



ERIMIES

SJÖMANNEN

**För första gången
någonsin kryssade
Viking Line till
Kotka**

Työehtosopimusten
rajariitojen ratkaisut
etenevät

Kansakunnan
koneverstaalla

**PUOLIMATRUUSI
Jalmari Pirinen**

Kuopiosta on
merten nuori osaaja

**Kemin uuden biotuotetehtaan
ja Rauman uuden sahan
kuljetukset pitää saada
suomalaisille varustamoille**

M/s Amorellas hela besättning fick sjöfartens säkerhetspris Sea Sunday



SAANA LAMMINSIVU

sisältö | innehåll

- 4 Ruotsissa valtio takaa alusrahoituksia. Suomessa varustamot toivoneet vastaavaa järjestelmää
- 6 Saimaalla puuta kuljetetaan pitkälle marraskuulle
- 10 Viking Line risteili kesällä Kotkaan ensimmäistä kertaa historiansa aikana
- 14 Työehtosopimusten rajariitojen ratkaisut etenevät
- 16 Työsuojeluvaalit 1.11.–31.12.2021
- 21 Merenkulun turvallisuuspalkinto Sea Sunday M/s Amorellan koko miehistölle



SAANA LAMMINSIVU

- 45 Vi har inte råd att förlora de finländska sjömännens
- 46 Finländska rederier bör få transporterna från den nya bioproduktfabriken i Kemi och den nya sågen i Raumo
- 57 Bing Wang lämnade restaurangarbetet i land och blev sjöman
- 59 Ansökningen om Unionens stugor vårperioden 2022



JUHA GRANATH

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu
Kannen kuvassa Finnlinesin M/s Finnladylla työskentelevä puolimatrussi Jalmari Pirinen.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMÄNNEN
2021/4

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / 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

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISSAIKATAULU 2021 • TIDTABELLEN 2021

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
5	29.11.	17.12.

Suomalaisia merimiehiä ei ole varaa menettää

Suomalaisista merenkulkijoista on ollut lomautettuna pahimmillaan yli puolet koronapandemian seurauksena. Suomalaiset merenkulkijat ovat muutaman tuhannen henkilön erityisosaajajoukko, joka hoitaa Suomen tuonti- ja vientikuljetuksia poikkeusoloissa, saati vakavissa kriisitilanteissa. Maailmantilanne on tällä hetkellä herkkä. Kiina, Venäjä ja Yhdysvallat pyrkivät kohti arktista. Australia rakennuttaa ydinsukellusveneitä. Kylmä sota on ovella.

Suomella ei ole varaa menettää merimiehiään, erityisosaajajoukkoaan. Osa merimiehistä on lähtenyt meriltä maihin töihin pitkien lomautusten seurauksena. Varustamoissa esiintyy jopa pulaa työntekijöistä. Joihinkin vakansseihin on jouduttu etsimään osaajia kivien ja kantojen alta.

Merenkulun kotimainen koulutus tärkeää – uusia talvimerenkulun osaajia tarvitaan lisää

Suomen tulee pitää merenkulkijoiden koulutuksesta huolta ja kasvattaa uusia osaajia. Koillisväylän arvioidaan olevan täysin jäistä vapaa 2050 mennessä. Suurvallat käyvät alueista jo nyt kovaa kaupallista taistelua ja myös suomalaisten kauppalaivojen tulee olla markkinoilla mukana. Suomi tarvitsee omia, talvimerenkulun taitavia merenkulkijoita ja tonnistoja. Suomalaiset kauppalaivat ovat ympäristöystävällisiä ja kunnioitamme arktisen alueen herkkää luontoa. Jäämeri kulkee Suomen pohjoispäästä, mikä on maailmalle valtava etulyöntiasema ja jota tulee hyödyntää muissakin kuin juhlapuheissa. Suomella on talvimerenkulun osaamista ja maamme tulee tuoda osaamistamme rohkeasti esiin EU-pöydissä ja muissa päättävissä elimissä. Kuulopuheiden mukaan Ruotsi on kirinyt jo ohitsemme EU-vaikuttamisessa ja esittelee täydellä höyryllä omaa arktista osaamistaan. Ruotsalaiset tosin kuljettavat tavaroitaan Juutinrauman sillan kautta. Suomeen ei ole siltaa, vain Itämeren yli liikennöivät kauppalaivat. Suomen tuonnista ja viennistä yli 90 prosenttia kuljetetaan meriteitse.

Matkailun osuus Suomen bruttokansantuotteesta suurempi kuin metsäteollisuuden

Merenkulku ja matkailu ovat Suomelle suuri taloudellinen bisnes. Matkailun osuus Suomen bruttokansantuotteesta on suurempi kuin metsäteollisuuden. Matkailuala työllistää noin 142 000 henkilöä ja koronapandemian aiheuttamat matkailurajoitukset näkyvät Suomen BKT:ssa, tuo ilmi ETLA:n julkaisema raportti: Matkailualan toipuminen pandemiasta, joka julkaistiin 21.9.2021. Mikäli matkustusrajoitukset pysyvät edelleen voimassa, merenkulun yritysten kyky palauttaa liiketoimintansa heikenee jatkuvasti. Talouskasvu ja työssä oleva ihminen on yhteiskunnalle parempi vaihtoehto kuin työtön, mistä laskun maksaa aina yhteiskunta korkojen kera yksittäisten kotitalouksien ahdinkona ja kasvavina terveys- ja mielenterveysmenoina.

Matkustajalaivavarustamot eivät kestä enää toista rajoitusten talvea

Matkustajalaivavarustamot eivät kestä enää toista rajoitusten talvea. Viking Linen toimitusjohtaja Jan Hanses toi esiin huolensa ETLA:n raportissa Matkailun toipuminen pandemiasta. Mikäli Suomen hallitus pitää matkustusrajoitukset vuoden loppuun saakka voimassa, riski on että lomautukset tulevat muuttumaan irtisanomisiksi, Hanses pelkää.

Viking Line on yltänyt kuluvaan vuoden sesongin aikana 50 prosenttiin laivojen kapasiteetista. Käyttökate on positiivinen, muttei sen enempään. Normaaleina vuosina kesäsesonkina saavutettava ylijäämä kompensoi syksyn, talven ja kevään välikausia.

Maahantulon rajoituksia on purettava välittömästi

Maahantulon rajoituksia on purettava välittömästi. Vaatimus alle 10 ilmaantuvuusluvusta vahingoittaa elinkeinoa. Suomen nopea avautuminen kansainvälisille matkustajille on ensiarvoisen tärkeää matkailusektorille ja Suomen taloudelle. Muissa Euroopan maissa rajoituksia on purettu. Suomi laahaa jäljessä, mikä aiheuttaa vakavaa taloudellista hallaa kotimaiselle matkailuelinkeinolle ja merenkululle.



Metsä Fibren
sahatyömaa Raumalla.

Kemin uuden biotuotetehtaan ja Rauman uuden sahan kuljetukset pitää saada suomalaisille varustamoille

Metsä Fibre rakentaa uuden biotuotetehtaan Kemiin ja Raumalle maailman moderneimman sahan. Kaikki rahtaus sopimukset tullaan kilpailuttamaan ja sopimukset ovat määräaikaista, noin vuodesta viiteen vuoteen. Ulkomaalaisilla varustamoilla on pääomia investoida.

Suomalaiset varustamot ovat pienempiä ja niillä pitäisi olla tiedossa varmoja rahtaus sopimuksia, jotta ne voivat investoida uuteen tonnistoon. Ruotsissa valtio on takaamassa alusrahoituksia. Suomessa varustamot ovat toivoneet vastaavaa järjestelmää, jotta uuteen tonnistoon olisi nykyistä helpompi saada rahoitusta.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT METSÄ GROUP

Uusi biotuotetehdas Kemiin ja Raumalle saha

Metsäkonserni Metsä Groupiin kuuluva Metsä Fibre rakentaa uuden biotuotetehtaan Kemiin. Investoinnin arvo on noin 1,6 miljardia euroa. Tehtaan on määrä valmistua vuoden 2023 aikana. Uusi tehdas korvaa Kemin nykyisen sellutehtaan. Kyseessä on pohjoisen pallonpuoliskon suurin puuta jalostava laitos.

Kemin tehtaan lisäksi Metsä Fibre rakentaa Raumalle parhaillaan maailman moderneinta sahaa, joka aloittaa toimintansa vuonna 2022. Tehtaalla tuotetaan sahatava-

raa 750 000 kuutiota vuodessa. Raaka-aineena hyödynnetään mäntytykkyä.

Kemin ja Rauman tehtaille raaka-aine, eli tukki- ja kuitupuu tullaan hankkimaan lähialueilta. Metsä Groupin meriliikennejohtaja Jyrki Rankin mukaan puutavaralaivausta ei suunnitella lisättävän raaka-aineiden osalta. Puutavara kuljetetaan tehtaisiin siis etupäässä rekoilla ja junilla.

Raumalta tavara laivataan maailmalle konteissa

Rauman sahan on tarkoitus aloittaa toimintansa samana vuonna 2022. Valmis sa-

hatavara laivataan Rauman satamasta maailmalle.

– Raumalta sahatavaraa kuljetetaan useille eri markkinoille erityyppisillä kuljetusratkaisuilla. Rauman satama on myös merkittävä konttisatama, joten sahatavaraa tullaan kuljettamaan sieltä myös konteissa, Ranki kertoo.

Kemistä ajetaan kolme laivalastia sellua viikossa

Kemin biotuotetehtaan on tarkoitus käynnistyä vuonna 2023. Tehtaan toiminta keskitetty ensimmäisessä vaiheessa selluntuotant-



Metsä Groupin Kemijoen biotuotetehtaan ensimmäinen havainnekuva huhtikuussa 2019.

NÄKÖKULMA: suomalaisille varustamoille pitää olla tiedossa rahtauksia, että uuteen tonnistoon pystytään investoimaan

RUOTSALAINEN Wallenius-SOL-varustamo ajaa säännöllistä reittiliikennettä Perämerellä ja Suomen länsirannikon kaupungeissa. Uhkana on, että ruotsalaisvarustamo vie enemmän suomalaisten varustamoiden rahteja, kuten on käynyt tähän mennessä. Myös hollantilainen **Wagenborg**-varustamo liikennöi Suomen satamiin ja tähyää uudella tonnistollaan markkinoita esimerkiksi Saimaalta.

Vanhoilla ja varakkailla ulkomaalaisilla varustamoilla on pääomia investoida uuteen tonnistoon. Suomalaiset varustamot ovat pienempiä ja niillä pitäisi olla tiedossa selviä mahdollisuuksia saada rahtaussopimuksia, jotta ne voivat investoida uuteen tonnistoon ja saada markkinoita. Ruotsissa myös valtio on takaamassa alusrahoituksia (Svenska Skeppshypotek). Suomessa varustamot ovat toivoneet vastaavaa järjestelmää, jotta uuteen tonnistoon olisi nykyistä helpompi saada rahoitusta.

non ympärille. Tehdas laivaa vuosittain noin 800 000 – 1 miljoonaa tonnia havusellua.

– Sellu tullaan kuljettamaan Kemistä laivoilla maailmalle. Sellun osalta meillä on olemassa erilaisia kohdemarkkinoita, Ranki kertoo.

Kemin tehdas sijaitsee aivan sataman vieressä. Kuinka monta laivallista sellua per viikko tehtaalta kuljetettaisiin tehtaan tuotannon alkuvaiheessa?

– 800 000 – 1 miljoonan tonnimäärän kuljettaminen tarkoittaisi käytännössä arviolta noin kolmea aluskäyntiä viikossa satamassa, Ranki laskee.

Sellua ajetaan Kemistä lo-lo-laivoilla

Sellu tullaan laivaamaan Kemistä perinte-

sillä konventionaalisilla lo-lo-laivoilla, meriliikennejohtaja kertoo. Lähialueille sellua voidaan kuljettaa pienemmillä laivoilla ja kauemmas suuremmilla.

– Lähialueet sijaitsevat Itämerellä ja kauemmat Pohjanmeren puolella. Sellua viedään saksankielisiin maihin ja Ranskaan sekä Hollantiin.

Erlaisia toimijoita kartoitetaan pikkuhiljaa, joten suomalaisten varustamoiden on syytä olla hereillä asiassa.

– Kartoitamme kaikkia toimijoita ja teemme kilpailutuksen. Kaikki rahtaussopimukset tullaan kilpailuttamaan. Varustamoiden kanssa tekemämme sopimukset ovat määräaikaisia, noin vuodesta viiteen vuoteen.

– Teemme normaalin kilpailutuksen, jossa on tietyt valintakriteerit. Meillä on rahtauksille omat ohjeistukset ja säännökset, Ranki kertoo.

Eettisyys koskee myös kuljetusketjuja

Metsä Group pitää tärkeänä, että rahdin kuljettajalla on säännöllistä reittiliikennettä satamiin, joista tavaraa kuljetetaan.

– Meille on tärkeää, että Perämerellä on kuljetuksista kilpailua. Rahdin kuljettajat valitaan sopimuskumppaneiksi aina kilpailutuksen kautta.

Tänä päivänä kuljetusketjujen eettisyys on yhtä tärkeä asia kuin tuotteen alkuperä ja sen raaka-aineet ja valmistusprosessi. Kuljetusketju on osa yrityksen imagoa. Työntekijöiden työehtoihin ja kuljetusten ympäristöystävällisyyteen kiinnitetään huomiota.

– Kuljetuksillemme on kriteerit, jotka rahtaajien ja kuljetusten on läpäistävä. Ne koskevat esimerkiksi kestävästä kehityksestä ja myös työntekijöiden työehdoista on huolehdittava.

Metsäteollisuudelle keskeinen tekijä sopimuskumppanin valinnassa on kuljetusten toimivuus. Ja Rankin puheissa pilkahtelee myös kilpailukyky.

– Suomen vientikuljetusten tulee olla kilpailukykyisiä, kuuluu tuttu virsi. 🌱

Puskija Parkko kuljettaa Saimaalla puuta marras-joulukuulle saakka

Puuta kuljetetaan Saimaata pitkin niin pitkään kuin säät – tässä tapauksessa jäät – eivät ole esteenä. Fin-Terpuun puskija Parkko kuljettaa puuta Iisalmesta jopa marras-joulukuulle saakka. Hinaajan työntämän Sampo-proomun kyydissä kulkee kerralla 1800 kuutiota raakapuuta, mikä vastaa noin 31–33 puutavara-autollista.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Yksi puskija työntää 33 rekallista puuta kertareissulla

Saimaa on näppärä väylä kuljettaa puuta tai kiviainesta. Puskijan työntämään proomuun mahtuu kerrallaan 1800 kuutiota puutavaraa. Määrä vastaa noin 40 kuorma-autollista puuta. Raakapuuta kuljetetaan Saimaan pohjoispäästä Lappeenrantaan ja Imatran tehtaille. Iisalmesta on Lappeenrantaan teitä pitkin lyhintä reittiä käyttäen noin 400 kilometriä. Rekoilla parin tuhannen tonnin kuorman kuljettaminen tarkoittaisi 13 200 ajokilometriä (33

rekallista x 400 km). Polttoainetta kuluisi paljon.

Yksi puskija työntää Iisalmesta Lappeenrantaan yhdellä kertaa koko puulastin. Vesi kannattelee laivaa ja lastia, joten laiva kuluttaa vähemmän polttoainetta kuin maantiekuljetukset. Puskija Parkolla työskentelee neljän hengen miehistö, joka tekee töitä kahdessa vuorossa ja ajaa 6:6-vahitia. Näin hinaaja pysyy liikkeellä ja ”hereillä” koko ajan. Hinaaja työntää edessään olevaa Sampo-proomua vakaasti eteenpäin. Puukuorma ajetaan Iisalmesta Lappeenrantaan

1,5 vuorokaudessa. Komentosiltatyö vaatii sisävesillä jatkuvaa hoksottimien käyttöä.

– Ruorissa riittää vääntelyä, ja pirullisimpia paikkoja ovat tiukat mutkat, ettei mene niin sanotusti pitkäksi ja lepikkoon, huumorintajuinen päällikkö **Ralf Niemi** naurahtaa.

Yön pöllöt ja sumuinen Saimaa

Yöllä komentosillalla on oltava kuin pöllöllä silmät päässä. Syksyn vaihtuvat ilmat voivat nostaa Saimaalle myös sakean sumun. Parkon miehistössä on kokeneita Saimaan seiloreita ja oppiin on päässyt myös uusia tekijöitä, kuten Karjaalta kotoisin oleva yt-vahitimies **Pekka Hepo-oja**. Hän oli Tyrskylä viime kaudella harjoittelussa ja tällä kertaa purjehduskauden loppuun saakka. Konemestariksi opiskeleva Hepo-oja kertoo viihtyneensä hyvin sisävesillä.

Perämies **Pasi Hietanen** seilaa Saimaalla puolestaan toista kauttaan. Naantalissa asuva Hietanen ajoi aikaisemmin pitkään useilla eri linjoilla saaristomeren ja Ahvenanmaan eri yhteysaluksilla. Tämän lisäksi hän on purjehtinut aikaisemmin ulkomaanliikenteessä.

Parkon kokenein miehistön jäsen on yt-kansimies **Esa Tynkkynen**. Savonlinnassa asuva Tynkkynen on seilannut Saimaan rantoja 44 vuotta.

– Aloitin vuonna 1977 Enso Gutzeitilla, Tynkkynen kertoo kuljettaneensa puuta pitkin Saimaata milloin uittamalla, nyt puski-jalla.



