängd olika saker som ska repareras och fixas.

– Mitt eget arbete handlar mest om mekaniskt underhåll och reparation. Speciellt svarvning, svetsning och fräsning är sådant som är bra att kunna och hantera.

På fartygen behöver man också verktyg som man inte kan köpa direkt från affären.

– I mitt arbete tillverkar jag också alla slags olika verktyg själv. Ibland måste vi t.ex. bygga reservdelar.

– Här på fartyget lever vi ett slags självgående liv. I yrket som reparatör har man nytta av flera olika hantverkskunskaper. Många gånger kan man stöta på situationer i arbetet där man måste agera snabbt och veta vad man gör, berättar Helminen.

Arbetet på fartygets maskinsida är mycket intressant och utmanande, bekräftar han.

– Dagarna är inte på något sätt rutinmässiga. Varje dag är den andra olik. Arbetet innehåller utmaningar – och man kan också utmana sig själv yrkesmässigt.

Sjömannens arbetsbild är varierande: inga rutinmässiga arbetsdagar

I höst, 2022, kommer Helminen att ha arbetat 20 år i ett kör på isbrytare – om Gud vill, skrattar Helminen. Till sjöss har han arbetat i totalt 25 år.

Skulle du rekommendera en karriär som reparatör till sjöss till en person som funderar på sin framtid?

– Min arbetsbild som sjöman är mycket intressant, men familjen kan hamna lite i



Jussi Helminen arbetar alltså som reparatör på isbrytarens maskinsida.

kläm ibland, eftersom man är ute till sjöss långa perioder. Arbetet har alltså både för- och nackdelar, säger Helminen ärligt.

Rese- och skiftarbete ingår i sjömannens liv. På isbrytare arbetar man under isbrytningssäsongen 20 dagar till havs, varefter man är ledig i 10 dagar.

– Arbetsdagarna är 12 timmar långa. Man vänjer sig vid de långa dagarna, det är inget problem.

Helminen berättar att han delar in sina 20 arbetsdagar till sjöss så att han först gör 10 nattskift, därefter 10 dagskift, varefter han är ledig.

Hurdan utbildning har reparatör Helminen?

– Efter grundskolan gick jag en treårig yrkesskola: mekanikerlinjen med inriktning driftteknik i min hemstad, Nystad.

– Därefter gick jag på sjömannensyrkesskolan i Raumo (**Länsirannikon koulutus, Winnova**). Där valde jag reparatörslinjen och gick sedan även undermaskinmästarlinjen. Efter att jag utexaminerades har jag även gått flera olika kurser och utbildningar. Vi har t.ex. gått en hel del kurser vid Wärtsilä. ⚓



Totalt deltog cirka 500 representanter för fackförbund runt om i Europa i kongressen.

Europeiska transportarbetarförbunden kräver schyssta transporter och uppmärksammande av förhållanden under vilka arbetet utförs

TEXT OCH BILDER SANNALEENA KALLIO

ETF:s (European Transport Workers' Federation) sjätte kongress hölls i somriga Ungern den sista veckan i maj. Transportarbetarnas europeiska fackförbund samlades både på plats i Budapest kongresscenter och virtuellt via Zoom. Kongressen hålls vart femte år och temat i år var "All Aboard! Destination: Fair Transport". Totalt deltog cirka 500 representanter för fackförbund runt om i Europa i kongressen.

Sjömans-Unionen representerades av ordförande **Kenneth Bondas** och förbundssekreterare **Sannaleena Kallio**. Ombuds-

man **Pia Levin** var med för att bekanta sig med ETF:s verksamhet. **Johan Ramsland** från Skeppsbefälsförbundet var också på plats och från Finland representerades även AKT, JHL och Erto.

Ungdomar och kvinnor sammanträdde i början av veckan

Före det ordinarie kongresssammanträdet hade ETF:s ungdomar ett eget möte på måndag och kvinnor på tisdag. På kvinnokongressen diskuterade man hur transportbranschen och dess arbetsförhållanden bör ändras för att bli mer lockande och

lämplig för kvinnor, EU-direktivet om transparens i lönesättningen samt principen samma lön för samma arbete. Särskild uppmärksamhet fick FN-organet ILO:s konvention C190 om avskaffandet av våld och trakasserier i arbetslivet, som är en beaktansvärd prestation vad gäller internationell reglering om arbetsförhållanden och psykiskt arbetarskydd. Finland har meddelat att man kommer att ratificera konventionen inom kort. **Sara Tripodi** från Italien fortsätter som ordförande för kvinnokommittén.

Frank Moreels fortsätter som ordförande

På kongressen röstade man genom handuppräckning och digitalt. Man övade på röstning via nätet genom att rösta om Europas sämsta arbetsgivare. Det fanns tre kandidater. Vinnare med överlägsen röstmajoritet var rederiet **P&O Ferries** vd **Peter Hebblethwaite**, som i mars 2022, sade upp nästan 800 anställda på rederiets fartyg bara för att ersätta dem med arbetstagare med ett billigare arbetsavtal. En del anställda fick bara en kvart på sig att samla ihop sina saker och lämna fartyget. De andra kandidaterna var **Wizz Airs** vd **József Váradi** samt **Stefan Plenge**, grundare av den danska e-dagligvaruhandeln **Nemlig.com**.

Kongressen gav sitt stöd för ytterligare en mandatperiod för **Frank Moreels**, som varit ordförande redan i en femårig mandatperiod. Moreels kommer från Belgien och är ordförande för fackförbundet **BTB-ABVV**, som representerar bl.a. sjömän och hamnarbetare.

Till generalsekreterare för ETF valdes **Livia Spera**, som innehaft posten i tre år. Hon har arbetat på ETF sedan 2007. Moreels betonade i sitt valtal att han kandiderar tillsammans med Livia och berömde deras

samarbete och förtroende, som han kallade sömlöst. Det fanns inga andra kandidater till ordförande- eller generalsekreterarposten.

Vision och verksamhetsplaner för 2022–2027

Den av kongressen enhälligt godkända verksamhetsplanen betonade tre sakheter. ETF:s framtidsvision betonar schyssta transporter, där fokus ligger på transportarbetets särdrag, arbetstagaren, arbetets förhållande, tillräcklig utkomst och miljövänlighet. ETF:s mål är att stärka sin roll som en för europeiska fackförbund gemensam allians som har fotfäste även utanför Europeiska unionen och som agerar och driver kampanjer till stöd för sina medlemmar även inom annat än EU-lobbyarbete. Dessutom fastställdes verksamhetsplanerna för varje transportsektor.

Kriget i Ukraina var mycket närvarande

På begäran av **Oleg Grygoriuk**, ordförande för de ukrainska sjötransportarbetarnas fackförbund, hölls i början av hans anförande en tyst minut till minne av de sjömän som fallit i kriget. Han talade om solidaritet

i sitt tal, om vad det inneburit för honom och ukrainska sjömän före kriget och hur dess betydelse och innehåll förändrats under kriget. Han tackade enormt mycket för ETF:s och ITF:s insatser för att få ut humanitär hjälp till sjömännen och deras familjer och nämnde speciellt **Gino**, föraren av den första biståndslastbilen som utan rädsla tog den värdefulla lasten till Ukraina. Slutligen bjöd han in alla till Ukraina för att fira sitt förbunds trettioårsjubileum. Hoppet är viktigast.