A photograph of four men in work clothes standing on the deck of a ship. The ship's name "Sun Buster R" is visible on the side. The men are wearing high-visibility orange and yellow jackets. One man is sitting on a red structure, while the others are standing. The background shows the ship's superstructure and a cloudy sky.

Parkon miehistö: Vasemmalla päällikkö Ralf Niemi, yt-korjausmies Esa Tynkkynen, perämies Pasi Hietanen sekä yt-vahitimies Pekka Hepo-oja.

Jatkuu seuraavalla sivulla ➤

Pöllien kanssa painiminen vaatii kovaa luonnetta. Tynkkysen mukaan tukkeja uitettiin aikanaan jopa Ruotsiin saakka. Työskenneltyään 44 vuotta Saimaalla Tynkkynen tuntee Saimaan kuljetukset ja alukset. Venäläisiä liikkuu vesillä paljon.

– Lappeenrannan ja Imatran tehtaille tuodaan puuta Venäjältä Saimaan kanavaa pitkin venäläisillä aluksilla. Niihin mahtuu kyytiin kerrallaan 1000 tonnia puuta, eli vähemmän kuin puskijaamme. Venäläisillä laivoilla on miehistöä töissä toistakymmentä ukkoa. Meitä on Parkolla neljä, **Esa Tynkkynen** ynnää.

Suomalaisista merimiehistä ei saa tehdä EU:n päästökaupan maksumiehiä

Ei voi siis sanoa, etteivätkö suomalaiset kuljetukset olisi kustannustehokkaita. Haasteita – ja samalla mahdollisuuksia – leijuu kuitenkin ilmassa. EU:n suunnittelema päästökauppa lisäisi suomalaisten varustamoiden kustannuksia 300 miljoonalla tonnilla vuodessa. Suomen Merimies-Unioni on ottanut vahvasti kantaa siihen, että suomalaisista merimiehistä ei saa tehdä EU:n päästökaupan maksumiehiä. Paras esimerkki on juuri Saimaalla liikennöivä puskija, jossa työskentelee enää vain neljä

miehistön jäsentä. Miehistöstä ei ole varaa tinkiä enää yhtään, sillä myös akku- vetäjä ammoniakikäyttöinen laiva vaatii riittävästi miehistöä. Alus ei kulje pelkällä pyhällä hengellä.

Parkolla työskenteli aikaisemmin myös kokki. Nyt miehistö valmistaa omat ruokansa itse. Päällikkö Ralf Niemi ja yt-kansimies Tynkkynen ovat käyneet aamutuimaan Savonlinnassa kaupassa. Kun proviantti on saatu kyytiin, yt-vahtimies **Hepo-oja** irrottaa köydet ja puskija lähtee puksuttamaan kohti lisaalmea. Edessä on synkkä, ehkä myrskyinenkin syksy Saimaalla.

Meriauran toimitusjohtaja Jussi Mälkiä laajentaisi EU:n päästökaupan myös pieniin aluksiin

EU:n hiilidioksidipäästöjen kaupan suunnitellaan koskevan vain isoja laivoja. Asia harmittaa Meriauran toimitusjohtaja **Jussi Mälkiä**, joka kommentoi asiaa 12.8.2021 Ylälle. Mälkiän omistamista laivoista suurin osa on ”pieniä” rahtialuksia, jotka jäävät bruttovetoisuudeltaan alle EU:n päästökaupan rajan eli 5 000 tonnin. Näitä aluksia on Suomen vesillä liikkuvista laivoista vajaa viidesosa.

Mälkiä ulottaisi EU:n päästökaupan myös pientonnistoon, jolloin voitaisiin aidosti investoida ”edistyselliseen teknologiaan, joka pyrkii hiilineutraaliin kuljetusjärjestelmään”. Asiakkaat, eli suomalainen vienti- ja tuontiteollisuus hyötyisivät kustannustehokkaammista, ympäristöystävällisemmistä kuljetuksista. Meriaura valmistelee parhailaan kahta uutta hybridilaivaa Saimaan liikenteeseen. Niistä ensimmäisen olisi tarkoitus aloittaa liikenteessä 2024.

Puskija Parkon miehistö miehistölläkin on ajatuksia EU:n päästökaupasta.

– Sopimuskausien tulisi olla nykyistä pi-

dempiä, jotta kotimaisilla varustamoilla – saati pienvarustamoilla – on mahdollisuus investoida uuteen kalustoon.

Tämä on erinomainen näkemys, jota on esimerkiksi suomalaisen metsäteollisuuden ja yritysten on syytä vakavasti kuunnella.

Venäjä ei ole EU:n jäsen ja voi ajaa rahtinsa suoraan Itämerellä sijaitseviin kotisatamiinsa

Samaan aikaan kun suomalaiset varustamot panostavat ympäristöystävällisiin ja vähäpäästöisiin kuljetuksiin, venäläiset alukset liikennöivät kuten ennenkin. Venäjä ei ole EU:n jäsen, joten päästökauppa ei koske sitä. Tämä aiheuttaa kilpailuvääristymää Itämeren alueen kuljetuksissa.

Venäjä voi alkaa ajaa jatkossa kaikki omat kuljetuksensa suoraan sen omiin kotisatamiin, kuten Primorskiin (Koivisto) ja Ust-Lugaan (Laukaansuu), jos esimerkiksi Suomen kautta tapahtuvaa transitoa alkaa koskea päästökauppa. Ust-Luga on jo valtava suursatama ja Primorskia ollaan parhailaan laajentamassa.

Puskija Parkon miehistölläkin on ajatuksia EU:n päästökaupasta:

– Sopimuskausien tulisi olla nykyistä pidempiä, jotta kotimaisilla varustamoilla – saati pienvarustamoilla – on mahdollisuus investoida uuteen kalustoon.

Saimaan kanavasta ajaa läpi eniten venäläisiä kauppalaivoja

Venäläiset laivat liikennöivät myös Saimaalla. Saimaan kanavasta ajaa läpi eniten venäläisiä kauppalaivoja. Vuonna 2020 venäläisiä kauppalaivoja kulki kanavan kautta yli 600 kertaa. Samana vuonna suomalaisia rahtilaivoja liikennöi siitä hieman yli 100 kertaa, tilastokeskuksen tilastot vuodelta 2020 osoittavat.

Tynkkynen valmistaa varustamon nippulankoja vapaa-ajallaan

YT-KANSIMIES-KORJAUSMIES Esa

Tynkkynen on alan mies sanan konkreettisesti merkityksessä. Tynkkystä on kiittäminen siitä, että uittourakoitsijoilla ei lopu nippulangat kesken kauden. Tynkkynen kertoo tehneensä tänä vuonna 62 000 jo nippulankaa. Tässä vaiheessa Parkon miehistö hieraisee korviaan, että pitääkö tarina paikkansa.

Tynkkynen tekee nippulankoja vapaaviiakoillaan Savonlinnassa Inkilänniemen kuivatelakan vieressä olevassa hallissa. Vähän

siinä pääsee kotoakin samalla kuulemma tuulettumaan. Tynkkynen harmittelee, että on lankatyössään tällä hetkellä jäljessä, koska materiaalit tulivat Saksasta myöhässä. Sieltä niitä toimitetaan Savonlinnaan 1 500 kilon rullina. Yhdestä rullasta saa pätkittyä 700 nippulankaa.

Tynkkynen on valmistanut nippulankoja jo yhdeksän vuotta. Tämä on neljäs vuosi, kun hän tekee niitä yksinään. Tänä vuonna hän on käyttänyt lankojen tekoon 52 päivää. ⚓



Nippulankakone.

Idäntien rahtaajat Saimaalla

TEKSTI JUSSI IMMONEN KUVA JUSSI IMMONEN & IDÄNTIE

Turkulaisen Idäntien Nauvoon rekisteröity hinaajat Ajax, Kemi 1, Varma ja ponttoni Partner ovat tuttu näky Saimaan syvävyöllä ja varsinkin varkautealaisille.

Kesällä Ajax, Kemi 1 ja Partner kuljettivat Taipaleen kanavasta läpi **Andritz Oy:n** Varma-kauden yksikön toimittamia ja myös varkautealaisen **Sahala Works Oy:n** valmistamia metsäteollisuuden laitteita. Kyydissä oli tällä kertaa yksi noin 220 tonnin painoinen haihdutinyksikkö.

Edellisellä kuljetuskerralla yksiköitä oli kaksi samassa kuljetuksessa. Kuljetuksessa mukana oli rekan lavetti, joten siirto ponttoonille ja siitä pois oli nopeaa. Laitteet kuljetetaan Varkaudesta Haminaan ja sieltä edelleen tilaajalle Etelä-Amerikkaan.

Idäntien toimialajohtaja **Björn Jägerskiöld** kertoo kuljetuksia olleen kesäkuuhun mennessä jo neljä kappaletta. Kuljetuksen ajoaika on noin 2–2,5 päivää Varkaudesta, Kusulan satamasta Haminaan satamaan. ⚓



KUULUMISIA SAIMAALTA



Viking Line risteili kesäkuussa ensimmäistä kertaa Kotkaan historiansa aikana

Kotkan satamassa oli kesäkuussa kansainvälinen tunnelma, kun M/s Gabriellaa vastaanottivat satamassa tanssitytöt, jazz-bändi sekä alusta tervehtimään tulleet kotkalaiset.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Viking Line -varustamo risteili historiansa ensimmäistä kertaa Kotkaan 19.6.2021.

M/s Gabriella-matkustajalainaa lipui Kotkaan juhlaliputuksessa. Meripelastusseuran alus ajoi aluksen edellä ja ampui ilmaan vesitykeillä vesitervehdyksen, joka on kansainvälinen perinne risteilyaluksen saapuessa ensimmäistä kertaa sille uuteen satamaan. Viking Linea Kotkassa vastaanottamassa oli Kotkan kaupunginjohtaja **Esa Sirviö** ja sataman edustajia.

Suomen oma Hurtigruten

– Kotka on uusi, upea avaus matkakohteis-

samme. Teemme kotimaista merenkulun historiaa, Viking Linen markkinointijohtaja **Kaj Takolander** hymyili.

– Koronapandemian seurauksena laajensimme risteilykonseptiamme. Viking Line risteilee perinteisen Tallinnan ja Tukholman lisäksi Kotkaan, Hankoon, Turkuun ja Maarianhaminaan sekä Visbyhyn sekä Riikaan. Luomme Suomeen askel kerrallaan omaa ”Hurtigruteniamme”, Takolander visioi.

Helsinkiläiset **Sari Hänninen** ja **Olli Siimekselä** kehuvat varustamon tekemää avausta.

– Emme ole käyneet Kotkassa koskaan aikaisemmin. Risteilyn merkeissä sinne tu-

leekin nyt lähdettyä. Risteilemme muutenkin paljon, mutta koronavuonna olimme vain kotosalla ja tämä on ensimmäinen risteilyämme yli vuoteen.

Miehistö pisti parastaan

Laivahenkilökunta oli Kotkan risteilystä innoissaan. Intendentti **Krista Öhman-Jalonen** vilkutti M/s Gabriellan kannelta alusta tervehtimään saapuneille. Myös muu miehistö oli silmin nähden huojentunutta päästessään palaamaan takaisin töihin, kun M/s Gabriella palasi kesällä jälleen liikenteeseen. ⚓

Tarjoilija Julia Brandt maistatti valkoviiniä à la cartessa. Merellistä illallista nauttivat Anu Syrjänen ja kirjailija Heikki Kännö.



Helsinkiäiset Sari Hänninen ja Olli Siimekselä kehuivat varustamon tekemää avausta.



Kotkassa käytiin Ruotsinsalmen meritaistelu **Kustaa III:n** aikaan Ruotsin ja Venäjän laivaston välillä 9.-10. heinäkuuta 1790. Nyt Ruotsinsalmi oli tyyni ja rauhallinen, kun M/s Gabriella lipui kesäyössä aavalla. On aivan tyyntä. Lähellä puoltayötä aurinko ei yötönnä yönä laske, mutta luo taivaalle kultaisen pallon, joka värjää meren ja taivaanrannan aivan punaiseksi.



Tarjoilija Sanna Kupiainen ja Tarja Viitala tarjosivat tervetuliaismaljan M/s Gabriellaa vastaanottamaan saapuneille kaupunginjohtajille.

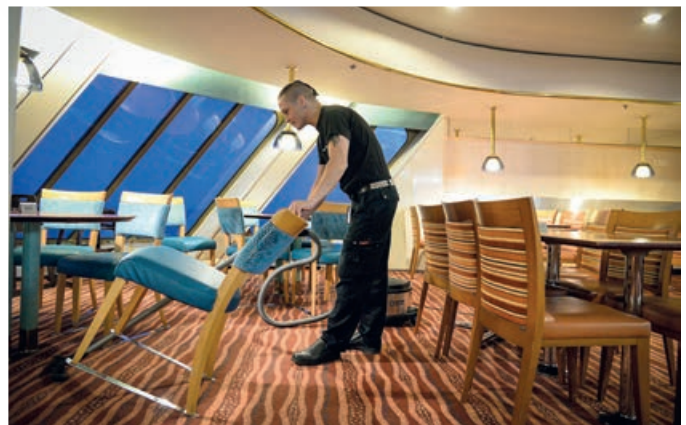


Esimiehet Mira Ylitälo (vas.), Marine Sjöblad, Erica Lehtinen ja Sanna Kupiainen.

M/s Gabriellan kaksi talousapulaista siistivät laivan aamuksi kuntoon

Laivoilla tehdään paljon näkymätöntä työtä, jota asiakas ei tule ajatelleeksi. Ravintoloiden lattiat ja pöydät ovat yön jäljiltä puhtaat. Niistä pitävät huolta talousapulaiset, joiden vastuulla on koko laivan siistiminen yön aikana: valtava urakka!

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Porvoossa asuva Robert Kokkola on työskennellyt Viking Linella vuodesta 2005 lähtien. – Asiakkailta on tullut todella paljon henkilökohtaisesti positiivista palautetta, kun palvelumme on ollut nopeata. Hyvä palaute nostaa työntekijöitä vieläkin enemmän, Kokkola pitää työstään.

Aloitamme työt kahdeksalta illalla ja työvuoromme päättyy seitsemältä aamulla. Yhden yön aikana kävelyä voi tulla kymmenen kilometriä työn puitteissa, talous-

apulainen **Robert Kokkola** kertoo.

– Imuroimme kaikkien ravintoloiden ja yökerhon lattiat. Keräämme pöydiltä pois niille jääneet lasit ja roskat. Pyyhimme pinnat. Imuroimme myös laivan käytävät, messin ja konferenssitilat.

Puhtaus on puoli ruokaa

Talousapulaiset uurastavat kohteissaan ravintoloiden sulkeuduttua. Heidän työnsä ei näy usein suoraan matkustajille, mutta tilanne olisi toinen, jos asiakkaalla olisi aamiaisella vastassaan likainen lattia.



Mustasaarella asuva Maria Mikkola aloitti Viking Linella vikaeraajana M/s Rosellassa vuonna 2017. Sieltä hän siirtyi M/s Gabriellaan, josta hän sai vakituisen työpaikan. – Tulee hyvä mieli, kun asiakkaat tulevat vastaan ja kiittelevät hyvästä työstä sekä ovat tyytyväisiä koko laivan siisteyteen. Positiivinen palaute piristää päivää ja jaksaa paremmin taas jatkaa töitään, Maria kertoo.



Jos matkustajalla ilmee hytissä siistittävää tai korjattavaa, otetaan talousapulaisiin asiasta ensimmäisenä yhteyttä. Robert Kokkola ja Maria Mikkola käyvät säätämässä tällä kertaa hytin ilmastointia.

Talousapulaisen työ on maailman yksi tärkeimmistä ja korvaamattomimmista ammanteista. Tilojen puhtaana pitäminen on myös terveydenhoitoa: taudit pysyvät loitolla. Koronapandemian aikana laivoilla on onnistuttu työssä erinomaisesti.

M/s Gabriellalla työskentelee öisin vain kaksi talousapulaista per työvahti. Työtä on todella paljon.

– Jos laivalla on paljon matkustajia, niin töitä on välillä niin paljon, ettei ehdi pitää ruokataukoa. Tuolloin on painettava sata lassa, että saa pakollisetkin työt hoidettua.

Hämärästä aamunkoittoon

Talousapulaiset huolehtivat myös hyteistä. Työ pitää sisällään myös asiakaspalvelua: jos hytissä ilmenee siistittävää tai korjattavaa, otetaan niin sanottuihin yösiivoojiin yhteyttä ensimmäisenä.

Nyt reistailee erään hytin ilmastointi. Robert Kokkola ja työparinsa **Maria Mikkola** koputtavat hytin oveen. Kokkola kysyy kohteliaasti, miten voi auttaa. Matkustajat toivovat ilmanvaihtoa voimakkaammaksi. Asia laitetaan kuntoon ja risteilijät ovat tyytyväisiä.

– Koitamme tehdä yöllä töitä kuntoon omin voimin niin pitkälle kuin mahdollista, ettemme joudu herättämään turhaan sähkömiestä tai korjausmiestä, Kokkola ja Mikkola painottavat.

– Avaamme paljon esimerkiksi tukkeutuneita viemäreitä tai vaihdamme lakanoita sekä pyyheliinoja, jos asiakas niin toivoo. Joskus hytin valot vilkkuvat tai säädetään lämmitystä.

Tilannetajua ja ripeyttä

Laivatyössä joutuu kohtaamaan paljon humalaisia asiakkaita. Talousapulaiselta vaaditaan työssään ripeyttä ja hyvää tilannetajua.

– Usein käymme etsimässä esimerkiksi vuoteen ja seinän väliin tippunutta kännykkää tai hyttiavainta.

Talousapulaiset toimivat aluksella myös valvovina silmäpareina. Laiva on sokkeloinen paikka liikkua ja matkustajien ohjeistus oikeasta suunnasta on jokaistä.

– Laivalla matkustaa paljon lapsia ja ikäviä kyllä he joskus eksyvät, jolloin osallistumme heidän etsintäänsä.

Yötyö on itsenäistä ja sopii reippaalle Robert Kokkolalle, joka on tehnyt jo 16 vuotta yötyötä. Myös Mikkola kertoo olensa oikeassa ammatissaan.

– Olen yöihminen ja tämä työ sopii minulle kuin nenä päähän, hän kertoo.

Kun koronapandemiasta aikanaan päästään, Mikkola toivoo muutoksia vuorotteluun.

– Asun Vaasan lähellä Mustasaarella, jonne matkustan junalla/autolla. Uuden vuorottelun myötä teemme laivalla 8 päivää töitä ja vapaata on 6 päivää, jolloin ehdimme matkustaa kotiin ja olla siellä pari-kolme päivää, kunnes on lähdettävä jälleen takaisin töihin. Toivoisin, että koronan jälkeen palattaisiin vanhaan vuorotteluun 8 töitä ja 8 vapaata, Maria toivoo.

Nyt Mikkola ja Kokkola ovat kuitenkin todella tyytyväisiä, että M/s Gabriella on kesällä jälleen liikenteessä ja heillä on töitä.

– Olin kotona lomautettuna lähes koko vuoden, kun laiva seiso. Tilanne oli taloudellisesti hyvin stressaava ja oli laskettava joka pennin, että rahat riittävät, Mikkola kertoo merimiehen arjesta. ⚓



Lakanoiden uusi viikkaustapa hidastaa työtä

LAKANOIDEN VEEKKAUSTYYLI

on muuttunut entisestään. Aikaisemmin lakanapaketin pystyi vain vetäisemään auki ja petaamaan sängyn päälle, nyt pinkkaa on viikattava ensin auki.

– Viikataanko lakanat nykyisin eri koneella kuin aikaisemmin, Robert Kokkola pohtii.

Työehtosopimusten rajariitojen ratkaisut etenevät

TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖN TIEDOTE 16.9.2021

Työministeri **Tuula Haataisen** tilaamassa selvityksessä on tunnistettu syitä ja mahdollisia ratkaisutapoja rajariitoihin, jotka liittyvät työehtosopimuksiin. Tavoitteena on säilyttää työrauha sekä ehkäistä ja ratkaista riitoja työmarkkinoilla. Selvityshenkilöt ehdottavat muun muassa uutta vapaaehtoista sovittelumenettelyä. Ehdotusten valmistelu jatkuu kolmikantaisessa työryhmässä.

Rajariidoilla tarkoitetaan riitoja, joissa työnantaja ja työntekijäpuoli ovat eri mieltä siitä, mitä työehtosopimusta työnantajan teettämään työhön pitäisi soveltaa.

Selvityksen mukaan rajariitoja syntyy, kun

- sovellettavaksi voi tulla useampia työehtosopimuksia
- työnantajaa vaaditaan sitoutumaan uuteen työehtosopimukseen
- työnantaja järjestäytyy uudelleen
- ammattiliitot yhdistyvät tai muuttavat järjestöpoliittisia tavoitteitaan tai
- työmarkkinat ovat muutoin murroksessa.

Rajariitojen syitä selvitettiin haastatteleamalla työmarkkinoiden toimijoita. Selvityksen tekivät Merimies-Unionin entinen pu-

heenjohtaja **Simo Zitting** ja varatuomari, oikeustieteen kandidaatti **Minna Etu-Sepälä**.

– Kiitän selvityshenkilöitä perinpohjaisesta työstä ja konkreettisista ehdotuksista. Tästä on hyvä jatkaa valmistelua. Tavoitteemme on kunnianhimoinen, mutta saavutettavissa: tarjota entistä paremmat keinot ehkäistä ja ratkaista rajariitoja, työministeri Tuula Haatainen sanoo.

Vapaaehtoiselle sovittelulle ja osapuolten kuulemiselle isompi rooli

Selvityshenkilöiden ehdotukset voi jakaa kolmeen ryhmään.

Ensimmäiset ehdotukset liittyvät työriitojen sovittelujärjestelmän kehittämiseen ja valtakunnansovittelijan tehtäviin. Selvityshenkilöt esittävät muun muassa, että työtaisteluilmoitukseen perustuvan sovittelun rinnalle luotaisiin vapaaehtoinen sovittelu. Se koskisi työehtosopimusten rajariitoja ja muita työriitoja. Valtakunnansovittelijalla olisi velvollisuus ryhtyä sovitteluun osapuolen tai osapuolten pyynnöstä myös tilanteissa, joissa työriitaan ei liity työtaistelun uhkaa tai sellaisen vaaraa.

Toiseksi selvityshenkilöt esittävät muu-

toksia kuulemismenettelyyn työtuomioistuimessa. Ehdotuksen mukaan lainsäädäntöä tulisi muuttaa siten, että jos oikeudenkäynnin kuluessa esitetään vaatimuksia muun kuin kanteessa mainitun työehtosopimuksen soveltamisesta, kyseisen työehtosopimuksen osapuolille varataan mahdollisuus tulla kuulluksi asiassa.

Kolmanneksi selvityshenkilöt ehdottavat, että niin sanottua järjestöehdon käyttöä selkiinnytetäisiin tes-rajariitoihin kytkeytyvien työrauhahäiriöiden ehkäisemiseksi. Järjestöehdolla voidaan rajoittaa työehtosopimuksen tai sen osan soveltamista vain sopimuksen osapuolena olevan järjestön jäseniin.

Uusi kolmikantainen työryhmä jatkaa ehdotusten valmistelua

Työministeri Haatainen asettaa uuden kolmikantaisen työryhmän valmistelemaan selvityshenkilöiden esityksiä.

– Konkreettisten esitysten pohjalta on hyvä jatkaa ehdotusten työstämistä työmarkkinajärjestöjen kanssa, erityisesti järjestöehdon käytön selkeytys vaatii vielä yhteistä paneutumista, ministeri Haatainen sanoo. 

JOS SAUNA, VIINA JA TERVA EI AUTA...

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Pohdimme kahvipöydän ääressä, mitä laki mahtaa sanoa siitä, mitä lääkkeitä ja tarvikkeita aluksella pitää olla ja miten sairashytti on varusteltava. Entä jos tapaturmassa loukkaantunutta merimiestä ei voidakaan hoitaa riittävällä tavalla aluksella?

LAKIMIES: Alusten laiva-apteekkien on pitänyt olla *laiva-apteekkilain* (584/2015) mukaisia vuodesta 2016 alkaen. Lakia täydentää sosiaali- ja terveysministeriön *asetus laiva-apteekista* (589/2015). Asetuksen liitetaulukkoissa on lueteltu yksityiskohtaisesti ne lääkeaineet ja tarvikkeet vähimmäismäärineen, jotka laiva-apteekissa tulee olla eri liikennealueilla. Tarvikkeilla tarkoitetaan esimerkiksi desinfointiaineita, suojavarusteita, lastoitus- ja sidetarpeita ja instrumentteja kuten mittareita, neuloja ja ruiskuja.

Laivaisäntä eli varustamo vastaa siitä, että aluksen ja sen pelastusveneiden ja -lauttojen laiva-apteekki ensihoitopakkausineen on lain ja asetuksen mukainen. Aluksen päällikkö huolehtii niistä käytännössä eli siitä, että aluksessa on vähintään lain, asetuksen ja sen liitteiden mukainen määrä lääkkeitä ja tarvikkeita ja päättää, tarvitaanko niitä mahdollisesti enemmän. Tarpeen vaatiessa tai erityisen lääkemääräyksen mukaisesti päällikön on tehtävä täydentäviä hankintoja esimerkiksi epidemia-aikana. Päällikkö vastaa myös siitä, että ensiapua ja hoitoa annetaan aina tarvittaessa ja että lääkkeitä luovutetaan niitä tarvitseville henkilöille.

Laiva-apteekki on ensisijaisesti aluksen henkilökuntaa eli merenkulkijoiden aluksessa tapahtuvaa sairaanhoitoa varten. Yleisen pelastusvelvollisuuden mukaisesti kiireellisissä tapauksissa lääkkeitä ja tarvikkeita voidaan käyttää myös muiden aluksessa olevien henkilöiden hoitoon.

Laiva-apteekki on säilytettävä ulkopuolisten ulottumattomissa lukitussa tilassa ja sellaisessa järjestyksessä, josta lääkkeet ja tarvikkeet voidaan ottaa nopeasti käyttöön. Siitä on pidettävä *lääkepäiväkirjaa*, johon merkitään hankitut ja poistetut lääkkeet ja tarvikkeet, hoidossa käytetyt ja potilaalle luovutetut lääkkeet sekä suoritettut hoitotoimenpiteet potilaan yksityisyydensuojaa kunnioittaen. Laiva-apteekkiin kuuluu myös painetussa tai sähköisessä muodossa olevia *oppaita* aluksella annettavasta lääkinnästä, ensiavusta ja sairaanhoidosta (esimerkiksi Laivasairanhoidon käsikirja). Laillistetun proviisorin on *tarkastettava* laiva-apteekki sisältöineen ja säilytysolosuhteineen säännöllisesti vähintään vuoden ja kotimaanliikenteessä vähintään kolmen vuoden välein.

Laiva-apteekin *sisältö ja sen laajuus määräytyy neljän alusluokan mukaan ja laivaväen lukumäärän mukaan*. Alusluokkaan A kuuluvat ne ulkomaanliikenteen alukset, jotka liikennöivät alusluokkien B ja C ulkopuolella eli kauempana kuin 150 merimailia Euroopan unionin tai Norjan satamasta. Alusluokka D kattaa kotimaanliikenteen alukset. Laiva-apteekkiasetuksen liitteissä on määritelty taulukko-

muodossa lääkkeiden vähimmäismäärät alusluokan mukaan. Esimerkiksi ibuprofeinia eli ”buranaa” tulee olla kaikkien alusluokkien aluksissa 100 tablettia, kun taas ummetuksen hoitoon käytettävää lääkettä tulee olla vain alusluokkien A ja B aluksissa. Jos aluksella kuljetetaan vaarallisiksi luokiteltuja aineita, on tämä otettava huomioon myös laiva-apteekin sisällössä asetuksen liitteen 2 mukaisesti. Liitteen mukaisten vähimmäismäärien lähtökohtana se, että aluksessa työskentelee enintään 15 laivaväkeen kuuluvaa henkilöä. Jos laivaväkeä on enemmän, eri lääkkeitä tulee liitteen mukaan olla aluksessa vähintään 1½-kertainen määrä. Lisäksi aluksen varustukseen kuuluu liitteen 3 mukainen *ensihoitopakkaus*, joka sisältää elvytysvälineitä ja lääkkeitä. *Pelastusveneet ja -lautat* kotimaanliikennettä lukuun ottamatta on varustettava vesitiiviillä pakkauksella, josta löytyvät liitteessä 4 mainitut lääkkeet, hoitotarvikkeet ja ensiapuohjeet.

Laiva-apteekkilain mukaan hoitotoimenpiteen oikeellisuus on epävarmoissa tilanteissa varmistettava kysymällä ohjeita lääkäriltä. Esimerkiksi merkinnällä ”vain lääkärin ohjeen mukaan” varustettuja lääkkeitä annetaan vasta sen jälkeen, kun lääkäriltä on saatu tapauskohtaiset ohjeet lääkkeen antamisesta ja annostelusta. Alusten sairaanhoitajat ja lääkintäperämiehet voivat käännyä varustamon työterveyslääkäreiden puoleen tai tarvittaessa käyttää *Telemedical-palvelua* (TMAS), jonka avulla alukselta saadaan meripelastuskeskuksen tuella puhe- tai videoyhteys päivystävään, laivaolosuhteet tuntevaan lääkäriin.

Merityösopimuslain (756/2011) 2 luvun sääntöjen mukaan työnantajan on huolehdittava sairastuneen tai loukkaantuneen työntekijän *asianmukaisesta hoidosta*. Hoidon paikan ja sisällön määrittelee hoidon tarve eli sairauden tai vamman luonne ja laatu. Lain mukaan työntekijä on tarvittaessa toimitettava hoidettavaksi maihin.

Sairashyttiä koskevat määräykset on kirjattu valtioneuvoston asetukseen laivaväen asuin ympäristöstä (825/2012). Sen mukaan aluksella on oltava sairashytti, jos laivaväkeä on vähintään 15 henkilöä ja jos alus on tavallisissa oloissa keskeytyksettä merellä yli kolme vuorokautta. Monissa aluksissa on erillinen sairashytti, vaikka nämä molemmat ehdot eivät täytykään.

Sairashyttiin pitää olla helppo pääsy kaikissa sääoloissa ja sen vuodepaikat, valaistus, ilmanvaihto ja lämmitys on suunniteltava siten, että ne edistävät potilaan hoitoa ja hyvinvointia. Sairashytissä tulee olla oma kylpyhuone ja laite, jolla saa yhteyden komentosillalle. Nimettyä sairashyttiä ei myöskään saa käyttää muuhun kuin sen suunniteltuun tarkoitukseen. Se ei siis ole varamajoitustila esimerkiksi harjoittelijalle.

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi

ECKERÖ LINEN PÄÄLUOTTAMUSVAALITULOS

Matias Widjeskog on valittu Merimies–Unionin uudeksi pääluottamusmieheksi Eckerö Line –varustamossa.

Eckerö Linen Merimies–unioniin kuuluva henkilöstö valitsi pääluottamusmiehen vaalilla. Ehdokkaina olivat **Jan Holm, Tomi Lamminen** ja Matias Widjeskog.

Kisa oli tasainen. Matias Widjeskog voitti kolmella äänellä ja tuli valituksi uudeksi pääluottamusmieheksi.

Widjeskog toimii pääluottamusmiehenä kauden **1.10.2021–30.9.2024**. Tomi Lamminen on saman ajan varapääluottamusmies.

ECKERÖ LINES HUVUDFÖRTROENDE- MANNAVAL - RESULTAT

Matias Widjeskog har valts till Sjömans–Unionens nya huvudförtroendeman inom rederiet Eckerö Line.

Eckerö Lines, till Sjömans–Unionen hörande personal valde huvudförtroendemannen genom val. Kandidaterna var **Jan Holm, Tomi Lamminen** och Matias Widjeskog.

Konkurrensen var mycket jämn. Matias Widjeskog vann med tre (3) röster och valdes till ny huvudförtroendeman.

Widjeskog fungerar som huvudförtroendeman under perioden **1.10.2021 – 30.9.2024**. Tomi Lamminen fungerar som vicehuvudförtroendeman under samma period.

Työsuojeluvaalit 1.11. – 31.12.2021

TYÖSUOJELUVALINNAT tehdään marras–joulukuussa. Työpaikkojen edunvalvonnan kannalta työsuojeluhenkilöiden valinta on merkittävä tapahtuma työpaikalla. Työsuojeluvaalit ovat ajankohtaiset marras–joulukuussa ja pääsääntöisesti aina kahden (2) vuoden välein.

Mikäli vaaleja on lomautusten paljouden takia hankalia järjestää, toimikauden jatkamisesta voidaan sopia varustamo– tai aluskohtaisesti.

Merenkulkualan työsuojelun vaaliohjeet löytyvät Merimies–Unionin kotisivuilta:
smu.fi > edunvalvonta > työsuojelu > Työsuojeluvaalit 1.11. – 31.12.2021

Arbetarskyddsval 1.11. – 31.12.2021

PÅ FARTYGEN FÖRRÄTTAS

arbetarskyddsval i november–december. De valdas mandatperiod omfattar de på valet följande två (2) kalenderåren om inte inom branschen eller i arbetarskyddskommissionen eller motsvarande samarbetsorgan på fartygen överenskommit om en längre period.

Ifall det på grund av det stora antalet permitteringar är svårt att arrangera valet, kan man rederi– eller fartygsvist komma överens om att förlänga mandatperioden.

Valanvisningar för sjöfartsbranschen man kan hitta från Sjömans–Unionens hemsidor:
smu.fi > på svenska > intressebevakning > Arbetarskyddsval 1.11. – 31.12.2021

Baarimestari kävi virkistämässä kansimiehen taitojaan M/s Finnmillillä

Koronapandemia tarjosi baarimestari Susanna Mäntysaarelle mahdollisuuden kerrata pitkästä ajasta puolimatruusin töitä, kun hän pääsi kokeilemaan täkkitöitä Finnlinesin M/s Finnmill-aluksella.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



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

Millillä aikataulu muuttui ja hätiin tarvittiin täkkäri, jolta hoituu tarvittaessa myös talouspuolen työt, Mäntysaari kertoo.

– Ensin ajatus paluusta puolikkaan töihin jännitti, mutta olen toisaalta rohkea luonne, joten lopulta ajattelin, että on kai sitäkin sitten kokeiltava pitkästä ajasta. Laivalla miehistö oli ymmärtävää ja sain joihin ihan hyvää perehdytystä.

Tehtäväkierrolla saatiin ”estettyä” yksi lomautus

Finnlinesilla on pyritty löytämään lomauteutulle talouspuolen väelle korvaavia tehtäviä, jos se vain on ollut mahdollista. Kun Mäntysaari meni tuuraamaan Finnmilliin, hänen oma paikkansa avautui toiselle henkilölle ja näin varustamossa pystyttiin siksi aikaa välttämään yksi lomautus. Mäntysaari lähettää myös varustamolle kiitoksen, että sai vaihteeksi kokeilla kansimiehen töitä.