Många motioner

På kongressen behandlade man sju motioner, som lämnats in på förhand. En av dem rörde sjöfarten och betonade tryggheten av sjömännens rättsliga ställning i situationer där han eller hon enligt internationella sjöfartsbestämmelser är skyldig att rädda människoliv. Man kan inte bestraffa besättningen på ett fartyg för att de hjälper och plockar upp flyktingar i sjönöd i trygghet på fartyget. Övriga motioner rörde bl.a. arbetstagarens möjlighet att komma hem säkert på natten efter sitt skift, ökad arbetssäkerhet inom kollektivtrafiken, begränsning av privatiseringen av kollektivtrafiken samt nolltolerans mot högerradikalism.

Kongressens deltagare gav också nästan enhälligt sitt stöd till tolv nödmotioner. De rörde bl.a. ukrainska sjömans rätt att lämna landet under ett krigstillstånd, skydd av fackförbundsanställda mot shaming och hat i sociala medier samt ukrainska flyktingars inträde på arbetsmarknaden. Med anledning av fallet med P&O Ferries efterlyste man i två motioner ett nationellt stärkande av karaktären hos östatens färjetrafik, iakttagande av Fair Ferries-strategin och ramavtalet samt utarbetande av ett särskilt europeiskt sjöfartsområde. ⚓

Donera och ge humanitär hjälp till ukrainska sjömän och deras familjer
ETF UKRAINE SOLIDARITY FUND
IBAN-nummer: BE93430038662167

Mer information: www.etf-europe.org/activity/etf-solidarity-with-ukraine



Sjömans-Unionens ordförande Kenneth Bondas (vänster) och Estlands EMSA:s förbundssekreterare Kaia Vask på resan till ETF:s kongressen.



Sjöpark.



Den finns många små fiskelägen norr om Ulsan.

På resa med M/t Jatuli

TEXT OCH BILDER TOMMY BJÖRKLUND

Avgång och ankomst till Sydkorea

Liksom det mesta de senaste två åren påverkade corona också resan för att hämta hem den senaste medlemmen i vår flotta. Ruljansen började redan i god tid innan flyget till Sydkorea. Vi behövde såklart ett negativt coronatestresultat som fick vara högst 72 timmar gammalt då flyget avgick, vilket innebar en del utmaningar eftersom testresultaten normalt blev klara på 1–2 dagar. Testet dateras vid tidpunkten då det tas, vilket innebär att resultatet redan kan vara 48 timmar gammalt när man får det. Vi klarade oss genom att övernatta i Helsingfors och ta provet på Mässcentrum, som var det enda ställe där man kunde få svar på mindre än ett dygn.

Flyget var som tur var halvfyllt, vilket innebar att vi fick njuta av businessklassens utrymme även i turistklass. Under flyget gav flygvärdinnan oss fem lappar att fylla i, varav bara en inte hade med corona att göra. På den nästan tomma flygplatsen

i Seoul gick vi igenom sju kontrollpunkter, varefter vi hänvisades till ett slags fälla för att invänta transport till karantänhotellet. Man fick inte lämna fällan annat än för att gå på toaletten, och även då ledsagades man av en polis. Efter att ha väntat i en och en halv timme leddes vi till en buss, naturligtvis med en polis även den här gången, och polisen var med oss på bussen ända till karantänhotellet i centrala Seoul.

Karantän

Sydkorea hade bestämt att utlänningar måste sitta i två veckors karantän så snart de ankom landet. Den 1 november 2021 förkortades karantänen till tio dagar och eftersom vi anlände den 6 november klarade vi oss med fyra dagar kortare karantän än våra kollegor som ankom tidigare. Tio dagar lät inte roligt det heller. Karantänen var alltså kategorisk och obligatorisk. Straffåtgärderna om man bröt mot den var kraftiga: ”upp till ett års fängelse eller 7 000 euro

i böter”, stod det på en lapp i rummet. På flygplatsen laddade vi ner en app i mobilen genom vilken vi meddelade myndigheterna vårt hälsotillstånd inklusive kroppstemperatur morgon och kväll. Koreanerna tog verkligen corona på allvar. Fler exempel på detta följer nedan.

Rummet var ett vanligt dubbelrum – där man naturligtvis bodde själv – så den biten var helt okej. Mat levererades till dörren tre gånger om dagen och vi lämnade disken på samma ställe. Maten var typisk asiatisk: hälften av det jag åt där har jag ingen aning om vad det var. Maten smakade på det stora hela gott, även om den nästan alltid var ljummen eftersom den levererades från något annat ställe än hotellets kök. Kaffe är ju väldigt viktigt och ett väl använt njutningsmedel för oss finländare, så det var något av en chock att upptäcka att det bara fanns några portionspåsar snabbkaffe på rummet och att vi inte fick fler med maten. Det var vi naturligtvis tvungna att göra något åt



Parken erbjuder vacker utsikt över stad.

med en gång och efter ett samtal och ett mejl fick vi två portionspåsar per måltid, dvs. uthärdliga sex koppar per dag.

Tio dagar är riktigt lång tid att tillbringa i ett rum på 15 kvadratmeter, så det gällde att ha saker att göra. Själv hade jag med mig böcker, filmer och serier som jag laddat ner i mobilen och en sladd som gjorde att jag kunde casta dem till tv:n. Som träning fick det duga med en uppsättning gummiband, som visade sig vara en ganska bra lösning med tanke på omständigheterna. Hotellet hade också fungerande wifi, så jag kunde ladda ner finska tidningar och med en VPN-anslutning kunde jag titta på Arena-nyheterna, vilket innebar att jag inte lämnades helt i mörkret vad gäller händelser i världen och Finland. På grund av tidskillnaden på sju timmar såg jag en inspelning av föregående kvälls Pääuutislähetys 20.30 när jag åt frukost, vilket till en början kändes lite konstigt.

Tio dagar gick i slutändan rätt fort, men jag kan bara tala för mig själv. I vilket fall som helst väntade friheten den 16 november. Man hade anordnat busstransport åt oss från Seoul till Ulsan med avgång 10 lokal tid från hotellet. Resan genom nästan hela Sydkorea tog runt fem timmar, och trots att vi bad om det stannade inte chauffören någonstans där vi kunde få något att äta. Det är ett litet minus på en i övrigt trevlig resa genom vackra landskap till Ulsan.

"Friheten" väntar

Självfallet var vi väldigt hungriga när vi kom fram. Efter de obligatoriska hotellformali-terna gav vi oss ut för att hitta något att äta. Bolaget gav oss matkuponger för varje dag som vi kunde använda på hotellet och som var värda 20 euro. Vi bestämde oss däremot för att äta ute för att fira vår första kväll i frihet. Efter att ha gått runt i staden ett tag valde de som inte brydde sig om pizza att gå tillbaka till hotellet för att äta i restaurangen där. Inte för att det rädde någon brist på restauranger, utan på grund av den ständigt tilltagande hungern, vilket gjorde att man inte kände för att gå runt alltför länge i jakten på en restaurang. Hotellets restaurang visade sig vara ett helt okej ställe med såväl lokal mat som något mer västerländsk mat. Förutom den goda maten visade sig hotellet hålla rätt så hög nivå även i övrigt. Rena och rymliga rum, ett välutrustat gym och en "Finnish Sauna" som var helt okej, men inte på något sätt "Finnish".