– Välillä on tarpeellista siirtyä pois omalta mukavuusalueelta ja kokeilla jotakin uutta – tai tässä tapauksessa vanhaa. Siitä on 15 vuotta, kun toimin viimeksi täkkärinä, Mäntysaari laskeskelee taaksepäin.

Paluu puolimatruusin tehtäviin jännitti aluksi melkoisesti, Mäntysaari myöntää.

– Kun alkukankeudesta pääsi eroon, niin työt täkilläkin sujuivat. Olen tyytyväinen, että pääsin terästäämään jälleen taitojani täkillä ja sain vaihtelua omiin töihini. Pieni kierto eri työtehtävissä ei haittaa minua, päinvastoin se tekee välillä ihan hyvää. ➤

Rahtialuksilla on riittänyt hyvin töitä koko koronapandemian ajan. Finnlines-varustamossa ro-ro-alusten taloushenkilöstöä on jouduttu tosin lomauttamaan matkustusrajoitusten aikana. Viime kesänä matkustajaliikenne jälleen virisi – ja varustamoilla tahtoi olla jopa vaikeuksia löytää aluksille määrättyihin vakansseihin riittävästi väkeä.

Merten moniosaaja

Finnlinesin M/s Finnlady-aluksella baarimestarina työskentelevä **Susanna Mäntysaari** on todellinen merten moniosaaja. Hän on tehnyt pitkän uran suomalaisilla rahtialuksilla. Yksi tähänastisen uran erikoisimmista kokemuksista oli Italian Raven-

nassa käyty helikopteripelastautumiskurssi, joka liittyi komennukseen Tunisiassa. Siinä helikopteri upotettiin altaaseen seitsemän kertaa miten päin milloinkin ja sieltä sitten jokainen sukelsi oman ikkunansa kautta pintaan.

Tällä haavaa Mäntysaari on viihtynyt pitkään Finnlinesilla, jonka laivoilla hän on toiminut muun muassa tarjoilijana, talousapulaisena ja tällä hetkellä baarimestarina. Hänellä on myös puolimatruusin koulutus, mutta täkkitöitä hän teki viimeksi 15 vuotta sitten.

– Viime syksynä varustamo otti minuun yhteyttä ja kysyi, haluaisinko mennä ylimääräiseksi täkkäriksi M/s Finnmilliin, joka liikennöi Hangosta Saksan Rostockiin.



Kuopiosta kotoisin oleva puolimatuusi Jalmari Pirinen kertoo ajautuneensa merityöhön sattumalta. Samalla laivalla on töissä myös muitakin kuopiolaisia. Puolimatuusi tekee aluksella erinäisiä aluksen kunnossapitoon liittyviä tehtäviä: nyt on alkamassa kannen spuulaus, eli pesu ja laivaakin maalataan, totta kai.

Puolimatuusi Jalmari Pirinen käy Kuopiosta rahtilaivalla töissä

Puolimatuusi Jalmari Pirinen asuu Kuopiossa ja käy Finnlinesin M/s Finnladylla töissä. Samalla laivalla työskentelee muitakin kuopiolaisia. Merenkulku työllistää ihmisiä Savoa myöten.

Juu, en myö ole aluksen ainoa kuopijon kaapuntilainen, Jalmari veistelee.

26-vuotias Pirinen on hieno esikuva nuorille reippaasta merenkulkijasta. Hän opiskeli merimieheksi Kotkassa Etelä-Kymenlaakson ammattiopistossa. Pirinen on työskennellyt merillä nyt neljä vuotta, kaikki niistä Finnlines-varustamossa. M/s Finnladylla hän on toiminut kaksi vuotta puolimatuusina.

– Laivallamme on hyvä työyhteisö ja lupsakat työkaverit, Pirinen kertoo.

Kolmen viikon törni

Pirinen ajaa Kuopiosta Vuosaaren töihin muutaman tunnin. Laivalla on mahdollista käydä töissä kauempaakin Suomesta.

– Törni, eli työvuoro laivalla, kestää kolme viikkoa, jonka jälkeen on kolme viikkoa vapaata.

Merimiehille vuorottelujärjestelmä on päivänselvä, mutta moni maakrapu ei ymmärrä siitä tuon taivaallista. Asiat eivät ole olleet Suomen lipun allakaan kuten tänä päivänä. Vuorottelujärjestelmä on neuvoteltutyön tulosta.

M/s Finnlady liikennöi

Vuosaaren ja Travemünden välillä

M/s Finnlady liikennöi Vuosaaren ja Saksan Travemünden välillä. Laivan kansipuolella on töissä neljä henkeä ja yksi harjoittelija. Puolimatuusi Pirisen työ pitää sisällään muun muassa ruumaan ajavien ajoneuvojen ohjausta oikeille paikoilleen. Kesäisin aluksilla liikkuu paljon henkilöautoja. Matkustajien opastus eri kielillä kuuluu kansimiehen perustehtäviin.

Bing Wang jätti ravintolatyön maissa ja ryhtyi merimieheksi

Kiinasta Suomeen 14 vuotta sitten muuttanut Bing Wang opiskeli Etelä-Kymenlaakson ammattiopistossa (Kotkan merikoulu) merimieheksi. Nyt hän työskentelee Finnlinesin M/s Finnladylla. Laivalla mukavinta ovat hyvät työkaverit.

Merenkulku tarjoaa uusia ammatillisia mahdollisuuksia maissa työskenteleville. Kiinalainen – nykyään suomalainen – **Bing Wang** on yksi heistä. Hän teki ravintolatöitä Kiinassa ja sittemmin Suomessa, kunnes keksi hakea opiskelemaan Kotkassa Ekamiin ja lähti meritöihin.

Bing oli loppukeväästä 2021 harjoittelussa **Finnlinesin** M/s *Finnlady*-aluksella. Sen jälkeen hän on toiminut siellä talousapulaisena.

– Olen viihtynyt merillä todella hyvin. Vaikka olen kiinalainen, minuun on suhtauduttu positiivisesti, Bing kertoo.

Hänen silmänsä osoittavat, että mies on toisissaan.

– Täällä on todella mukavat työkaverit ja kippari. Saan aina apua, jos en osaa jotakin, hän kehuu työkavereitaan.

Kiinan 40 asteen pakkasista Suomen Tornioon töihin

Bing on kotoisin Pohjois-Kiinasta. Pienessä, ”vain” kolmen miljoonan asukkaan kotikaupungissa voi olla talvella jopa 40 astetta pakkasta. Kesällä puolestaan on paljon kuumempaa kuin Suomen tämän kesän ennätysheiteillä.

Bing työskenteli Kiinassa ravintolassa 17 vuotta. Sitten hän sai ystävältään tarjouksen lähteä töihin Tornioon Suomeen. Ehkä oman kotipaikkakunnan kovat pakkaset madalsivat kynnystä muuttaa Pohjois-Suomeen.

Muutto Suomen toiseen päähän, Kotkaan

Bing työskenteli pitkään ravintolassa Torniossa, sitten hän muutti Suomen toiseen päähän, Kotkaan.

– Työskentelin Suomessa eri ravintolois-

sa 13 vuotta ja halusin työhöni vaihtelua. Nyt asun Kotkassa, jossa keksin hakea opiskelemaan merikouluun. Haluan oppia uutta ja vielä paremmin suomen kieltä, Bing kertoo opiskelumotiiveistaan.

Niin Bingistä tuli merimies ja nyt hän työskentelee talousapulaisena laivalla.

– Tämä on siisti ja hyvin pidetty laiva. Merellä voi ihailla kaunista Itämerä, hän pitää uutta työympäristöään erittäin viihtyisänä.

Kotona Kotkassa Bingiä kotiin odottavat vaimo ja lapsi. Merityössä pitkät vapaat ovat luksusta moneen maapuolen ravintolaan nähden. Uuteen laivatyöhönsä Bing suhtautuu intohimoisesti.

– Omassa työssään pitää huomioida työkaverit ja olla vastuullinen. Katson aina hyvin tarkkaan kaikki asiat läpi, että ne ovat kunnossa, talousapulaisen työmoraali on korkea.

M/S FINNLADYLLÄ valmistetaan aina silloin tällöin miehistön omiin kotipaikkakuntiin liittyviä erikoisruokia. Bing valmisti harjoittelunsa aikana miehistöille kiinalaista ruokaa. Suomen paikallisista erikoisuuksista miehistö on maistellut erimerkiksi kalakukkoa ja lapskoussia, joka on naudanlihasta perunasta ja muista juureksista tehty ”sekasotku” – ja Rauman perinneruoka. Erikoisuus on saapunut Suomeen Saksasta, kuinkas varmasti muuten kuin merenkulkijoiden matkatuliaisena.

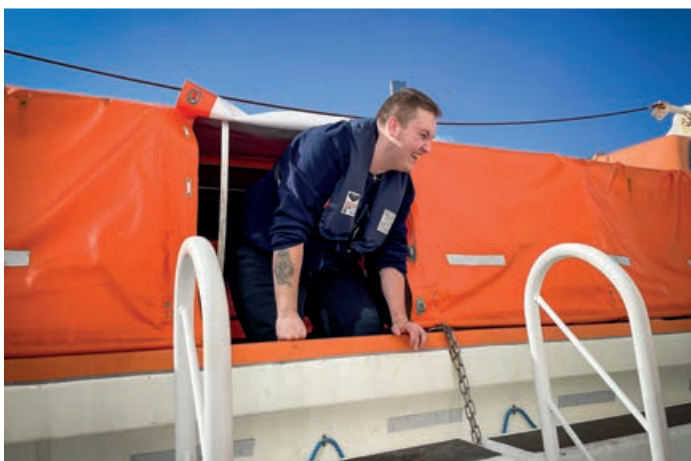


Baarimestari Susanna Mäntysaari (vas), talousapulainen Bing Wang, keittiömestari Kaisa Kekäle ja Jenna Eskelinen



Finnlinesin M/s Finnladyllä harjoiteltiin pelastautumista

Suomalaisissa varustamoissa järjestetään säännöllisesti pelastautumisharjoituksia. M/s Finnladyn miehistön pelastusveneharjoitukset Vuosaaren satamassa 1.9.2021.



Merenkulun turvallisuuspalkinto Sea Sunday 2021

M/s Amorellan koko miehistölle vahvasta ammattitaidosta matkustaja-aluksen evakuoinnissa

Turvallisuuspalkintotoimikunta luovuttaa Merenkulun turvallisuuspalkinnon 2021

M/s Viking Amorella-aluksen koko miehistölle. Perusteena on aluksen karilleajon jälkeinen evakuointi ja muiden pelastustoimien hoitaminen turvallisesti.

KUVAT PEKKA KARPPANEN



Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka luovutti merenkulun turvallisuuspalkinnon M/s Amorellan koko miehistölle, joista osa oli edustettuina palkinnonjakotilaisuudessa. Vasemmalla turvallisuusperämies Tommi Heikkilä, konepäälikkö Stefan Mattsson, päälikkö Rune Fellman kuvan keskellä palkinnon kanssa, liikenneministeri Timo Harakka, ravintolapäälikkö Nanna Lahtinen ja hotellipäälikkö Peter Falk. Palkinto jaettiin Katajanokalla 20.9.2021 tasan vuosi karilleajon jälkeen.

ka perustivat heti onnettomuuden tapahtuttua matkustajille Maarianhaminaan Strandnäsin koululle evakuointikeskuksen.

Suuremmat meripelastustehtävät vaativat aina saumatonta yhteistyötä eri viranomaisten ja muiden merenkulun toimijoiden välillä. Länsi-Suomen Merivartiosto osallistui M/s Amorellan pelastustöihin heti onnettomuuden tapahtuttua ja piti yhteyttä aluksen sekä varustamon kanssa. Meripelastuskeskus (MRCC Turku) hälytti onnettomuuspaikalle useita laiva-, vene- sekä ilma-alusyksiköitä, sekä johti pelastustoimintaa siihen asti, kunnes M/s Amorella saatiin turvallisesti pois matalikolta onnettomuutta seuranneena päivänä.

Erityismaininta ja kiitos M/s Amorellan evakuoinnin onnistumisesta kuuluu aluksen toiselle päälikkölle **Jan Enkvistille**, joka hälytettiin vapailtaan Turun meripelastuskeskukseen 20.9.2020 avustamaan M/s Amorellan pelastustoimien johtamisessa. Enkvistin erittäin merkittävä panos, sitoutuneisuus sekä asiantuntemus M/s Amorellasta ja sen toimintatavoista edesauttoivat pelastustoimien onnistumisesta merkittävästi. 🚢



Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka ja Merimies-Uniönin puheenjohtaja Kenneth Bondas, joka esitteli merenkulun turvallisuuspalkinnon saajan.

Matkustaja-alus M/s Amorella sai pohjakosketuksen 20.9.2020 klo 12.35 Apteekkarin väylällä Ahvenanmaalla, Långnäsin kaakkoispuolella. Alukselle tuli pohjakosketuksen seurauksena vuoto keu-

laan ja se navigoi Järsön saaren rantaan, jotta se välttyisi uppoamiselta. Aluksella oli tapahtumahetkellä yhteensä 281 henkilöä ja 80 miehistön jäsentä. Karilleajossa ei tapahtunut henkilövahinkoja, eikä kenenkään henki ollut välittömässä vaarassa.

Laivan päälikön **Rune Fellmanin** johdolla M/s Amorellan miehistö hoiti evakuoinnin turvallisesti ja rauhallisesti. Suomen lipun alla purjehtivilla kauppa-aluksilla järjestetään säännöllisesti hätä- ja pelastautumistilanteita. Matkustajilta saadun palautteen mukaan M/s Amorellan pelastustoimet tehtiin rauhallisesti ja tavalla, joka välitti matkustajille kokemuksen siitä, että he ovat turvassa ja heidän evakuointinsa sujuu hyvin.

Kiitos onnettomuustilanteen hoitamisesta kuuluu myös ahvenanmaalaisille, jot-

Kansakunnan koneverstaalla

TEKSTI JANNE LAHTINEN KUVA GETTY IMAGES

Suomalaisten tummareunaisten tuntojen ilmaavana tulkitsijana paikkansa vakiinnuttanut laulaja **Mikko Alatalo** sanoitti *rikkoon olevan riskillä ruma* viitaten riskiin laatusanana. Sana *riski* on rotevaa ja voimakasta kuvaavan adjektiivin lisäksi myös ei-toivotun lopputuloksen uhkaa ja todennäköisyyttä kuvaava substantiivi. Tästä monimerkityksisyydestä olemme koronaviruksen aiheuttaman globaalin pandemian myötä tulleet kivuliaan tietoisiksi. Riski ja riskienhallinta ovat käsitteinä laskeutuneet kansan syvien rivien pureskeltavaksi kenties ennätyskyselyllä pieteteillä.

Riskillä mennään

Tapani on kysyä opiskelijoilta työturvallisuudesta puhuttaessa, olisivatko nämä valmiita ottamaan riskin saattaakseen käsillä olevan työtehtävän päätökseen? Usein vastaus kuuluu *emme tietenkään hyväksy mitään riskejä*. Oikein vai väärin? Sekä että. Otetaan siis riskin käsitteen pureskeluun kaikille tuttu liikennekulttuuri. Voit tehdä liikenteessä kaiken oikein ja silti kuolla liikenneonnettomuudessa. Loppuelämäsi ensimmäinen päivä saattaa olla liikenteessä myös viimeisesi, sillä liikenneturvallisuus on kollektiivinen ilmiö.

Yksilökeskeisyys saa kyytiä

Kollektiivisuus on osa kaikkea sitä tekemistämme, jolla voi olla vaikutuksia toisiin ihmisiin. Pukiessamme maskin kasvoillemme ruokakaupassa osoitamme kollektiivista välittämistä toisista, vaikka ehkä olisimme itse sairastaneet jo koronan, emmekä kaikella todennäköisyydellä enää sairastuisi itse uudelleen. Otamme myös koronakotitteet suojautuaksemme itse koronalta, ja suojataksemme siten myös muita. Koronaviruksen myötä ihmiskunta on pakotettu ennennäkemättömän laajaan testiin, jossa haastetaan ihmiskunnan kollektiivinen kyky pitää huolta toisistamme ohi individualististen näkemystemme. Koronavirus kaikkien varotoimienkin käytöstä huolimatta osoittanut toteen, että saadaksemme työn tehtyä on pakko ottaa riski.

Riski on ei-toivotun tapahtuman todennäköisyyden ja seurauksien vakavuuden summa. Voimme sietää vaikkapa kuoleman riskin, jos todennäköisyys sille on äärimmäisen pieni. Toisin päin ajateltuna voimme sietää töihin kävelemisen ilman sateenvarjoa, sillä vaikka kastuisimmekin, sen merkitys on ei-toivottuna lopputulemana ainakin kuolemaan verrattuna vähämerkityksinen. Pyrimme tilannekohtaisilla arvioillamme kartoittamaan kulloistakin riskejä. Samoin toimimme koronaviruksen suhteen, vaikka THL ja lukuisat viranomaistahot julkaisevat kansainvälisiä huippuasiantuntijoiden arvi-

oita siitä, kuinka kulloinkin olisi parasta menetellä. Kollektivismiin vastakohta onkin individualismi eli yksilökeskeisyys. Vaikka tarkoituksellista maskin käyttämättä jättämistä ei voida verrata tahalliseen tahi tuotamukselliseen liikenneerikkomukseen, niiden syntymekanismeissa on individualistista hengenheimolaisuutta.

Merikuljetuksissa riskit pyritään minimoimaan

Liikenteessä jonkin suuruinen riski on todetusti pakko ottaa ja se pätee myös merikuljetuksiin. Laivat liikkuvat kansainvälisesti vierailien välillä koronatilanteen pahimmissakin pesäkkeissä. Korona tai ei, ihmiset tarvitsevat selviytyäkseen Maslown tarvehierarkian mukaisesti energiaa, lämpöä ja perusturvallisuutta. Näistä laivoilla voimme kuljettaa ruokaa ja polttoaineita, kun taas perusturvallisuuden takeena on oma käytöksemme ja yhteisössämme vallitseva turvallisuuskulttuuri.

Fennovoiman turvallisuuskulttuurijohdaja **Teemu Reiman** tutkijakollegoineen määritteli vuonna 2008 turvallisuuskulttuurin olevan *monitasoinen ilmiö, jossa yhdistyvät henkilöstön kokemukset ja näkemykset, työyhteisön sosiaaliset ilmiöt ja organisaation toimintaprosessit*. Turvallisuuskulttuuri on monisäikeinen ilmiö, eikä sitä ole syytä keinoitekoisesti yksinkertaistaa vain ymmärtääksemme asian parem-



min. Saadaksemme vaikeasti ymmärrettävän käsitteen liepeestä kiinni, pohtikaamme turvallisuuskulttuuria vaarallisia työkaluja ja työstökoneita vilisevän koneverstaailan välityksellä.

Turvallisuuskulttuurin tason määrittelee se, miten koneverstaassa työskentelevät jatkavat toimintaansa, kun työnjohto poistuu tilasta. Kaikista turvallisuusmääräyksistä edelleen kiinnipitävät työntekijät lienevät oivaltaneet, että säännöt ovat heidän omaksi parhaakseen ja noudattavat ohjeita itseohjautuvasti. Valvonnan puuttuessa työsuojelullisesti yksilöllisempiä lähestymiskulmia soveltavat työntekijät taas noudattivat ohjeita ja määräyksiä vain työnjohdon läsnä ollessa, koska niiden noudattamatta jättämisellä on tiedettyjä negatiivisia yksilötason seuraamuksia. Valvonnan poistuminen ja kollektiiviseen vastuunkantokykyyn luottaminen paljastaa koneverstaassa työskentelevän työyhteisön turvallisuuskulttuurin tilan, ja niin tekee nyt myös koronavirus. Me kaikki olemme tässä ajassa samassa laivassa ja sen samalla suurella koneverstaalla ilman työnjohtoa.

Titanic upposi, syntyi SOLAS

Merenkulkijoiden priorisointi koronasuojautumisessa ja siten kauppa-alusten henkilöstön turvallisen liikkumisen mahdollistaminen olisi askel kohti varmennettua ulkomaankauppaa. Olemme kuulleet luke-

mattomia kertomuksia kuukausiksi, jopa yli vuodeksi kotoaan koronan vuoksi läheistään eristetyistä merenkulkijoista ja kuten merenkulkua ympäröivässä yhteiskunnassakin, myös ikävä kyllä kuolemantapauksista. Nämä yksilötason makaaberit koronan ilmentymät ovat selkeitä indikaatioita epäonnistumisesta hoitaa yhteiskunnan avaintoimintoja kriisin yllättäessä.

Kansainvälisen merenkulun kattojärjestö IMO:n vastineet ei-toivottuihin lopputulemiin heijastelevat ihmiskunnan toimintakulttuuria reagoidessaan esiin pulpahteleviin uhkakuviiin usein vasta niiden materialisoiduttua. Tästä esimerkkeinä ovat SOLAS, joka sai ensi sysäyksensä Titanicin uppoamisesta. ISPS-koodi taas oli New Yorkin kaksoistornien syyskuun terrori-iskun yksi monista seurauksista. Herald of Free Enterprise:n haveri oli alkusysäys ISM-koodille. Nyt vitsauksenamme on koronavirus, jonka laajuus ja nopea eskaloituminen yllättivät tunnetusti yhteiskunnan, eikä IMO ollut tässä poikkeus.

Uhkien selättämiseen ei ole ohjekirjaa, mutta laivayhtiössä varaudutaan parhaan mukaan

Vastuu yhteiskunnan toiminnasta on jaettu ja koskee kaikkia yksilöitä organisaatioita, joiden toiminta on osa yhteiskuntaa ja jolla on vaikutuksia yhteiskunnan muihin toimintoihin. Siksi kaikkien yhteisöjen, yritysten ja

yksilöiden on kannettava yhdessä vastuu syntyneen globaalin murhenäytelmän selättämisestä. Ravintoloita voidaan sulkea ja kouluja käydä etänä, mutta merenkulkua ei voida pysäyttää sen ollessa Maslown tarvehierarkian elementeille käänteentekevästi tärkeää. Laivayhtiöt ja esimerkiksi luotauspalveluiden tarjoajat varautuvat erilaisin varotoimin laskeakseen altistumien ja tartuntojen todennäköisyyden siedettävälle tasolle ja näin mahdollistaakseen ulkomaankaupan soljumisen jatkossakin mahdollisimman häiriöttä.

Kansakunnan koneverstaas on nyt valvojaa vailla, eikä käytettävissä ole globaalia koodia tai ohjekirjaa siitä, kuinka on toimitettava jatkossa. Noudatetaan viranomaisten ohjeita, välitetään toisistamme, ja välitetään koronariskin arvioijina ryhmää numero kolme. Mitä ihmeen ryhmää numero kolme? No, ryhmään yksi kuuluvat ne, jotka tietävät, että tietävät. Ryhmään kaksi taas ne, jotka tietävät, että eivät tiedä. Ryhmä kolmessa taas ovat he, jotka eivät tiedä, että eivät tiedä. Hyvän merimiestavan mukaisesti tuotamme yksilöinä jatkossakin lisää arvoa yhteiselle turvallisuudelle, sillä kuten viimeaikainen uutisointi osoittaa, kansakunnan koneverstaas vaikeuksia ei ole vielä selätetty. 

Helsinkiläinen perheyrittäjä Royal Line on kuljettanut matkustajia jo vuodesta 1945, eli 76 vuotta. Royal Line toimii tärkeänä työllistäjänä Helsingissä ja tarjoaa töitä kymmenille ihmisille.

Royal Linen M/s Natalian byssassa helle tuntui, muttei kaatanut

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

*Kansimies Sebastian Toppari, tarjoilija Ida Juurakko,
kansimies Aleksanteri Iljin ja päällikkö Leo Hesanto.*



Ennätyksellisen lämmin ja vähäsa-
teinen kesä näkyi Helsingin vesi-
busseilla täysinä laivankansina.

– Tänä kesänä aluksillamme ris-
teili myös paljon kauempaa Suomesta saa-
puneita matkailijoita, M/s Natalia-laivalla
sattumoisin vierailulla oleva **Royal Line**
-varustamon omistaja **Mikko Rautakorpi**
kertoo.

Vielä ei kuitenkaan tiedetä, pelastiko
helle tyngäksi jääneen risteilykauden ja
yltääkö mennyt kesä matkustajamääräl-
tään koronapandemiaa edeltävälle 2019
tasolle.

– Alkukesän matkustusrajoitukset teki-
vät hallaa risteilymyynnille. Matkustusrajoi-
tuksia purettiin vasta kesäkuun lopussa. Se
on harmillista. Sesonkimme alkaa jo touko-
kuussa ja rajoitusten vuoksi menetimme
tilausristeilyjen ennakkomyyntiä, tarjoilija
Ida Juurakko harmittelee ”venkslausta”.

Vesibussin keittiössä helle tuntuu, muttei kaada

M/s Natalialla järjestetään Helsingin edus-
talla *À la carte* -lounasristeilyitä, jotka kes-
tävät 1,5 tuntia. Iltojen suosittu tuote ovat
Kieltolaki-erikoisristeilyt. Vesibussin keit-
tiössä kaikki aluksella tarjoiltavat herkut
valmistaa kokki **Raffaele Salvatore**. Hän
työskentelee keittiössä yksin.

– Hyvin olen selvinnyt ja pärjään kyllä,
Salvatore kehuu.

Mennyt kesä oli ennätyksellisen lämmin
ja monien pienten vesibussien keittiöissä
on hikoiltu hellelukemissa. *Merimies*-lehti
lähtikin oikeastaan selvittämään, miten
byssassa pärjättiin superhelteiden aikaan.

– Meillä on täällä kaksi tuuletinta ja
saamme pienet venttiilit auki. Aluksen keit-
tiö sijaitsee alhaalla vesirajan tuntumassa
ja osittain sen alapuolella, mikä viilentää
keittiötä, Salvatore esittelee.

Keittiön lämpötila nousi kyllä 30 aste-
seen, kuten ulkoilmakin.

– Keittiössä mennään näillä, mitä ulkoa
puhaltaa. Sama tilanne on ylhäällä kome-
tosillalla, jossa tosin saa ovet auki ja ristei-
don päälle, kokki Raffaele Salvatorella ja
kapteeni Leo Hesannolla on tyytyminen.

Toisikohan ilmalämpöpumppu viilen-
nysapua kuumuuteen, pohditaan lopuksi
porukalla miehistön ja toimitusjohtajan
voimin.

– Ilmalämpöpumpun asentaminen ja
käyttö vaativat ovien ja ikkunoiden kiinni
pitämistä, jotta kone toimii kunnolla eikä
hajoa, toimitusjohtaja Rautakorpi selostaa.

Vesibusseilla matkustajat vaeltavat ala-
kerran sisätilojen ja ulkokannen välillä, jo-
ten läpiä ei voi tukkia. Vesibussilla tuuletuk-
seksi jäänee toistaiseksi siis vain ulkoa
hönkivä tuulenhenki, ellei yhtälöön keksit-
ä muuta ratkaisua. ➤➤



ITALIAN NAPOLISTA kotoisin oleva
kokki **Raffaele Salvatore** pitää
merityöstä.

– Hyvä, että risteilyliikenne lopulta
käynnistyi ja oli töitä. Koronapandemian
aikaan elämä on ollut taloudellista
selviytymistä – ja ei auta kuin toivoa,
että tapahtuisi käänne parempaan.

Salvatore on asunut Suomessa jo 40
vuotta. Hän muistaa, kun Kauppatorilla
myytiin vain perunoita ja juureksia
suoraan suomalaisilta tuottajilta, kun
hän saapui Suomeen. Nyt Kauppatorilla
on myynnissä samaa krääsää, jota
myydään kaikkialla.

Salvatore työskentelee Royal
Linella nyt kolmatta kesäänsä ja kehuu
laivan yhteishenkeä.

– Meillä on hyvä porukka ja mukava
kapteeni, jolta voi aina kysyä, jos ei
tiedä jotakin, hän kehuu työkaveriaan
Leo Hesantoa.

Salvatoren työt alkavat aamulla 10
– 11 aikaan. Töitä tehdään illalla puoli
kymmeneen. Töitä on viisi päivää
viikossa ja sunnuntai sekä maanantai
ovat vapaat.



KAPTEENI Leo Hesanto on viihtynyt hyvin saman työnantajan palveluksessa ja kipparoi Helsingin edustalla vesibusseja yhdeksättä kesää. Perheellinen pääsee illaksi kotiin, Hesanto pitää työn hyvänä puolenä. Ennen Royal Linea Hesanto työskenteli Suomen Purjelaivasäätiön kuunari Helenalla, jolla hän purjehti Atlantin yli. Purjelaivalla Atlantin ylitys kestää hyvällä tuulella parisen viikkoa. Kuunari Helena on Purjelaivasäätiön suurin koululaiva, jossa työskentelee neljä opettajaa ja 24 oppilasta.

Helsingin edustalla suhaavat vesipelit

Helsingissä aloitti kesällä uusi yrittäjä, **Skipperi**. Yritys toi liikenteeseen sähköveneet, joita kaikki voivat vuokrata. Miten ne ovat vaikuttaneet vesibussin ajoon?

– Yllättävää kyllä, pienet veneet ja vesiskootterit eivät aiheuta liikennöintiimme ongelmia. Sen sijaan 49er:t ovat hankalia väistettäviä niiden nopeuden vuoksi ja siksi, että ne purjehtivat siksakia myötätuuleenkin, yhdeksättä kesää vesibussia kipparoiva **Leo Hesanto** ynnää tilannetta.

– Aikataulumme ei kaadu onneksi pieneen viiveeseen, joten annan suurille purjeveneille tilaa ja odotan minuutin – kaksi, että he pääsevät ohittamaan meidät ja jatkan sitten matkaa, Hesanto kertoo.

SEBASTIAN TOPPARI työskentelee ensimmäistä kesäänsä Royal Linella. Kaksi aiempaa kesää hän oli JT Linella, jonne hän keksi hakea siskonsa perässä kesätöihin. – Meri on lähellä sydäntäni. Isovanhemmillani oli ravintolalaiva, jolla purjehdin. Kävin myös intin Upinniemiessä, Toppari kertoo.

Aleksanteri Iljin opiskelee Perhossa ravintolakoulussa. – Kaverilta kuulin, että vesibusseilla haetaan kesätyöntekijöitä ja niin päädyin tänne vesibussille töihin. Tämä on mukavaa työtä.



Tarjoilija Ida Juurakko pääsi Karibialta pois kreivin aikaan – sitten alkoivat koronasulut

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU



Ida Juurakko lähti 19-vuotiaana Itävaltaan hotelli- ja ravintola-alalle töihin ja on siitä lähtien ollut maailmalla. Kansainvälisten risteilijöiden matkassa pääsee eksoottisiin kohteisiin.

Tarjoilija **Ida Juurakon** määräaikainen työsopimus Karibialla **Holland America Linella** päättyi vain muutamaa päivää ennen ”koronasulkujen” alkamista.

– Jos työsopimukseni olisi loppunut muutamaa päivää myöhemmin, olisin jäänyt laivalle pitkäksi aikaa ”jumiin”, Ida Juurakko toteaa matkustusrajoituksista.

Monilla työkavereilla ei käynyt yhtä hyvin.

– Monet työkavereistani olivat aluksella monta kuukautta ylimääräistä, Juurakko piti heihin Suomesta käsin yhteyttä.

Holland America Line on Carnival Corporationin tytäryhtiö. Lopulta laivalle jääneitä merimiehiä kuljetettiin kotimantereilleen varustamon omilla aluksilla.

– Carnivalin laivat keräsivät merimiehiä eri laivoilta ja kuljettivat heidät kotimantereilleen: Eurooppaan, Aasiaan ja Afrikkaan.

Ulkolaisilla risteilijöillä hierarkkinen työkulttuuri

Suomeen päästyään Ida Juurakko sai Suomesta töitä Royal Linen vesibusseilta. Juurakko työskentelee tarjoilijana M/s Natalialla. Suomalainen työkulttuuri on rento verrattuna Karibian risteilijöihin.

– Siellä työkulttuuri on hyvin hierarkkinen ja asiakkaat vaativia. Oman laivamme asiakkaat olivat pääsääntöisesti yli 50-vuotiaita amerikkalaisia eläkeläisiä.

Suurin laiva, jolla Juurakko on työskennellyt ulkomailla, veti 3 600 matkustajaa. Aluksella oli tuhannen hengen miehistö. Karibian risteilijöillä työvoima on kansainvälistä. Monet ovat kotoisin Aasiasta, kuten Indonesiasta. Miehistöllä on kahden hengen hytit.

– Laivalla on erikseen miehistön ja päällystön messit. Miehistömessin työntekijöistä 90 prosenttia on kotoisin Aasiasta,

joten messissä tarjoillaan aasialaista ruokaa.

Juurakko kertoo päässeensä ruokailemaan päällystön messiin, jossa on tarjolla myös länsimaista purtavaa.

Oma asema risteilijöillä perustuu ”rankingiin”, eli työtehtävään laivalla.

– Menen matkustajatiloihin vain univormussa. Minulla pitäisi olla korkeampi ranking, että voisin mennä siviilivaatteissa liikumaan laivalla kaikkialle.

Eri maita ja satamia

Ida Juurakko toimii risteilijöillä tarjoilijana, joten hän on pystynyt työnsä puolesta tutustumaan eri maihin ja satamiin. Sen sijaan hyttiosaston henkilökunta ei ole yhtä onnekasta, koska heidän on tehtävä töitä laivan ollessa satamassa.

Matkustamisen lisäksi työn hyvät puolet ovat ilmainen asuminen ja ruoka, Juurakko pohtii. Kun rahaa ei kulu vuokraan, joten jotain voi jäädä säästöönkin. Työpäivät ulkomaalaisilla risteilijöillä ovat kuitenkin pitkiä.

– Työpäivät ovat 11-tuntisia ja töitä on seitsemän päivää viikossa. Vapaapäiviä ei ole. Jos tuntipalkkaa alkaa laskea, niin se ei ole häävi, hän toteaa suoraan.

Työsopimus on yleensä kuuden kuukauden pituinen. Miten töissä sitten jaksaa niin pitkään ilman vapaita?

– Meillä on todella mahtava työyhteisö, tarjoilija hymyilee.

– Olen risteillyt Karibialla, Amerikassa, Välimerellä ja Alaskassa. Siellä varustamo järjesti henkilökunnalle helikopterilla lennon jäätikölle. Se oli todella hieno kokemus. Kerran risteilimme Kiinaan, jossa pääsin näkemään Kiinanmuurin. 

Eduskunnan Meriryhmän puheenjohtaja Kristiina Salonen: Suomen varmistettava johtajuus arktisessa merenkulussa

EDUSKUNTA KÄSITTELI 15.9.2021 uudistettua Arktisen politiikan strategiaa. Strategia määrittelee Suomen keskeiset tavoitteet arktisella alueella. Kansanedustaja ja eduskunnan Meriryhmän puheenjohtaja **Kristiina Salonen** (sd.) nostaa strategiasta esiin meriliikenteeseen liittyvät kysymykset. Meriliikenne on kasvanut ja kasvaa edelleen Pohjoisella jäämerellä, kun jääolosuhteet muuttuvat ilmastomuutoksen vuoksi.