Ulsan är med finska mått mätt en storstad med en miljon invånare, så det fanns gott om saker att göra och se. Själva hotellet hade ett välutrustat gym och en bastuavdelning med simbassänger. En halv kilometer från hotellet fanns det en fantastisk park som omgav en konstgjord sjö. Parken hade jättefina löpspår och ett närliggande



Fartygets befälhavare Kim Palhus med tyfon efter flaggbytt.

berg med fantastisk utsikt över staden. Några kilometer från hotellet fanns det en havspark med stigar och broar över branta strandklippor och underbar utsikt.

Norr om Ulsan låg det ett band med byar och småstäder som var lätta att besöka med cykel. En del av besättningen spenderade 100 euro på en koreansk tillverkad terrängcykel, vilket visade sig vara en jättebra investering. Det var mycket trevligare och snabbare att ta sig fram med cykel i byarna, även om cykelvägarna, för att inte tala om trafiken, inte alltid höll den standard vi är vana vid. Eftersom det var 1,5 km från fartyget till lunchstället fick cyklisterna en mycket längre matrast än de som tog sig dit till fots. De fick också mer fritid, eftersom det tog en timme att ta sig från fartyget till hotellet med tre bussar. Med cykel tog det mindre än en kvart.

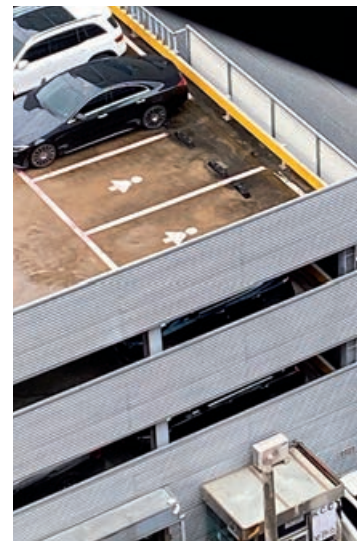
Det fanns också shoppingställen, men prisnivån skilde sig inte så mycket från den i Finland, så vi köpte inte med oss något speciellt. Som jag nämnde tidigare tog koreanerna corona på stort allvar. Precis innanför affärerna stod det vakter som såg till att alla som kom in ringde ett visst nummer så att det skulle gå att spåra alla personer som varit i samma lokal ifall det skulle uppstå en smittsituation. I hotellobbyn fanns det en tv-skärm med en lasergrej som mätte temperaturen, och på ➤



Kullarna som omger Ulsan, hade fantastisk utomhusterräng.



"Hem" i tre veckor i Hotell Hyundai Lahan i Ulsan.



Parkeringsplatsen endast för kvinnor i Seoul.

monitorn syntes en ring runt ansiktet som visade kroppstemperaturen. Man var också tvungen att mäta sin temperatur när man skulle äta och skriva ner sitt namn intill sitt rumsnummer på en lapp på disken.

På varvet

Först några ord om varvet, som var en så förbryllande upplevelse att den kräver en liten presentation. Hyundai-varvet i Ulsan är världens största i sitt slag. Varje år tillverkas ca 60 fartyg på varvet, vilket är otroligt många. Varvet hade ett tjugotal balkkranar av samma typ som de på Meyer-varvet i Åbo, Finlands största varv, som har två. Omkring 63 000 människor arbetar på varvet och nästan alla i ett skift och huvudsakligen på vardagar. Måne kan det vara ett koreanskt sätt eller Hydunais sätt att arbeta, eftersom samma arbetstidsarrangemang användes i Hydunais bilfabrik i staden. Bilfabriken är förresten den största i sitt slag i världen. I varje fall syns det när så många människor vistas på ett jämförelsevis litet område på samma gång. Det märktes speciellt vid lunchtid, då tiotusentals arbetare och tjänstemän stormade fram ungefär samtidigt för att äta. Jag fick aldrig reda på hur många restauranger det fanns på varvet, men komplexet där vi åt hade fem eller sex "folkrestauranger" och en där huvudsakligen västerlänningar som arbetade

de på varvet åt, så även vi. Jag provade "folkrestaurangen" en gång, men det var såpass hektiskt att det bara blev en gång. Det är såklart hektiskt om man måste utfordra tiotusentals människor ungefär samtidigt. Från fartyget var det ca 1,5 km till vårt lunchställe. Cykeln som jag nämnde tidigare var alltså mycket användbar.

Morgonen efter att vi anlänt i Ulsan kunde vi sätta igång med det vi skulle, alltså titta närmare på M/t Jatuli på ovan beskrivna varv. De första dagarna handlade det verkligen mer om att bekanta oss med fartyget än om att arbeta. Installationer och målning pågick för fullt på fartyget, så vi försökte mest hålla oss ur vägen. Efter att vi mest hängt i en knapp vecka började det hända saker. Till en början övervakade däckspersonalen installationen av rep på vinscherna. Vi såg i praktiken bara på: det var inte första gången som personalen gjorde detta, utan de hade god rutin och arbetade på snabbt.

Sedan började det komma leveranser till fartyget: verktyg, utrustning till kabyssen, tv-apparater, rakbladstråd i händelse av pirater samt annat smått och gott. Det kom rejält med saker. Ett tomt ca 150 kvm stort AMP-rum i det tomma fartyget fick agera mellanlager, som fylldes fort. Där försökte varje avdelning sedan hitta sina egna saker, vilket inte var helt lätt i villervallan. Högen

minskade dock så smått och sakerna hamnade i stort sett där de skulle. Fartyget började få den färg och utrustning den skulle ha och dagen då det skulle överlätas började närma sig.

På grund av corona gick överlåtelsen och flaggbytet ganska snabbt och enkelt. Det fanns ingen orkester eller någon stor representation från varvet eller Finland och champagnen flödade inte. Jag tycker ändå att det var ett fint tillfälle och framför allt ett unikt sådant; det är sällan man får vara med och ta emot ett splitter nytt tankfartyg som ska få finsk flagg. Fartygets befälhavare **Kim Palhus** hissade flaggan på akterdäck, varefter besättningen och några representanter för fartygets ägare samlades på kommandobryggan för att lyssna på ett kort tal av **Paavo Kojonen** från Neste och blåsa i mistluren.

Efter flaggbytet fick vi flytta ut från hotellet och in på fartyget. Fyra veckor på hotell började räcka för de flesta. De 2 timmar långa resorna med buss fram och tillbaka mellan hotellet och fartyget upphörde också.

De följande dagarna var rätt så arbetsamma, då avgångsdagen som planerats till självständighetsdagen närmade sig. AMP-rummet var fortfarande fullt av saker som väntade på sin slutliga plats och det fanns fortfarande personal från varvet på fartyget som gjorde de sista justeringarna.