– Uudet avautuvat merireitit herättävät taloudellista kiinnostusta ja kilpailua, sekä

kysyntää uusista teknologioista. Suomella on tähän kilpailuetua, sillä se on jo nyt arktisen meriteknologian kärkimaa: meriklusteristamme löytyy osaamista niin arktisiin olosuhteisiin suunnitelluista laivoista ja rakenteista, kuin vähäpäästöisistä tai päästöttömistä energiamuodoista, Salonen kertoo.

Jotta arktisen strategian tavoitteet merenkulun osalta saavutetaan, Suomen on Salosen mukaan aktiivisesti vaikutettava merenkulun kansainvälisen ympäristösääntelyn kehittämiseen. Strategiassa linja-

tun mukaisesti jäänmurtajakaluston uusiminen ja talvimerenkulun yhteistyön vahvistaminen naapurimaiden kanssa on otettava suunnitteluun. Lisäksi on tärkeää varmistaa osaavan työvoiman saatavuus sekä tehokas viestintä Suomen erityisosaamisesta.

– Suomi on aktiivisesti edistänyt arktisen alueen merenkulun turvallisuutta ja kestävyttä. Tätä työtä tulee näkyvästi jatkaa, kun merialueiden sääntelyyn, suojeluun ja kestävään hyödyntämiseen haetaan tulevaisuudessa ratkaisuja, Salonen painottaa. 

TEM:n selvitys:

Meriteollisuus kehittyvä kasvuala, olosuhde- muutoksiin syytä varautua

julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163412

SUOMEN MERITEOLLISUUDELLA on hyvät tulevaisuudennäkymät. Mahdollisuuksien toteutuminen edellyttää, että ala kehittyä kokonaisvaltaisesti tavoitteenaan kilpailukyky ja menestys maailmanmarkkinoilla, arvioidaan 14.9.2021 julkaistussa työ- ja elinkeinoministeriön tilaamassa selvityksessä.

Meriteollisuus on kasvuala, joka tarjoaa mielenkiintoisia mahdollisuuksia innovatiivisille ja kansainvälisesti kilpailukykyisille yrityksille. Suomesta löytyy kansainvälisesti vahvoja, innovatiivisia meriteollisuusyrityksiä, ja uusia syntyy. Selvityksen tekijät korostavatkin, ettei meriteollisuus ole ”auringonlaskun ala” vaan sillä on vahva tulevaisuus.

– Globaali kilpailu vaatii alan toimijoiden

tiivistyvää yhteistyötä sekä osaamisperustan pitkäjänteistä uudistamista julkisten ja yksityisten toimijoiden kumppanuuksien kautta. Vähähiilisyttä edistävät teknologiat, digitaaliset ratkaisut sekä tehokkaat arvoketjut ovat meriteollisuudessa avain menestykseen, toteaa elinkeinoministeri **Mika Lintilä**.

– Ehdotusta meriteollisuuden strategisesta kehittämisohjelmasta on harkittava tarkoin. Ohjelmassa voitaisiin koota yhteen nykyisiä toimenpiteitä ja yrityspalveluja, varmistaa niiden tarkoituksenmukaisuus sekä käynnistää tarpeen mukaan täydentäviä toimia vastaamaan alan uudistumistarpeisiin, sanoo Lintilä.

Meriteollisuus koostuu eri alustyypeille

ratkaisuja tuottavien yritysten keskittymistä. Keskittymät ovat osin päällekkäisiä ja niiden yritykset vahvasti ristiinkytkeytyneitä. Selvityksen mukaan verkostoja ja yhteistyötä on syytä vahvistaa edelleen. Erityisesti aiempaa tehokkaampien arvoketjujen muodostaminen on välttämätöntä, jotta innovaatiotoiminta laajenee koko ketjuun ja siten parantaa kokonaisuuden globaalia kilpailukykyä.

Koronapandemian vaikutukset kansainväliseen risteilyliiketoimintaan heijastuvat myös Suomessa toimiviin risteilyalusten rakentamiseen keskittyviin meriteollisuusyrityksiin. Selvityksen mukaan kilpailutilanteen epäedullisen kehittymisen aiheet olivat olemassa jo ennen pandemiaa. Kilpailutilanteen muutos voi johtaa kotimaisten yritysten palvelemiseen keskittyneiden alihankkijoiden fuusioihin. Prosessin seurauksena Suomeen voi syntyä entistä vahvempi kansainvälisesti kilpailukykyisten yritysten joukko.

Valtioiden rooli meriteollisuudessa ja sen kehittämisessä on perinteisesti ollut merkittävä, eikä rooli selvityksen mukaan ole jatkossakaan heikkenemässä. 

MERIMIES-UNIONIN SÄHKÖINEN JÄSENPALVELU

Merimies-Unionin jäsen, käytän päivittämässä **yhteystietosi** ja **alustietosi/työpaikkatietosi kuntoon** sähköisessä jäsenpalvelussa. Näin tietosi pysyvät ajan tasalla.

Sähköinen jäsenpalvelu löytyy Merimies-Unionin kotisivujen etusivulta: **smu.fi** >> oikeassa yläkulmassa sinisellä pohjalla kuvake: **JÄSENPALVELU**

SJÖMANS-UNIONENS ELEKTRONISKA MEDLEMSTJÄNST

Sjömansunionens medlem, gå in på den elektroniska medlemstjänsten och uppdatera din **kontakt- och arbetsplatsinformation**. På detta vis hålls din information uppdaterad.

Elektroniska medlemstjänsten hittar du på vår hemsida: **smu.fi/pa-svenska/** >> tryck på **MEDLEMSTJÄNST** ikonen uppe i högra hörnet.

MUISTA ILMOITTA!

Vanhempainvapaalla, sairaana, armeijassa ... JÄSENMAKSUSTA saa vapautusta

MERIMIES-UNIONIIN kannattaa kuulua, mutta jäsenmaksua ei tarvitse maksaa tietyissä elämäntilanteissa, joissa palkka ei juokse.

Vapautusta jäsenmaksusta pitää hakea muun muassa silloin, kun opiskelee, on sairaana, jää äitiyslomalle tai hoitovapaalle taikka suorittaa varusmiespalvelusta.

Jäsenmaksusta vapautuu Kelan maksamien etuuskausien ajaksi, kunhan ilmoittaa asiasta Merimies-Uni-
nin jäsenrekisteriin.

Jos käy töissä opiskelujen ohella, jäsenmaksu tulee maksaa kaikesta veronalaisesta ansiotulosta.

DU KAN BLI befriad från medlemsavgiften ifall dina förvärvsinkomster av någon godtagbar orsak skulle avbrytas. Sådana orsaker kan vara militärtjänst, familjeledigheter, Fpa:s sjukdagpeng och/eller arbetsmarknadsunderstöd, olycksfall, studier inom sjöfartsbranschen och studieledighet.

Befrielsen från medlemsavgiften kommer inte automatiskt. Du ska alltid meddela Sjömans-Unionen, då du är borta från arbetslivet pga. någon godtagbar orsak. På detta sätt fortsätter ditt medlemskap utan avbrott.

Taukoa maksamiseen haetaan sähköisen jäsenpalvelun kautta **www.smu.fi**; sähköpostitse **jasenrekisteri@smu.fi** tai puhelimitse puh. 09 615 2020.

Hyvinvointilomat 2022

Hyvinvointilomat ry ja Merimies-Unioni järjestävät yhdessä ohjattuja lomaviikkoja Veikkauksen tuella.

LOMAVIIKOILLA on ohjattua liikunnallista ja virkistyspainotteista ohjelmaa sekä luentoja. Loman hintaan sisältyy koko viikon ohjelma ja majoitus täysihoidolla. Vuonna 2022 lomat on suunnattu aikuisille. Lomia myönnetään taloudellisin ja sosiaalisin perustein heille, joilla ei muuten ole mahdollisuutta järjestää itselleen kodin ulkopuolista lomaa. Sähköisesti voi siis hakea vain hakuajan puitteissa, mutta paperihakemuksia voi tilata aikaisemmin. Lisätietoa lomista **www.smu.fi/jaseneksi/jasenedut/lomat/**.

Loma työikäisille

	Loma-aika	Hinta/henkilö	Haku aika
Puhtia työvuosiin Salonsaaren lomakylä <i>salonsaari.com</i>	30.5.–4.6.2022	90 €/5 vrk	1.11.–30.11.2021

Muistiloma (eläkeläiset)

	Loma-aika	Haku aika
Omapastuu: 90 €/5 vrk Lomakoti Kotoranta <i>kotoranta.fi</i>	2.10.–7.10.2022	1.8.–31.8.2022



Haku sähköisesti **www.hyvinvointilomat.fi/hae** lomalle

Paperisia hakulomakkeita voi tilata Hyvinvointilomien toimistosta, puh. 010 830 3400; **toimisto@hyvinvointilomat.fi** Lomakkeita ja lisätietoja saa myös Merimies-Uni-
onista/Minna Zitting, puh. (09) 6152 0225; **minna.zitting@smu.fi**

VASARA PAUKKUU LAITAATSILLAN TELAKALLA SAVONLINNASSA

Savonlinnasta tulee ensimmäisenä mieleen Olavinlinna ja sieltä kaikuvat aariat. Kaupungin ytimestä löytyy myös toinen merkittävä nähtävyys: 24 metriä korkea Laitaatsalmen silta, joka on ylitettävä Savonlinnaan päästäkseen. Se kulkee Kyrönsalmen ylitse, jonka pielessä seisoo Laitaatsalmen telakka.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Laitaatsiltaan tuodaan kunnostettavaksi erilaisia kauppalaivoja, losseja ja lauttoja sekä huvialuksia ympäri Suomen niin rannikoilta kuin sisämaasta.

Saimaa virtaa vuolaasti Laitaatsillan telakan ohitse – kuten kaikki syväväylää kulkevat alukset. Vielä pari vuotta sitten syväväylä kulki Olavinlinnan vierestä. Sitten väylä siirrettiin Kyrönsalmeen. Siellä laivaliikenteen portinvartijana toimii korjausmies **Kalle Vasara**. Hän ajautui Laitaatsillan telakalle kuin Mooses kaislakorissa Niiliä pitkin. Vasaran synnyinkoti sijaitsee telakan portin takana Saimaan rannassa.

– Olen lapsesta lähtien liikkunut telakalla. Isoisäni oli konemestari ja töissä Laitaatsillassa, Vasara kertoo.

Laitaatsillan telakan vesialue pysyy sulana ympäri talven

Telakalla rassataan ruostetta, rälläkkä kipi-nöi ja hitsipilli soi. Vasarakin paukkuu. Laiva saadaan vaikka kahtia tai yhdeksi kappaleeksi: kuinka vain, Laitaatsillassa kaikki

onnistuu. Nyt pieneen remonttiin on tuotu pari lossia.

– Savonlinnan Laitaatsillassa palvelevat ammattiliikenteen aluksia sekä retki- ja huviveneilijöitä. Kaikenlaisia aluksia, joita saapuu läheltä ja kaukaa. Telakka sijaitsee syväväylän vieressä ja Laitaatsalmi pysyy sulana myös talvella, Vasara kehuu telakka-aluetta.

Laitaatsiltaan tuodaan aluksia korjattavaksi myös Saimaan kanavan kautta, mutta myös maanteitse.

Kalle Vasara harrastaa myös vanhojen höyrylaivojen kunnostamista

Lahdesta Savoone ovat ajaneet myös höyrylaiva *S/s Puhosin* omistajat. Laitaatsillan telakan korjausmies Kalle Vasarakaan ei malta olla telakalta pois edes vapaa-ajallaan, vaan on ollut mukana talkooporukassa 17 vuotta. Vanhan höyrylaivan kattila on juuri kunnostettu. Nyt alus pitää vielä maalata.

– *S/s Puhos* on tarkoitus saada valmiiksi lokakuuhun mennessä. Silloin Savonlinnassa tuprutellaan Suomen Höyrypurseuran perinteinen Karvalakkiregatta.

Vanhat ja upeaksi kunnostetut höyrylaivat ovat Savonlinnan helmet

Vanhat höyrylaivat eivät ole Savonlinnassa pelkkä harrastus. Savonlinnan satamasta liikennöi kesäisin säännöllisesti **VIP Cruisen** höyrylaivat: *S/s Savonlinna*, *S/s Punkaharju*, *S/s Saaristo* ja *S/s Paul Wahl*, jotka kulkevat kevyellä polttoöljyllä ja puulla. Siinä kuluu halkoja motti – jos toinenkin, kun koneeseen laitetaan höyryä.

– Höyrylaivoissa on nostalgiaa, jota matkustajat kaipaavat. On onni, että höyrylaivatekniikkaa ei ole täysin vielä kadotettu, mutta sen ylläpitäminen vaatii työtä, korjausmies Kalle Vasara pohtii.

– Löytyy kyllä nuoria konemestareita, jotka pystyvät käyttämään höyrylaivaa, mutta niiden huolto- ja korjaustietotaito vähenee.

Vasara on opetellut höyrylaivojen kunnostusta käytännön kautta. Hän ammentaa oppia myös kirjoista.

Korjausmiehen työssä saa käyttää päätään ja käsiään

Päivätyönään Kalle Vasara toimii korjausmiehenä Laitaatsillan telakalla, jossa kunnostetaan kaikenlaisia aluksia. Töitä on maanantaista perjantaihin. Telakalla on töissä 15 henkeä. Korjausmiehet eivät ole pelkkiä rautakouria, vaan todellisia moniosaajia, joiden on hallittava alusten ajo ja niiden kunnostus a:sta ö:hön. Korjausmiehen on tunnettava eri materiaalit (rauta, puu, lasikuita, sementti), tekniikat ja laitteistot sekä sähköjärjestelmät. Vielä sitä rautaa katkoo, mutta toinen tarina ovat modernit vipstaakit ja komentosillat ohjausjärjestelmineen. Niissä sitä vasta riittää virtapiiriä ja anturaa. ⚓

Kalle Vasara on ammatiltaan korjausmies ja on työskennellyt Laitaatsillan telakalla yhteensä 11 vuotta. Vasara toimii myös Sisä-Suomen osaston puheenjohtajana. Välillä Vasara työskenteli 5 vuotta Fin-Terpuulla ja Moprolla ja kuljetti Saimaata pitkin puuta. Harrastuksenaan Vasara kunnostaa vanhoja höyrylaivoja, joissa hän toimii konemestarina ja kipparina. – Kävin intin Upinniessä ja sen kautta Kotkan rannikopatteristossa. Laivastossa olin moottorimiehenä yhteysaluksilla, jotka ajoivat Rankkiin ja Kirkonmaalle, jotka olivat aiemmin Puolustusvoimien käytössä vartiolinnakkeena. Nykyisin saaret ovat matkailukäytössä ja niihin pääsee yhteysaluksella Kotkan Sapokasta, Kalle Vasara kertoo.



LAITAATSILLAN TELAKKA

Suomen Höyrypursiseuran S/s Puhois on parhaillaan kunnostettavana harrastetyönä Laitaatsillan telakka-alueella. Kuvassa vasemmalla Mägi, keskellä aluksen varustajat Savelainen ja Luoranen sekä oikealla Vasara. Ylärivissä herrat Jurkkola ja Jansson.



LAITAATSILLAN TELAKKA perustettiin 1911. Laitaatsilta on Vuoksen vesistön merkittävin telakka ja toimii ympäri vuoden. Telakka koostuu erilaisista teollisuusrakennuksista, rakenteista ja laitteista. Telakalla voidaan telakoida jopa 40 metrin pituisia aluksia.

Telakan historia liittyy vahvasti Suomen puunjalostusteollisuuden kehitykseen. W. Gutzeit & Co:n toiminta Laitaatsillassa alkoi 1894. Gutzeit alkoi ostaa puuta Saimaalta, jota kuljetettiin 1897 Saimaan vesistöstä Kymijoen vesistöön Lappeenrantaan rakennetun puunsiirtolaitteen (Rutolan ylivientilaitos) avulla.

Vuonna 1911 Gutzeit siirsi nostotoiminnot Rutolasta Laitaatsiltaan, jossa salmessa virtaava vesi piti telakan sulana läpi vuoden. Laitaatsillasta kehittyi Enso-Gutzeitin laivaston varsinainen tukikohta. Telakka ja konepaja vastasivat yhtiön höyryalusten huollosta. Telakalle valmistui oma voimalaitos 1915.

Sata vuotta sitten Suomen metsäteollisuus oli samassa tilanteessa kuin tänä päivänä: puutavaralle oli suuri kysyntä. Enso-Gutzeit tarvitsi raaka-aineiden kuljetukseen yhä enemmän aluksia. 1900-luvun alkuvuosikymmeninä Enso-Gutzeit Oy oli Saimaan suurin laivanvarustaja, jolla oli hallussaan laajimmillaan lähes 250 aluksen ”valkoisen tähden” laivasto.

1920-luvulla Laitaatsillan alueelle rakennettiin lotjaveistämö, jossa valmistui noin 130 alusta. Ensimmäisen maailmansodan jälkeen yhtiö organisoi vesitiekuljetuksensa uudelleen. Saimaan laivaston johto siirrettiin Laitaatsiltaan. Laivasto-osaston palveluksessa oli maailmansodan välisenä aikana parhaimmillaan 800 – 900 miestä ja Laitaatsillassa työskenteli talvisin jopa yli 300 miestä.

Maantie- ja rautatiekuljetukset sekä Saimaan kanavan sulkeutuminen vähensivät uiton ja vesikuljetusten merkitystä kaukokuljetuksissa. Entisen Enso-Gutzeit Oy:n laivasto-osaston toiminta lopetettiin 1985.



M/s Elviiran ja M/s Ievan miehistö toivotti risteilijät tervetulleiksi laivaan.

Sisä-Suomen osasto risteili Savonlinnassa M/s Elviiralla

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Kapteeni **Raimo Kapanen** kääntää Savonlinna-Risteilyt-varustamon M/s Elviiran ruoria tiukasti oikealle. Alus lipuu sutjakkaasti merimerkkien välistä. Saimaa on matala ja karikkoinen, mutta Punkaharjulla asuva kapteeni Kapanen tuntee pyykkivedet kuin omat taskunsa. 26 vuodessa komentosillalla on oppinut ulkoa alueen karit ja luodot.

– Teemme M/s Elviiralla toukokuusta Pihlaveden saaristoon norpparisteilyitä, kapteeni Raimo Kapanen selostaa.

Norpilla on loppukeväästä karvanvaihto kiivaimmillaan ja ne kuivattelevat turkkiaan rantakivillä ja luodoilla. Saimaannorpilla on

yleensä omat suosikkipaikkansa, joilla ne voivat loikoilla kevästä toiseen.

Savonlinna-Risteilyt järjestää kesäisin maisema-, tilaus- ja erikoisristeilyitä. Maisemaristeilyillä pääsee näkemään Olavinlinnan Saimaalta käsin. Linna on laivasta katsottuna jylhä näky ja avautuu katsojalle koko komeudessaan ihan toisella tavalla kuin maista.

Saimaan kalliit kuin sokeritoppavuoret

Savonlinnan vesistössä on eksotiikkaa, jota ihailemaan on lähtenyt tällä kertaa Sisä-Suomen osaston jäsenet. Osasto järjesti jäsenilleen elokuussa risteilyn pitkän koronapandemian

siivittämän ajan päätteeksi. M/s Elviiralla on tarjolla osallistujille ruoat ja juomat, joiden nauttimisen lomassa ihaillaan Saimaan ainutlaatuisia maisemia. Jylhät kalliit nousevat Saimaasta kuin sokeritoppavuoret ja niiden huipulla töröttää aina puita. Saaret muistuttavat jollakin tapaa japanilaisia maalauksia.

– Saimaan ja meren saariston ero ovat puut, joita saariston luodoilla ei kasva toisin kuin täällä Saimaalla, Sisä-Suomen osaston puheenjohtaja **Kalle Vasara** tuumii katsellessaan kotivesistöään M/s Elviiran kannelta.



KAPTEENI RAIMO KAPANEN



Helga Kinnunen tarjoili Sisä-Suomen osaston jäsenille maukasta kalasoppaa risteilyn aikana. Kinnunen on työskennellyt sisävesilaivoilla vuosikymmeniä ja kuuluu alusten omistajiin. Savonlinnasta Saimaalle ponnistetaan perheyriksen voimin.

Uusi jäsentilaisuus järjestetään joulukuussa – tarjolla viihdettä ja purtavaa

Loppukesä oli monille merimiehille vielä sisävesillä työntäyteistä aikaa, mistä johtuen kaikki Sisä-Suomen osaston jäsenet eivät vielä ehtineet osallistua risteilylle. Savonlinnan satamasta samaan aikaan vesille lähtivät esimerkiksi höyrylaivat, joiden



Sisä-Suomen osaston puheenjohtaja Kalle Vasara ja sihteeri/rahastonhoitaja Eino Leppänen



Saimaan risteilyn aikana ehdittiin päivittää kuulumisia ja tutkia ovatko rannat muuttuneet vuosien saatossa.

miehistöllä piti kiirettä ohjatessa matkustajia laivaan ja laittaessa pököä pesään, sillä alukset kulkevat puulla. Halkomotit olivat siistissä pinossa laivan kannella. Aluksilta tuli kuitenkin kaihoisia katseita Sisä-Suomen risteilyä kohtaan. Lämmittäjä, jos joku, on virkistysretkensä ja antimensa ansainnut.

Sisä-Suomen osaston elokuinen risteily olikin kevytstartti koronan jälkeiseen aikaan.

MERIMIES-UNIONIN SISÄ-SUOMEN OSASTO (001)

on yksi Merimies-Uniönin 11:sta ammattiosastoista. Sisä-Suomen osaston kotipaikka on Savonlinna. Osastoon kuuluu jäseniä myös Tampereen, Jyväskylän, Nurmeksen, Joensuun, Kuopion ja Lappeenrannan seuduilta.

Sisä-Suomen osaston sääntömääräiset kokoukset pidetään keväällä maaliskuuhuhtikuun aikana ja syyskokous marras-joulukuun aikana. Sisä-Suomen osasto vaikuttaa aktiivisesti alueellaan ja Merimies-Uniönissa. Se tarjoaa jäsenille myös monipuolista virkistytymistä kylpyläretkistä pilkkikilpailuihin ja pikkujouluhin.

Ajankohtaiset uutiset ja tulevat tapahtumat löydät Sisä-Suomen osaston kotisivuilta: sisasuomi.smu.fi

Sisä-Suomen osaston puheenjohtaja
Kalle Vasara
puh. +358 40 513 9765
kalle.vasara@gmail.com

Sihteeri/rahastonhoitaja
Eino Leppänen
puh. +358 40 510 8676
einoleppanen@gmail.com

Sisä-Suomen osasto haluaa järjestää uuden jäsentilaisuuden joulukuussa syyskokouksen ja pikkujoulujen merkeissä, jotta kaikilla osaston jäsenillä olisi paremmat mahdollisuudet osallistua tilaisuuteen ja päästä hienon vapaalle, kun Saimaa on jäässä. ⚓

Sisä-Suomen osasto
sisasuomi.smu.fi

Lausunto luonnoksesta opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseksi ammatillisen koulutuksen rahoituksen laskentaperusteista annetun opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksen muuttamiseksi

Merenkulkualan koulutuksen tärkein pilari on kansainvälinen STCW-yleissopimus (Standards of Training Certification and Watchkeeping), joka pitkälti säätelee sekä määrää koulutuksen sisältöä. Merenkulkualalle on äärimmäisen tärkeää, että alan kaikki tutkinnot ovat laajuuksiltaan ja laaduiltaan oikeita sekä täyttävät poikkeuksetta ja kokonaisuudessaan STCW-yleissopimuksen vaatimukset ja kriteerit.

Uusiutuvan aluskannan yhteydessä, mikä on ehdoton edellytys Suomen tärkeälle viennille ja tuonnille, tarvitaan entistä enemmän osaavia ja ammattitaitoisia merenkulkijoita. Merenkulkualan koulutuksen rahoituksen leikkaaminen vaikuttaa suoraan koulutuksen laatuun sekä ammattitaitoisten merenkulkijoiden saatavuuteen tulevaisuudessa. Tämä koskee kaikkia tutkintotasoja (perus-, ammatti- sekä erikoisammattitutkintoa).

Kustannuskertoimien muuttaminen ja niiden vaikutus

Kustannusryhmien kustannuskertoimia ollaan esitysluonnoksen mukaan muuttamassa siten, että ne vaikuttaisivat merkittävästi merenkulkualan tutkintojen rahoitukseen sekä koulutuksen järjestäjien talouteen.

Merenkulkualan perustutkinto on tällä hetkellä asetuksessa kustannusryhmässä 3. Kyseisen kustannusryhmän kerroin ollaan pudottamassa 1,23 -> 1,07. Laskelmasa on käytetty perusteena vuosina 2018 ja 2019 kustannusryhmäkohtaisia toteutuneita kuluja. Kuitenkin merenkulkualan perus-

tutkinnon järjestämisen kulut ovat nousseet tämän jälkeen. Yksi merkittävä tekijä on, että vuonna 2017 ja sen jälkeen aloittaneilta kansi- sekä konepäällystön osaamisalojen opiskelijoilta on edellytetty tutkintoon 360 päivää ohjattua harjoittelua aiemman 200 päivän sijaan.

Harjoittelupäivät on pääsääntöisesti haettava ulkomaanliikenteessä liikennöiviltä sekä vähintään 500 GT (bruttovetoisuus) kokoisilta tai vähintään 750 kW (konetehto) tehoisilta aluksilta. Myös muilta perustutkinnon osaamisaloilta kuten korjaajalta sekä laivasähköasentajalta edellytetään pitkiä harjoittelujaksoja aluksilla. Näitä harjoittelujaksoja ei voida edes vaihtoehtoisesti suorittaa muualla esim. maissa.

Koulutuksen järjestäjät maksavat työnantajille (varustamoille) koulutusopimuksella työpaikalla järjestettävästä koulutuksesta/harjoittelusta kulukorvausta ylläpidosta (ruoka ja asunto) 392,19 €/kk/opiskelija. Tämä lisää koulutuksen järjestäjien todellisia kuluja noin 2100 €/opiskelija, jotta opiskelija valmistuu.

Kustannuskorotukset eivät juurikaan vielä näkyneet etenkin vuonna 2018, mutta eivät paljoakaan myöskään vuonna 2019, koska ensimmäiset uuden tutkinnon mukaan ns. normaaliajassa (3 vuotta) valmistuneet opiskelijat valmistuivat vasta vuonna 2020. Usein valmistuminen on kiinni nimenomaan puuttuvasta ohjatusta harjoittelusta. Lisääntynyt kulu on alkanut täysimääräisesti näkyä vasta laskelmaperusteen jälkeisenä aikana eikä sitä ole huomioitu asetusluonnoksen valmistelussa.

Uusien alusten myötä syntyy koko ajan uusia osaamistarpeita ja -aloja, esim. sähkövoimalähteiden ja -tekniikan osaaminen korostuu ja on jo korostunut laajemmin. Sen takia olisi tässä vaiheessa kohtalokasta leikata laivasähkömestarikoulutuksen (erikoisammattitutkinto) rahoituksesta. Myös tämä tutkintotaso edellyttää vähintään 6 kk:n työharjoittelua aluksilla. Suomessa on jo todistettavasti huutava pula laivasähkömestareista ja varustamot ovat joutuneet kääntymään katseet ulkomaille löytääkseen päteviä mestareita. Kaikki edellä mainitut harjoittelujaksot perustuvat STCW-yleissopimukseen ja ovat ”pakollisia”.

Lopuksi

Tämän kaltaiset muutokset ja leikkaukset ovat alan koulutukselle todella kriittisiä ja voivat olla tuhoisia. Jotta voidaan tulevaisuudessa varmistaa ja taata Suomelle näin tärkeän alan ammattitaitoa sekä sen laadukasta koulutusta, allekirjoittaneet ammattiliitot esittävät yhtenäisesti, että perustutkinto tulee kustannusten kasvun vuoksi siirtää kustannusryhmään 4 sekä, että alan ammatti- ja erikoisammattitutkinnot pysyvät nykyisessä kustannusryhmässä 2 eikä niitä siirretä alempaan kustannusryhmään 1.

27.8.2021

Suomen Merimies-Unioni SMU ry
Suomen Konepäällystöliitto ry
Suomen Laivanpäällystöliitto ry

Viite: VN/18706/2020 LAUSUNTO

– Naapurin 80-vuotias mummo kävi aikoinaan kansakoulun tässä kotitalossani, Eino Leppänen kertoo.

Savon Pariisissa tulvii **kukkameri**

Keittiömestari ja Merimies-Unionin hallituksen jäsen Eino Leppänen asuu Joroisissa satavuotiasta taloa ja harrastaa kukkia ja mehiläisiä.

TEKSTI JA KUVAT JUHA GRANATH

»



– Toivon, että ammattiosastojen jäsenet osallistuisivat rohkeasti kevät- ja syyskokouksiin ja muihin osastojen järjestämiin tapahtumiin, Sisä-Suomen osaston sihteerinä toimiva Eino Leppänen kannustaa.

On keskikesän hellepäivä Joroissa Pohjois-Savossa.

Laivakokki **Eino Leppänen** kulkee hieman ontuen aurin-
gon polttamalla pihamaalla kastelukannu kädessä. Pihamaalla kymmenet eksoottiset kasvi- ja puulajikkeet vaativat vettä ja tomera kukko äkseeraa kolmepäistä kanalaumaa.

– Rikoin vapun alla ensin polveni ja myöhemmin juhannuksen alla näissä kasteluhommissa nilkkani nivelsiteet, ja sairauslomani kestää elokuun loppuun asti. Kasvien kannalta oli onni onnettomuudessa, sillä kaksi viikkoa kestävä työvuroni aikana moni kasveista olisi näillä helteillä ehtinyt kuolla, Eino Leppänen sanoo.

Eino Leppänen valmistui laivakokiksi Raumalta vuonna 1993. Heti armeijan käytyään 1994 mies aloitti työnsä Finnlinesilla. Seuraavina vuosina laivat ja reitit vaihtuivat, mutta työnantaja työympäristö pysyivät samoina. Vuosien myötä kokista tuli keittiömestari.

Sitten tuli vuosi 2004, ja kaikki mullistui kerralla.

Omaan rauhaan Savon Pariisiin

Eino Leppänen huomasi netistä, että Joroissa oli myynnissä rakennuksineen neljän hehtaarin tila. Eino päätti silloisen asuin-
kumppaninsa kanssa jättää rivitaloelämän Toijalassa ja lähteä isännäksi Savoan.

– Pihamaalla oli tänne muuttaessa lähinnä kinttupolku ja kasvoi puolitoistametristä heinää. Ensimmäiset viisi kuusi vuotta kaduin, mutta sitten tykästyin. Olen pikkuhiljaa rakentanut ja siistinyt paikkoja, ja nyt tästä alkaa tulla omannäköinen, Eino Leppänen sanoo.

Viidentuhannen asukkaan Joroinen tunnetaan Savon Pariisina. Paikkakunnalla on lukuisia kartanoita, joiden väki muodosti 1700- ja 1800-luvuilla oman seurapiirinsä. Kartanoiden saleissa ”huastettiin” savon sijasta ranskaa. Tavat tulivat Ruotsin ja Venäjän hoveista.

– Kun muutin tänne, niin kyllähän kieli tuntui oudolta. Päätelin, että ei se ranskaa ole. Ensimmäiset vaikutelmatkaan eivät olleet kovin pariisilaisia. Pikkuhiljaa aloin ymmärtää puhuttua kieltä ja tapoihinkin olen

jo tottunut, savolaistunut hämäläismies nauraa.

Laivakokki Leppänen on ruokkinut Finnlinesin miehistöt ja matkustajat niin jenkkin-
joilla kuin Saksan ja Ruotsin reiteillä. Joroissa mies pääsee pienemmällä: pientä kokkausta kumppanin kanssa, kananmunia vien naapurin kolmelle iäkkäälle sisarukselle ja hunajaa silloin tällöin Joroisten torille.

– Aika paljon olemme kumppanini kanssa omissa oloissamme. Kun alkaa ahdistaa, lähdän kylille. Tykkään myös erakkoelämästä ja onhan tänne maaseudun rauhaan mukava vetäytyä aina parin viikon rankan työrupeaman jälkeen, Eino Leppänen valkuuttaa.

Kukkia ja mehiläisiä

Laivakokki Leppänen on tuonut savolaiseen kuusien, mäntyjen ja niittykasvien hallitsemaan perinnemaisemaan omat eksoottiset mausteensa. Neljän hehtaarin tontilla kasvaa mm. satakunta erilaista ruusupensas- ja orkidealajia sekä seitsemää sorttia pähkinäpuuta.

– Mantšurian jalopähkinäpuussa on jo pähkinät. Lisäksi olen istuttanut kuusia kuutta sorttia ja tuomia sekä pajuja viittä eri sorttia, sitten on perus- ja erikoispensaita. Toive on oma ruusupuisto, jonka seassa kasvaa erikoisia puita. Olen omalla tavallani rakentanut omaa kasvigeenipankkia.

Einon harrastus ei ole ihan halpaa puuhaa. Pihamaan erikoisuudet on hankittu alan erikoisliikkeistä ja osa on saatu yliopistojen puutarhoista tai kasvitutuilta lahjoituksina.

– Uppottamani rahan määrää en viitsi edes miettiä. Puiden taimien hinnat liikkuvat 20 ja 50 euron välillä ja ruusulajin kymmen kahden tietämällä. Kyllä siinä muutama Finnlinesiin maksama kuukausipalkka on mennyt, Eino pohtii.

Yhden kääpiöpunapajun pistokkaan Eino näpisti Merimiespalvelutoimiston kasviskurssireissulta Turun kupeesta Tuorlasta.

– Se rikos lienee jo vanhentunut, Eino nauraa.

Pörinää Joroisten uneliaisiin kesäpäiviin tuovat tontin perällä kymmenen mehiläispöntön asukkaat. Luontomies Leppänen suoritti pari vuotta sitten laivatyönsä ohella mehiläistarhauksen ammattitutkinnon.

– Arvostan luonnon monimuotoisuutta. Varmasti se on yksi syy maalla asumiseen, mutta myös syyllinen merille lähtöön. Halusin kokea meren muualtakin kuin ranta-

kalliolta, ja olihan se hienoa nähdä ensimmäisellä jenkki-matkallani valaita Atlantilla.

”Rahtilaivoille kunnon kesälomat”

Auringon alla lämpömittari on kivunnut jo yli 30 asteen. Eino Leppänen ojentaa satavuotiaan päärakennuksen terassilta haastattelijalle vissypullon ja ruiskauttaa ruusupensaalle omasta kaivosta nostettua vettä.

Mehiläiset pörräävät kukkien kimpussa ja paarmat hamuavat ravinnokseen ihmisvettä.