Det mesta av kabyssens utrustning var redan ombord, men än så länge kom det ingen mat därifrån. Eftersom vi inte heller fick gå till varvets matsal för att äta fick vi mat från hotellet i några dagar. Allt detta förbådade avgången från varvet och början på den efterlängtrade hemresan. Inget brukar ju gå som planerat i den här branschen, och den planerade avgången var inget undantag. På avgångsdagen uppstod det problem med ballasttankens ventil, som sköt upp avgången med en dag.

Till havs

Självständighetsdagen tillbringade vi alltså fortfarande på varvet, men den 7 december var allt klart från varvets sida och resan mot vårt första stopp, Singapore, började. På avresedagen var det omkring tio grader i Ulsan och redan nästa dag var temperaturen den dubbla. När vi ankommit Taiwansundet låg temperaturen på runt 30 grader, där den höll sig i några veckor, med undantag för ett par dagar i närheten av Afrikas södra spets.

Vi ankom Singapore enligt schemat den 15 december efter att ha rest i åtta dagar. Vi hade varken anledning eller tid att gå i land, utan tog bara ombord proviant och fortsatte resan mot Indien. Vi hade börjat utrusta fartyget i händelse av pirater redan i början av resan. I Korea fick vi ett tiotal rullar med rakbladstråd, som vi började vira runt relingarna. Efter att ha gjort det i några dagar hade vi lyckats få fartyget i sådant skick att vi trodde att potentiella oinbjudna gäster skulle fundera mer än en gång på om det lönade sig att försöka ta sig ombord. Efter Singapore kom vi ganska snabbt till Malackasundet, som är ett av de mest ökända piratområdena. Vi hade försett fartyget med mycket rakbladstråd och eftersom vi var i ballast hade vi hela 15 meters frisida, så vi var inte särskilt oroliga för eventuella pirater. Förutom rakbladstråd var alla dörrar utom en låsta och rodermaskinrummet hade fått fungera som citadell vid ett eventuellt angrepp och var därför utrustat med stabila lås, radio, mycket dricksvatten och annat nödvändigt.

Vi tog oss igenom Malackasundet med heder och ankom Indiska oceanen den 17 december. Rutten tog oss längs Bengaliska bukten runt den södra spetsen av Indien mot Sikka, som vi skulle anlända på julafton. Vi hann äta julmaten innan lastningsståhejet började på juldagen. I övrigt firade vi knapp jul. Kyrkans traditionella julklappar nådde oss inte och vi såg knappt något annat julrelaterat än maten, vilket tycktes passa de flesta riktigt bra.

Den första lastningen

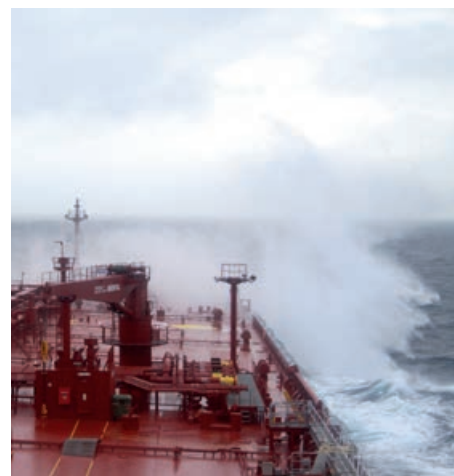
På juldagen åkte vi till Sikka för att ta emot Jatulis första last, som var diesel, trots att Jatuli är ett råoljefartyg. Före lastningen kom det massor av folk till fartyget: det var de vanliga inspektörerna, loading masters, mooring masters m.m. Dessutom kom det någon som kallades "doctor" för att kontrollera vaccinationsintygen för de som nu råkade ha dem med sig. Oturligt nog hade jag det och hade även ett över vaccination mot gula febern. Sjuksköterskans korrigering av datumet med en pen-na orsakade stor förfäran. Det hela antog obegripliga proportioner, särskilt med tanke på att det intyget inte var obligatoriskt och alla inte ens hade det. Orsaken till att det fick så stor uppmärksamhet framgick sedan: vi skulle ha behövt betala för detta nästintill oförlåtliga fel. Men vi betalade inte.

Efter att ha gått igenom dessa och några andra episoder kunde vi slutligen lasta fartyget. Av någon anledning hade indierna eget folk på däck som "övervakade" lastningen. Varför och vad de gjorde där fick vi aldrig reda på. Det enda som var klart var att de drack öl och rökte i fören. Alltså rökte cigaretter på däck under lastning. Vi tog naturligtvis ingen på bar gärning, men vi hittade ölburkar och cigarettfimpar på däck efter avgång. Trots myndigheterna i Sikka och lokalbornas något annorlunda arbetskultur fick vi ombord lasten, lossade fartyget från bojen och kunde påbörja den längsta delen av resan, nästan 10 000 sjömil och 32 dagar, från Sikka till Las Palmas.

Dop

Tidigt på morgonen den 1 januari 2022 korsade vi ekvatorn. Eftersom vi hade 16 "skäggbusar, skurkar och snorvalpar" med oss som korsade den stora linjen för första gången och som dessutom gjorde det utan tillåtelse kontaktade kung Neptun fartygets befälhavare och bad om lov att få kliva ombord för att "undersöka, inspektera och snygga till" ovan nämnda. Det beviljades och redan samma dag stängde Neptuns hjälpredor in skurkarna i däckslagret och hämtade dem en och en för att behandlas av själva Neptun och dennes förtjusande hustru Drottning Nereida.

Man kan så klart inte bli riddare av Södra korset hur som helst eller se ut hur som helst när man blir det. Under noga översyn av regentparet inspekterade hjälpredorna först aspiranternas tänder och hår. Därefter hällde de is i byxorna och "tjärade" kulorna hos de som hade sådana och ritade ut Södra korset på aspiranternas bröst med samma "tjära" – vilket något slags vaselin fick tjänstgöra som. Slutligen satte sig aspiranterna vid kanten av en simbassäng som smällts upp i maskinavdelningen och doppades i bassängen ackompanjerat av plaskande ljuster av regentparets hjälpredda. Genom denna uråldriga ritual fick Södra korsets riddarorden 16 nya tappra medlemmar. För att fira dopet ➤➤



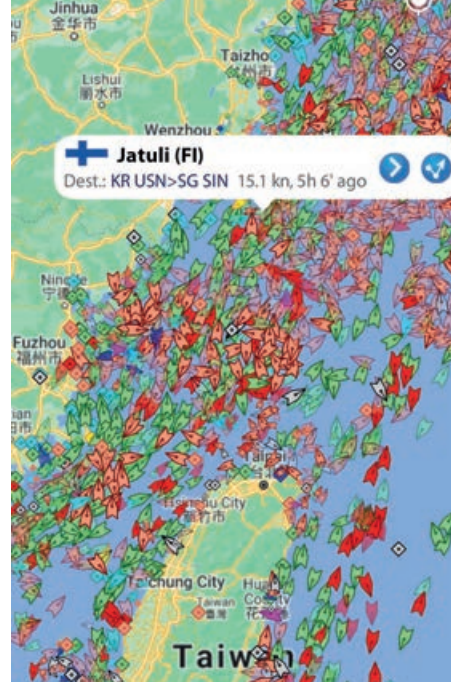
Vädret var nästan lungt hela vägen förutom ett par dagar.



Avgång från Ulsan varvet 7.12.2021.



Företaget hade investerat i ordentliga tvättmaskiner.



Vi var inte ensamma till sjöss.

hade köksavdelningen dukat upp en riktigt god middag på akterdäck så att den viktiga kvällen fick det avslut den var värd.

Mot Las Palmas

Från Sikka i Indien till Sydafrika var det nästan en helt rak linje med vackra, men monotona landskap. Vi närde ett litet hopp om att få se valar, men havsdjuren begränsades till främst flygfiskar och en flock blåfotad sula, vars svärmning i förmasten orsakade ett rejält spillningsproblem på däck. Det är otroligt hur mycket spillning ett hundratal fåglar kan åstadkomma. Det hela underlättades inte alls av den obarmhärtiga tropiska solen, som effektivt brände fast efterlämningarna på däck. Problemet försvann först när vi virade rakbladstråd avsedd för pirater runt masten. Sulorna förstod piken och försvann för att defekera på annat håll.

Landskapet började så smått förändras när vi den 4 januari anlände ön Anjouan, som tillhör Komorerna. Vi såg alltså land för första gången på nästan två veckor. "Glädjen" över att se land var mycket kortvarig, eftersom ön är liten och snabbt passerad. Vi seglade ett par dagar i Moçambiquekanalen till väster om Madagaskar, men det var såpass långt till land att vi inte gjorde några observationer. Den 10 januari passerade vi den afrikanska kontinentens

sydligaste punkt Cape Agulhas. Resan fortsatte längs den sydafrikanska kusten och vi kunde inte se land här heller, inte heller Kapstaden eller Godahoppsudden.

Efter Sydafrika vände vi norrut igen och efter ett par svalare dagar (+20 °C) började temperaturen återigen krypa upp mot kvävande nivåer. Utanför Guineabukten hade vi piratvakt ett par dagar, men vi var såpass långt borta att det var mer en försiktighetsåtgärd än en verklig risk.

Resans avslut

Efter Guineabukten passerade vi Kap Verde och den 26 januari anlände vi slutligen i Las Palmas, där vi gjorde vårt första besättningsbyte, bunkring och proviantering. Vi tillbringade ungefär ett dygn i Las Palmas, varefter vi åkte mot Milford Haven, där merparten av den återstående besättningen som varit med ända från Korea äntligen fick komma hem.

I Milford var det också dags för den första förtöjningen, vilket naturligtvis var lite nervöst. Besättningen var erfaren nog, men det var trots allt ett nytt fartyg med nya apparater. Allt gick strålande, om än på engelskt vis mycket långsamt med flera byten av repens plats. Efter några timmars förtöjning var de fartygsrelaterade åtgärderna klara för den här gången och på kvällen efter en viss coronacirkus åkte vi

mot Heathrow och hem efter den tre månader långa resan.

Unik upplevelse att hämta fartyget

Jag talar naturligtvis bara för mig själv, men resan var helt fantastisk. De fem veckor som vi tillbringade i Korea var riktigt givande. Vi hade tillräckligt med fritid för att undersöka omgivningarna, varvet var intressant och vi hade nog med tid för att lära känna fartyget. Resan från Syd kinesiska havet via Singapore och Malackasundet till Indiska oceanen och därifrån till Sikka för att lasta fartyget och vidare runt Afrika var en unik upplevelse som jag knappast kommer att få vara med om igen. Det hände inget allvarligt med fartyget eller – vilket är viktigast – med besättningen, så resan kan betraktas som lyckad även i det avseendet.

M/t Jatuli har nu varit i trafik i snart ett halvår och än finns det saker att göra, men det mesta börjar falla på plats. Under min ledighet attackerade Ryssland Ukraina på ett fegt sätt, vilket har lett till att fartyget inte längre reser till Ryssland såsom sina föregångare, och gott så. Resorna är nu trevligare och intressantare, men förändringen hade kunnat ske av en annan anledning än ovan nämnda. Oavsett vilket så sköter M/t Jatuli och system M/t Jaarli Finlands försörjningsberedskap i en tid då det kanske är viktigare än på länge. 🇫🇮

Sjöfartens fackförbund förnyar kollektivavtalet med Nordic Jetline

Sjöfartens fackförbund (Sjömans-Unionen, Finlands Maskinbefälsförbund och Finlands Skeppsbefälsförbund) har enats om en förlängning av kollektivavtalet med Nordic Jetline Finland för perioden 1.3.2022–29.2.2024. Lönejusteringarna följer sjöfartens allmänna linje.

TEXT PIA LEVIN

Före kollektivavtalet rådde det oenighet om vem som kan avtala om arbetsvillkor inom sjöfarten

Nordic Jetline Finland Oy sköter som entreprenör förbindelsefartygstrafiken på Åland och opererar fartygen *M/s Ejdern*, *M/s Gudingen*, *M/s Knipan* och *M/s Skiftet*. Det har funnits ett kollektivavtal mellan Nordic Jetline Finland Oy och Sjömans-Unionen sedan 2013. Kollektivavtalet löpte ut i slutet av februari och Nordic Jetline Finland Oy ville inte förlänga eller förnya det.

Strax därefter fick sjöfartens fackförbund veta att personen som har beslutanderätt i Nordic Jetline Finland Oy hade grundat föreningen *Finlands Fria Sjöfarare rf Suomen Vapaat Merenkulkijat ry*, som registrerades som arbetstagarförening och som tecknat ett kollektivavtal med Nordic Jetline Finland Oy.

Sjöfartens fackförbund reagerade omedelbart och anmärkte att en arbetstagarförening som grundats av en arbetsgivare inte är ett äkta arbetstagarförbund som kan representera arbetstagarna på ett trovärdigt sätt och att det därmed inte kan avtala om äkta kollektivavtal på ett behörigt sätt. Tvärtom indikerade flera detaljer i föreningens grundande och verksamhet att *Finlands Fria Sjöfarare rf Suomen Vapaat Merenkulkijat ry* är ett konstgjort skenfackförbund som grundats för att försvaga arbetsvillkor inom sjöfarten och utgör ett så kallat gult fackförbund. Dess verksamhet inom sjöfartsbranschen kan därmed inte godtas.

Ålands landskapsstyrelse, som genom en konkurrensutsättning beviljat skötseln

av förbindelsefartygstrafiken på Åland till Nordic Jetline Finland, medgav också efter påtryckningar från fackförbunden att *Finlands Fria Sjöfarare rf Suomen Vapaat Merenkulkijat ry:s* kollektivavtal med Nordic Jetline Finland inte var giltigt. Strax därefter lyckades Sjömans-Unionen, Finlands Skeppsbefälsförbund och Finlands Maskinbefälsförbund förlänga kollektivavtalet som gällt sedan 2013 med Nordic Jetline Finland. Kollektivavtalet har förlängts för perioden 1.3.2022–29.2.2024 och lönejusteringarna följer sjöfartens allmänna linje.

Vad är ett gult förbund?

Ett gult fackförbund är en registrerad förening som påstås vara en arbetstagarförening, men som i verkligheten kontrolleras av arbetsgivaren. Ett gult fackförbund grundas ofta av arbetsgivaren eller av en person som är lojal mot arbetsgivaren. Det är alltså inte någon äkta arbetstagarförening som bevakar arbetstagarnas intressen och förbättrar deras arbetsvillkor, utan verkar huvudsakligen i enlighet med arbetsgivarens intressen och mål. Att tillhöra en arbetstagarförening som grundats av arbetsgivaren är ofta inte frivilligt för arbetstagaren och föreningen erbjuder inte sina medlemmar de tjänster som fackförbunden normalt sett erbjuder, som intressebevakning eller rättshjälp.

Syftet med ett gult fackförbund är att undergräva anställningsvillkoren, ofta speciellt i anknytning till lönen. Ett gult förbund kan ha grundats för att skapa en skenbar avtalspartner med vilken arbetsgivaren

skulle kunna teckna ett kollektivavtal. Ett kollektivavtal med ett gult förbund lockar arbetsgivaren t.ex. då arbetsgivaren försöker avtala annorlunda om vissa lagrum eller kringgå ett framtida allmänt bindande kollektivavtal som annars skulle tillämpas i branschen genom att teckna ett eget alternativt kollektivavtal.

Ett kollektivavtal med ett gult förbund kan också tecknas för att arbetsgivarens entreprenad- eller uppdragsavtal inkluderar ett krav på att följa ett kollektivavtal, men arbetsgivaren inte vill teckna ett kollektivavtal med en arbetstagarförening som representerar branschens arbetstagare. Då bestämmer sig arbetsgivaren för att själv grunda en skenbar arbetsgivarförening med vilken arbetsgivaren ensidigt dikterande kan avtala om anställningsvillkoren och lönen för arbetet, då ingen part i avtalet egentligen står på arbetstagarnas sida.

Ibland kan lönen enligt ett kollektivavtal som tecknats av ett gult förbund vid första anblick verka bättre än den minimilön som annars skulle ha tillämpats på anställningen. I verkligheten förlorar dock arbetstagaren t.ex. de lönetillägg som hör till honom eller henne, eftersom det gula förbundet alltid verkar enligt arbetsgivarens intressen. Om inte arbetsgivaren skulle sträva efter betydande nytta med sitt agerande, såsom besparingar i lönekostnaderna, skulle arbetsgivaren inte ha någon anledning att själv grunda en konstgjord arbetsgivarförening. 



Inkomstregistret

TEXT SARA MALINEN

Vad är inkomstregistret?

Inkomstregistret är en elektronisk databas där man samlat information om en persons löner, pensioner och förmåner. Inkomstregistret gör att det går snabbare och enklare att uträtta ärenden med myndigheterna eftersom alla inkomstuppgifter finns på ett och samma ställe.

Arbetsgivaren eller någon annan som gör en utbetalning (t.ex. FPA, en förening, ett bostadsaktiebolag eller en idrottsförening) anmäler uppgifterna till inkomstregistret. Uppgifterna syns oftast i inkomstregistret inom fem dagar efter utbetalningsdagen. Utbetalningsdag avser den dag då utbetalningen är tillgänglig för inkomsttagaren, dvs. går att ta ut från kontot. Om uppgifterna inte syns alls i inkomstregistret är det bra att kontakta arbetsgivaren eller någon annan som gjort utbetalningen och säkerställa att de kommit ihåg att anmäla uppgifterna till inkomstregistret.

Uppgifterna sparas i inkomstregistret i tio år räknat från början av nästföljande år efter insättningsåret.

Vem använder uppgifterna i inkomstregistret?

Inkomstregistret utnyttjas brett av olika myndighetsparter som basis för deras beslut. FPA, Sysselsättningsfonden, arbetslöshetskassorna och skadeförsäkringsbolag använder dina inkomstuppgifter som anmälts till inkomstregistret vid utbetalningen av deras förmåner. Skatteförvaltningen hämtar uppgifter från inkomstregistret för den förhandsifyllda skattedeklarationen och ändringsskattekorten.

Hur kontrollerar jag mina inkomstuppgifter?

Du ser enkelt anmälningarna av dina löneuppgifter som kassan hämtar från inkomst-

registret i webbtjänsten *Netta*. Du kan se alla uppgifter som anmälts till inkomstregistret genom att logga in i inkomstregistrets e-tjänst på adressen www.vero.fi/tulorekisteri.

Stark personlig identifiering används för att identifiera sig i inkomstregistret och man måste identifiera sig separat var gång man loggar in. Man identifierar sig i e-tjänsten med nätbankskoder, mobil-ID eller certifikatkort. Man kan också beställa ett utdrag från inkomstregistret, som är ett sammandrag av alla löner, pensioner och förmåner som anmälts till inkomstregistret.

Observera att inkomstregistret inte innehåller uppgifter om löne- eller andra förvärvsinkomster som betalats ut före 1.1.2019 eller om förmåner eller pensioner som betalats ut före 1.1.2021.

Vad gör jag om det är fel i uppgifterna som anmälts till inkomstregistret?

Om du som inkomsttagare upptäcker ett fel i dina uppgifter i inkomstregistret ska du begära att den som gjort utbetalningen rättar dem. Exempelvis rättas felaktigt anmälda löneuppgifter av din arbetsgivare. Inkomstregistermyndigheten eller inkomsttagaren själv kan inte göra rättelser i uppgifterna i inkomstregistret. Arbetsgivaren eller någon annan som gör utbetalningen ska rätta felaktigt anmälda uppgifter så snart felet upptäckts.

Vilka uppgifter anmäler arbetsgivaren till inkomstregistret?

Arbetsgivaren kan anmäla uppgifter till inkomstregistret enbart vad gäller obligatoriska uppgifter, varvid endast lönedag och löneperiod, information om utbetalaren och den totala lönesumman syns i inkomstregistret. Om lönen anmäls som ett totalbelopp kan arbetslöshetskassan behö-

va be den som ansöker om dagpenning om ett separat löneintyg eller lönebesked eller be löneavdelningen direkt om ytterligare uppgifter för att handlägga ansökan. Begäran om ytterligare uppgifter kan sakta ner handläggningen av ansökan om dagpenning.

Vid omfattande anmälan anmäler arbetsgivaren också kompletterande uppgifter, som t.ex. uppgifter om lönens mer exakta innehåll till inkomstregistret. För att handlägga ansökan behöver arbetslöshetskassan veta om den skattepliktiga inkomsten inkluderar semesterpenning, semesterersättning, ersättning för kompensationsledighet eller ekonomisk förmån, eftersom dessa inkomstslag inte är etablerad inkomst ur arbetslöshetsskyddets synvinkel och inte beaktas vid beräkningen av lönen som utgör grund för dagpenning.

Andra viktiga uppgifter för handläggningen av ansökan är uppgifter om frånvaro från arbetet. Man kan anmäla längden på frånvaroperioden och information om huruvida frånvaron är betald eller obetald till inkomstregistret.

Om arbetsgivaren gör en omfattande anmälan av uppgifter om anställningsförhållandet behöver kassan inte nödvändigtvis be om ett separat arbetsavtal. Väsentliga uppgifter om anställningsförhållandet för arbetslöshetskassan är anställningsförhållandets varaktighet, tillämpligt kollektivavtal, deltidsprocent och regelbunden avtalad veckoarbetstid. Då arbetsförhållandet upphör är orsaken till det också väsentlig information för handläggningen.

Hur utnyttjar arbetslöshetskassan inkomstregistret vid handläggningen av ansökan om jämkad dagpenning?

Vid utbetalning av jämkad dagpenning behöver arbetslöshetskassan uppgifter om

löner som betalats ut under ansökningsperioden, eftersom de gör att dagpenningen blir mindre. Viktigt är att den faktiska utbetalningsdagen för löneinkomsten anmälts till inkomstregistret, eftersom inkomsterna i regel jämkas baserat på utbetalningen, dvs. under den ansökningsperiod då löneutbetalningsdagen inträffar.

Vid ansökan om jämkad dagpenning kontrollerar arbetslöshetskassan att arbetstimarna som angivits i ansökan motsvarar de utbetalda arbetstimarna. Det gör man eftersom timmarna som utbetalas under ansökningsperioden inte får överstiga 80 % av arbetstiden för en arbetstagare som arbetar heltid för att villkoret för att få jämkad dagpenning ska uppfyllas. Dessutom kontrollerar man arbetstimarna för

att kunna fylla i den veckovisa uppföljningen av arbetsvillkoret rätt och säkerställa att veckan uppfyller arbetsvillkoret (dvs. om det funnits arbete eller om lön betalats ut för minst 18 timmar i veckan). För närvarande är det mycket få arbetsgivare som anmäler arbetstimmar till inkomstregistret, så arbetslöshetskassan måste nästan alltid be om lönebesked som bilaga till ansökan för att kontrollera arbetstimarna.

För handläggningen är det viktigt att få vissa inkomstslag specificerade, som söckenhelgersättningar, arbetstidsförkortningar, flexledigheter och semestrar och sjukledigheter.

När kan arbetslöshetskassan beräkna storleken på dagpenningen baserat på uppgifterna i inkomstregistret?

Arbetslöshetskassan beräknar storleken på lönen som utgör grund för inkomstrelaterad dagpenning utifrån arbetsinkomsterna som uppfyller arbetsvillkoret på 26 veckor. Kassan kan använda uppgifterna från inkomstregistret vid beräkningen av dagpenning i det fall då arbetsgivaren anmält löneuppgifterna till inkomstregistret med ett omfattande anmälningssätt och man inte har haft någon obetald frånvaro eller arbetsveckor under 18 timmar under lönebestämningsperioden. [⚓](#)

Läs mer och logga in i inkomstregistret här:
www.vero.fi/sv/inkomstregistret

Sjömans-Unionen med på Sjöfartens Dag

BILD PEKKA KARPPANEN / MEPA

Maritime Day, som i maj firades i Mariehamn, har vuxit från en liten rekryteringsmessa till Finlands mest betydande sjöfartsevenemang, som årligen samlar allt fler människor i branschen för att nätverka och höra om aktuella sjöfartsfrågor.

I år var även Sjömans-Unionen med på Finlands största sjöfartsevenemang. På bilden syns till vänster Sjömans-Unionens förbundssekreterare **Sannaleena Kallio** och till vänster sakkunnig **Jessica Troberg** vid Sjömans-Unionens monter, som besöktes bl.a. av många sjöfartsstuderande. [⚓](#)



Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SATAMA-ALA

Lippuja tarjolla VENEXPO-messuille 16.–18.9.2022 Turun Messukeskuksessa

Satama-alan osasto tarjoaa jäsenilleen liput osallistua VENEXPO 2022 -messuille 16.9.–18.9.2022 Turun Messukeskuksessa.

Ilmoittautumiset 31.8.2022 mennessä
puheenjohtaja Tapio Ristimäelle, tapio.ristimaki@portofori.fi tai p. 0500 862 190.

ITÄKUSTI

Itäkustin osasto sponsaa jäsenilleen ilmaisen sisäänpääsyn Satamaperkele!-näyttelyyn Kotkassa ja Kotkan Meripäiville osaston jäsenet pääsevät 20 euron lipun hinnalla!

Satamaperkele!-näyttely

Satamaperkele!-näyttely on vielä avoinna heinäkuun alkuun ja Itäkusti sponsaa ja kannustaa jäseniään käymään näyttelyssä. **Näyttely on 007 JÄSENILLE ILMAINEN!**

Satamaperkele!-näyttely on koettavissa osoitteessa Kirkkokatu 2, Kotka (päädyssä sisään) ti-su kello 12–19.

Kotkan Meripäivät 27.7.–30.7.2022

Iloksemme Meripäivät järjestetään Kotkassa (27.7.–30.7.) taas parin huilivuoden jälkeen. Itäkustin osasto tarjoaa jäsenilleen konserttilipun perjantain tai lauantain konserttiin hintaan 20 €/lippu. 1 lippu / jäsen. (Jäsenyys tarkistetaan!)

Lippu maksetaan 30.6.2022 mennessä Itäkustin tilille: FI 42 5750 0120 3151 80. Merkitse viitteeseen oma nimesi ja kummalle päivälle lipun haluat. Liput jaetaan Itäkustin toimistolla. Ajankohta ilmoitetaan myöhemmin Itäkustin Facebook-sivuilla. Järjestetämme myös mahdollisuuden, että lippu lähetetään jäsenelle kotiin. Jos haluat, että lippu lähetetään kotiin, niin ilmoita myös osoite pankin viitteeseen.

Itäkustin osasto muisti eläkkeelle siirtyviä jäseniään

24.5. Itäkustilla juhlittiin pitkäaikaisia Itäkustin hallituksen jäseniä Jari Valkosta ja Jyrki Lehtimäkeä heidän siirtyttyä eläkkeelle. Itäkustin hallitus kiittää Jaria ja Jyrkiä aktiivisesta osallistumisesta Itäkustin toimintaan!



ETELÄ-SUOMI

Etelä-Suomen osasto järjestää aktiivijäsenille kesäteatteria: William Shakespeare "Kuten haluatte" Suomenlinnan kesäteatterissa 17.8.2022

Etelä-Suomen osasto järjestää aktiivijäsenille kesäteatteria Suomenlinnassa keskiviikkona 17.8.2022. Näytelmä on **William Shakespearen "Kuten haluatte"**. Teatterin jäsenhinta on 12 euroa.

Ilmoittautumiset viimeistään 3.8.2022 mennessä Sirpalle numeroon: 040 744 8865. Ilmoittautuminen on sitova.

IN MEMORIAM

Maire Sipilä

s. 14.7.1933
k. 9.2.2022

Minne meri ja taivas kantaa, minne aalto ja tuuli käy. Siellä nouseva aurinko johtaa ja sydämelles lempeän rauhan suo.

*Muistoa kunnioittaen,
lapset perheineen, lapsenlapset
ja lapsenlapsenlapset*

Esa Tapani Hietala

s. 18.3.1954
k. 22.5.2022

*Nukkui ikiuneen sairauden murtamana
Karhulan sairaalassa.*

*Muistoa kunnioittaen,
sukulaiset ja ystävät sekä seläustoverit*

Seppo Kantola

s. 26.9.1944
k. 14.3.2022

*Purjehdus on päättynyt,
meri huokaa rantakiviin.
Veden yllä linnun lento aamuaurinkoon.
On muuton aika.*

*Kaivaten,
Tarja-vaimo
lapset Santeri ja Taira
Teija perheineen
Tiina perheineen
Mimi ja Joni perheineen
ja lukuisa ystäväjoukko*

Kokki

Matti Juhani Pihlhjerta

s. 15.10.1952, Vehkalahti
k. 8.4.2022, Parainen

Matti nukkui rauhallisesti ikiuneen yllättäen, vaikkakin oli sairastellut jo muutaman vuoden.

Äiti saattoi alaikäisen Matin aikoinaan ensimmäiseen alukseen Haminan satamassa. Kierreltyään maailman meret moneen kertaan mm. Henry Nielsen varustamon eri aluksilla, hän siirtyi M/s Mariellaan, josta jäi eläkkeelle vuonna 2000. Eläkkeellä Matti vietti enimmäkseen aikaansa rakastamallaan Innamon saarella Nauvossa. Myrskyn jälkeen on poutasää...

*Kaipauksella muistaen,
puoliso Auli, sukulaiset,
ystävät ja seilauskaverit*



KULTAMERKIT/GULDMÄRKERNA

Timo Keskitalo
Tarja Naskali-Kajander

Kansan Sivistys- rahaston apurahojen hakuaika käynnissä 1.–31.8.2022. Hae apurahaa!

Kansan Sivistysrahasto tukee työvään ja työväänliikkeen sivistyksellisiä pyrkimyksiä sekä yhteiskunnallisesti painotunutta tutkimusta, taidetta, opiskelua ja kansainvälistä solidaarisuutta edistävää tiedotus- ja valistustyötä.

Rahasto jakaa yleis-, erikois- ja maa-kuntarahastoistaan apurahoja yksityisille henkilöille, työryhmille ja yhteisöille.

Tämän vuoden haettavien apurahojen teemana oli eriarvoisuuden ja kahlia jakautuneisuuden vähentäminen demokratian lujittamiseksi ja hyvän arjen turvaamiseksi jokaiselle. Näin säätiö huomioi yhteiskunnallisen vaikuttavuuden ja ajankohtaisuuden vuoden apurahojen haun yhteydessä. Vuoden 2023 teema päätetään kesäkuun aikana. Seuraa siis suoraan Kansan Sivistysrahaston kotisivuja: www.sivistysrahasto.fi. KSR löytyy myös Facebookista, Twitteristä ja Instagramista.

Kansan Sivistysrahaston apurahat rahoitetaan merkkipäiväkeräysten, muistamispalvelujen, lahjoitusten, testamenttien ja pääomamarkkinoiden tuotoilla.

Kansan Sivistysrahasto

Nesteen Nostalgia-risteily 2022 17.9.–18.9.2022 Turku–Tukholma

Kaikille Nesteen laivoilla seilanneille entisille ja nykyisille merenkulkijoille. Lähtö risteilylle Turusta **M/s Viking Glory** Turusta lauantaina **17.9.2022 iltalähdöllä**. Klo 20.00 lippujen jako Turun satamassa Viking-terminaalissa. Klo 20.55 Laiva lähtee satamasta. **Paluu Turkuun sunnuntaina 18.9.2022.** Klo 19.50 Saapuminen takaisin Turkuun.

Matkan hinnat:

90 e/hlö Seaside Four hytti.

Ateriat: 13 euroa meriaamiainen,

38 euroa buffetpäivällinen

Spa sisäänkäynti 24 euroa.

Laskutuslisä 12 euroa/lasku. Matkatoimisto hoitaa laskutuksen. Ennakkomaksu 20 % matkan hinnasta, loppumaksu n. 14 vrk ennen matkaa. Ilmoittautuneita oltava min. 10, jotta matka voi toteutua.

Ilmoittautumisohjeet:

Sitovat ilmoittautumiset sähköpostitse osoitteeseen **1.8.2022 mennessä:** sannavettainen@gmail.com. Ilmoita sähköpostissa: Nimi, sukunimi, osoite, syntymäaika, puhelinnumero, sähköpostiosoite, ruokailut (otatko meriaamiaisen ja buffet-lounaan sunnuntaina). Lisäksi hyttijako, kenen kanssa majoitut.



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldestrom

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

SÄHKÖPOSTI:

[ville.kaldestrom\(at\)te-toimisto.fi](mailto:ville.kaldestrom(at)te-toimisto.fi)
Merivälityksessä asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2,
20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauskella.

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

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldestrom

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

E-POST:

[ville.kaldestrom\(at\)te-byran.fi](mailto:ville.kaldestrom(at)te-byran.fi)
Inom Havsförmedlingen uträttas ärenden per telefon och e-post.

ADRESS: Självständighetsplan 2,
20800, ÅBO

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

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



Posti Green

UNIONIN TOIMISTO SULKEUTUU HEINÄKUUksi

Merimies-Unionin toimisto on suljettuna 4.–29.7.2022.

Unionin asiantuntijan tavoittaa puhelimitse koko kesän.

Asiantuntijapäivystys on arkisin klo 9–15 numerossa (09) 6152 0222.

Tapaamisajoista on sovittava etukäteen puhelimitse.

Hyvää kesää kaikille Merimies-Unionin jäsenille ja yhteistyökumppaneille!

UNIONENS KONTOR HAR STÄNGT I JULI

Sjömans-Unionens kontor har stängt den 4.–29.7.2022

En ombudsman finns tillgänglig på telefon vardagar kl 9–15, tel. (09) 615 20 222.

Personliga möten ska avtalas i förväg.

Treulig sommar till alla Sjömans-Unionens medlemmar och samarbetspartner!

Merimies-Unioni

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

VAIHDE
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT
Arkisin klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTÖMYSSKASSA

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarekatu 3–5,
katutaso Helsinki
arkipäivisin klo 9.00–15.00

PUHELINPÄIVYSTYS
klo 9.00–12.00
puh. (09) 613 111
Faksi: (09) 6131 1333

TYÖTÖMYSSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalantk.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmmsgatan 3–5,
gatuplan Helsingfors
vardagar kl. 9.00–15.00

TELEFONJOUR
tfn. (09) 613 111
kl 9.00–12.00
Fax: (09) 6131 1333

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalantk.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

Asiantuntija / Ombudsman
Carita Ojala
(09) 615 20 231 / 0400 829 039

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

Asiantuntija, Turku
Ombudsman, Åbo
Jessica Troberg
(09) 6152 0210 / 040 584 0381

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

Talous- ja jäsenihteeri
Kirsi Kostialainen
(09) 615 20 217

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Jäsenrekisterin hoitaja /
Medlemsregister
Tiina Kytölä
(09) 615 20 257

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

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

Vaasa / Vasa
Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
Storalänggatan 43, 65100 Vasa

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. 9.00–15.00