– Merimiesten joukossa on aina ollut hörhöjä, jotka ovat olleet kiinnostuneita kasveista ja tuoneet outoja lajeja asuinsoilleen. Nyt vain tapa tahtoo näivettyä, kun laivat eivät enää käy satamissa kuin kääntymässä, Naantalin ja Kapellskärin välistä linjaa seilaava Eino sanoo.

Miten sitten mies pitää puutarhastaan huolta, kun työjakso laivakeittiössä kestää kaksi viikkoa kerrallaan ja oman aikansa vievät vielä työt Merimies-Unionin hallituksessa?

– Tämä on sellainen puolihoitamaton puutarha. Isoimmat ruukkukasvit pitää kastella, mutta nurmikon jätän vähemmälle. Kasvien täytyy oppia tulemaan toimeen, ja ne oppivatkin hoitajansa tavoille. Häätäpauksissa pyydän sitten naapuriapua.

Merimies-Unionin toiminnassa Leppä-

nen toivoo puolestaan parannuksia rahtilaivojen miehistön kesälomiin.

– Hienoa olisi, jos asiat saataisiin pyörittämään jossakin vaiheessa niin, että myös rahtilaivan miehistöt saisivat kunnon kesälomat. Kesäloma auttaisi kaikkia jaksamaan töissä paremmin ja helpottaisi myös nykyisinä kuumina kesinä puutarhan hoitoa, Eino Leppänen pohtii.

Merimies-Unionin hallituksen lisäksi Leppänen toimii sihteerinä Sisä-Suomen osastossa.

– Kannustan osaston jäseniä osallistumaan rohkeasti kevät- ja syyskokouksiin ja muihin tilaisuuksiin. Elokuussa järjestimme risteilyn Savonlinnasta. Toiminnastamme löytyy ajankohtaista tietoa kotisivuiltamme: sisasuomi.smu.fi.

Nilkka kuntoon ja laivalle

Vanhan kiinalaisen sanonnan mukaan mikään muu ei ole niin tärkeää kuin puutarhan hoito. Uusi savolainen sanonta voisi kuulua, että puutarhan hoidon lisäksi vain muljahtaneen nilkan hoito on tärkeää.

– Vielä kesän ajan käyn kerran viikossa Kuopiossa kuntoutuksessa. Kotona nilkka vahvistuu, kun kannan kukille kannussa vettä pari sataa litraa päivässä. Mehiläispe-sille en uskalla oikein mennä. Siellä saattaa nimittäin joskus tulla kiire, Eino nauraa.

Lääkärin viime lausunnon mukaan Eino lähtee Savon paratiisistaan M/s Finnfellowin keittiöön elokuun lopussa.

– Meillä rahti on korona-aikana kulkenut yllättävän hyvin ja turistejakin on ilmaantunut Ahvenanmaan linjalle. Monessa laivassa on jouduttu lomauttamaan väkeä, mutta Finnfellow on ainakin toistaiseksi välttynyt ikäviltä uutisilta. Ihan mukava on taas palata kauhan varteen.

Vielä ennen merille lähtöä Savon Pariisiin ehtii saapua maailmaa nähneitä rauhanturvaystäviä kylään, jotka palvelivat Eino-n kanssa 2000-luvun alkuvuosina Libanonissa ja Kosovossa.

– Se on loppukesän huippuhetki. Hyvää ruokaa, hyvää juomaa, pientä talkootyötä ja hauskoja muistoja. Silloin Joroisista tulee Savon Beirut tai miksei ...Pristina, Eino Leppänen nauraa. 🍷



– Olen oppinut kunnioittamaan ammattiyhdistyksen historiaa ja sitä työtä, jota SMU on historiansa aikana tehnyt. Toivon, että toimintaan tulisi mukaan enemmän nuoria, jotta ammattiyhdistystoiminta pysyy voimissaan, Eino Leppänen sanoo.





Soviteltu päiväraha

TEKSTI SARA MALINEN

Näin haet soviteltua päivärahaa

Ilmoittaudu TE-toimistoon työnhakijaksi ja huolehdi, että työnhaku pysyy voimassa koko sen ajalla, kun haet soviteltua päivärahaa. Täytä hakemus takautuvasti palkanmaksujaksoa vastaavassa rytmissä eli joko neljän viikon tai kuukauden ajalta. Mikäli olet epävarma hakujaksosta, kassa ohjaa sinut kyllä oikeaan hakurytmiin ensimmäisen hakemuksen käsittelyn yhteydessä.

Hakemukseen täytetään jokaiselle päivälle tieto, oletko ollut työtön tai työssä sekä päiväkohtaiset työtunnit. Huomaathan työtunteja täyttäessäsi, että palkatonta ruokatuntia ei tule sisällyttää päivittäisiin tunteihin, mutta mahdolliset yli- ja lisätyöt sekä odotusajan tunnit kyllä. Merkitse hakemukseen myös palkalliset vapaapäivät ja vuosiloma- sekä sairauslomapäivät. Hakemukseen tulee merkitä myös sen työnantajan nimi, jolle työ on tehty.

Hakemuksen liitteeksi tarvitaan aina työsuhteen alkaessa kopio työsuhteen alkamisesta sekä jokaisella hakujaksolla ne palkkalaskelmat, joiden palkanmaksupäivä osuu hakujakson ajalle.

Tarkista työsuhteen alkaessa periikö työnantaja jäsenmaksun suoraan palkasta vai maksatko sen itse. Jäsenmaksuasioista voit tiedustella tarkemmin liiton jäsenpalvelusta.

Puhelinpalvelu jäsenyyteen ja jäsenmaksuihin liittyvissä asioissa arkinen klo 9–12 ja 13–15, puhelinnumerossa (09) 6152 0290.

Jäsenrekisteriin voi olla yhteydessä myös sähköpostitse jasenrekisteri@smu.fi

Kenelle soviteltua päivärahaa?

Soviteltua päivärahaa voidaan maksaa osa-aikaiseen tai satunnaiseen työhön työllistyvälle sekä enintään kaksi viikkoa kestävä kokoaikatyön ajalta. Osa-aikatyöllä tarkoitetaan työtä, jossa työsuhteen kirjattu työaika on enintään 80 % alan kokoaikaisen työntekijän työajasta. Myös tarvittaessa työhön kutsuttavalle, voidaan maksaa soviteltua päivärahaa. Työsuhteen tulee olla osa-aikainen työnantajan aloitteesta ja työajan tulee olla valvottavissa.

Soviteltua päivärahaa voidaan maksaa myös henkilölle, jonka päivittäistä työaikaa on lyhennetty lomautuksen johdosta. Osa-aikatyöstä lomautetuille maksetaan soviteltua päivärahaa.

Sivutoiminen yritystulo vaikuttaa ansiopäivärahaan kuten osa-aikatyö eli se sovitellaan verotuspäätöksen tai hakijan oman kirjanpitoselvityksen perusteella kuukausittain. TE-toimisto katsoo työttömänä aloitetun yritystoiminnan automaattisesti sivutoimiseksi ensimmäisen neljän kuukauden ajan. Laskutuspalvelu-yrityksen kautta työskentelevät voivat olla joko yrittäjiä tai työsuhteessa työtä tekeviä.

Sovitellulla päivärahalla on enimmäismäärä

Sovitellun päivärahan ja tulojen yhteen-

laskettu määrä voi olla enintään päivärahan perustepalkan suuruinen. Enimmäismäärää koskevaa tarkistusta ei tehdä siinä tapauksessa, kun palkka on enintään samansuuruinen, kuin hakujaksokohtainen suojaosa. Täysi ansiopäiväraha on kuitenkin aina vähintään yhtä suuri kuin peruspäiväraha.

Työssäoloehdon täyttyminen, päivärahan uudelleen laskenta ja omavastuu aika

Työttömyyskassa seuraa osa-aikatyötä tekevällä työssäoloehdon kertymistä. Jokainen viikko, jossa työtä on tehty tai palkkaa maksettu vähintään 18 tuntia viikossa, täyttää työssäoloehdon. Kun työssäoloehdoton on kertynyt 26 tällaista viikkoa, tulee päivärahan uudelleen laskenta ajankohtaiseksi. Päivärahan perustepalkka lasketaan uudelleen, mikäli maksatuksen aloittamisen jälkeen edellisestä määrittelystä on yli vuosi aikaa. Myös uusi omavastuu aika asetetaan, jos edellisen omavastuun asettamisesta on kulunut yli vuosi.

Osa-aikatyötä tekevällä omavastuu aika lasketaan tunteina vastaamaan viittä täyttä työpäivää. Tämä tarkoittaa sitä, että viikon aikana tehdyt työtunnit vähennetään täydestä työajasta, jolloin näiden tuntien erotus on omavastuu aikaan kertyvä tuntimäärä. Omavastuun tulee täytyä 8 viikon sisällä.

Työtulot sovitellaan maksuperusteisesti

Työtulot sovitellaan maksuperusteisesti eli pääsääntöisesti sen hakujakson aikana, johon palkanmaksupäivä osuu. Tämä saattaa johtaa tilanteeseen, jossa osa-aikatyön aloittavalle voidaan maksaa myös täyttä päivärahaa, vaikka hän on työssä, tai toisaalta osa-aikatyöstä kokoaikatyöhön siirtyvän tuloja ei sovitella ollenkaan, jos ne siioittuvat sovitellujakson ulkopuolelle.

Osa-aikatyöstä ansaitut lomakorvaukset ja -lomaraha sovitellaan siinä hakujaksossa, kun ne on maksettu. Samoin takautuvasti palkkaan tehdyt korjaukset huomioidaan sovitellussa siinä jaksossa, kun ne on maksettu. Pelkkä osa-aikatyön palkanmaksupäivä aiheuttaa sovitellutilanteen, vaikka hakujaksolla ei olisi tehty yhtään työtä.

Kokoaikatyöstä ansaittua palkkaa ei koskaan huomioida sovitellussa, vaikka se tulisi maksuun aikana, jolta henkilöllä on oikeus päivärahaan.

Esimerkki 1

Kaija on aloittanut kesäkuussa osa-aikatyön ja hakee päivärahaa ajalta 1.-30.6.2021. Ensimmäinen palkka maksetaan vasta 14.7.2021. Kaija saa täyden päivärahan kesäkuulta, mutta heinäkuussa hänelle maksetaan soviteltua päivärahaa, jossa huomioidaan kesäkuussa tehdyt tunnit ja ansaittu palkka.

Esimerkki 2

Asko on työskennellyt osa-aikaisena 31.8.2021 asti ja hakenut päivärahaa kuukausittain. Hänet vakinaistetaan 1.9.2021 alkaen kokoaikatyöhön. Askon elokuun palkka maksetaan syyskuussa ja sitä ei enää sovitella, sillä kokoaikatyön ajalta ei ole oikeutta ansiopäivärahaan.

Esimerkki 3

Terttu hakee päivärahaa täyden työttömyyden perusteella toukokuulta. Hän on ollut huhtikuussa osa-aikatyössä ja tästä työsuh- teesta maksetaan lomakorvaus toukokuus-

sa. Lomakorvaus huomioidaan ansiopäivärahaa vähentävänä tulona toukokuun aikana, vaikka Terttu ei olekaan silloin enää työssä.

Missä tilanteessa työtulot sovitellaankin ansaintaperusteisesti?

Joissakin poikkeavissa tilanteissa työtulot voidaan sovitella ansaintaperusteisesti eli siinä jaksossa, jossa työ on tehty. Näin toimitaan yleensä silloin, kun henkilö on lomautettu lyhennetylle työviikolle ja hänet kutsutaan töihin osa-päiväisesti lomauttaneelle työntajalle tai hän tekee lomautuksen aikana työtä myös muulle kuin lomautaneelle työntajalle.

Esimerkki A

Pirkko on lomautettu lyhennetylle työviikolle eli hänellä on sekä täysiä työpäiviä, että täysiä lomautuspäiviä viikon aikana. Hänet kutsutaan lyhennetyn työviikon lomautuspäivänä töihin omalle työntajalle osa-päiväisesti neljäksi tunniksi. Päiväraha maksetaan soviteltuna ansaintaperusteisesti koko sovitellujaksolta.

Esimerkki B

Sauli on lomautettu lyhennetylle työviikolle ja hän alkaa käydä osa-aikatyössä lomautuspäivinä muulla kuin omalla työntajallaan. Osa-aikatyön tulot huomioidaan sovitellussa ansaintaperusteisesti. ⚓

STM: Työttömyys- turvapoikkeuksia esitetään jatkettavaksi 30.11.2021 asti

Sosiaali- ja terveysministeriön tiedote 9.9.2021

HALLITUS ESITTÄÄ, että syyskuun 2021 loppuun voimassa olevia työttömyysturvan poikkeussäännöksiä jatketaan marraskuun 2021 loppuun.

Tavoitteena on turvata palkansaajien toimeentuloa tilanteissa, joissa työllistyminen päättyy väliaikaisesti tai kokonaan koronavirusepidemian taloudellisten vaikutusten johdosta. Myös työn vastaanottamista ja työvoiman alueellisen liikkuvuuden tukemista jatketaan esitetyillä lakimuutoksilla.

Työttömyysturvan suojaosan korotusta jatkettaisiin

Työttömyysetuuden suojaosan korotusta jatkettaisiin 300 eurosta 500 euroon kuukaudessa (279 eurosta 465 euroon neljän kalenteriviikon aikana) marraskuun 2021 loppuun. Suojaosa tarkoittaa rahamäärää, jonka työtön työnhakija voi ansaita ilman että se vaikuttaa työttömyysetuuteen. ⚓

Kuljetusliittojen strategian perusta ovat yhteistyö, solidaarisuus ja luottamus

Kuljetusliitot KL ry:n strategia hyväksyttiin yksimielisesti yhdistyksen kevätkokouksessa toukokuussa. Strategiaprosessi alkoi viime joulukuussa jäsenliittojen (AKT, PAU, RAU ja SMU) yhdeksälle edustajalle tehdyillä teemahaastatteluilla. Haastatteluissa korotettiin liittojen edustajien näkemyksiä toimintaympäristössä esiintyvistä ilmiöistä. Pääsääntöisesti kaikkien haastateltavien kanssa käydyissä keskusteluissa esiintyi hyvin samankaltaisia seikkoja. Erilaisia yhteiskunnassa, työmarkkinakentässä, työpaikoilla ja ammattiliittojen toiminnassa näkyviä asioita nousi esiin yli 40.

Liittojen johdon työpajassa nämä esiin nousseet asiat ryhmiteltiin muutamaksi kokonaisuudeksi, ilmiöksi. Hahmotettujen ilmiöiden pohjalta määriteltiin strategisia päämääriä, eli miten haluaisimme tulevaisuudessa asioiden olevan kyseisten ilmiöiden osalta. KL:n hallitus jatkoi kevään aikana päämäärien asettamista, valikoi strategisia toimenpiteitä ja kiteytti perustehtävää sekä arvoja.

KL:n toiminta ponnistaa perustamisajatuksista ja perustehtävästä, jossa yhteistyö ja liittojen keskinäinen tuki nähdään merkittävänä voimavarana. Arvoiksi valikoituivat yhteistyö, solidaarisuus ja luottamus, jotka esiintyivät vahvasti kaikissa strategiaprosessin vaiheissa käydyissä keskusteluissa.

STRATEGIASTA HALUTTIIN tehdä suuntaviivoja määrittävä napakka kokonaisuus, jonka käytännön toteutusta suunnitellaan vuosittaisella tasolla.

Strateginen ajattelu lähtee siitä, että ensin on määritetty laajemmassa mittakaavassa, mitä haluamme saada aikaan. Asetettuihin tavoitteisiin peilaten voimme suunnitella konkreettisempaa toimintaa ja resursseja, joiden uskotaan tuottavan tulosta.

Strategian tavoitteet ovat sellaisia, että kukin jäsenliitto voi edistää niitä myös omassa tekemisessään, eli KL:n strategian ei ole tarkoitus rajata liittojen itsenäistä toimintaa. Strategia ei ota kantaa siihen, millaisella rakenteella päämääriä ja toimenpiteitä edistetään. Yhteistyössä ja kehittämisessä mennään yhäkin toiminta ja tekeminen edellä.

STRATEGIA ULOTTUU vuoteen 2025, mutta tarpeen mukaan ja toimintaympäristön muuttuessa sitä voidaan päivittää vaikka vuosittain. Kaikkia päämääriä ja toimenpiteitä ei ole tarkoituksenmukaista yrittää ottaa työn alle samanaikaisesti. KL:n hallituksessa valittiin neljä strategista toimenpidettä, joihin nojaten tulevan vuoden toimintaa lähdetään suunnittelemaan: 1) **Vaikutamme** ja **otamme kantaa** kuljetus- ja logistiikka-alaa sekä laajemmin työelämää koskevaan yhteiskunnalliseen kehitykseen ja päätöksentekoon, 2) **Huolehdimme**, että jäsenliittojemme luottamushenkilöillä on ajantasainen osaminen työpaikan edunvalvontatehtävien hoitamiseksi, 3) **Tuemme** sujuvaa jäsenpalvelua, jotta liittoihin liittyminen sekä niiden kanssa asiointi on vaivatonta ja jä-

senlähtöistä ja 4) **Tunnistamme** alojemme ja liittojen erilaisuuden, **käymme** avointa **vuoropuhelua** myös niistä seikoista, jotka näyttäytyvät liitoissamme eri tavoin.

KL:n toiminnanjohtajana koen, että strategia on tarpeellinen työkalu KL:n ja sen jäsenliittojen yhteisen tekemisen ja kehittämistyön suunnittelulle. Parhaimmillaan strategia innostaa ja jopa pakottaa pohtimaan, miten KL:ssa tehtävät suunnitelmat ja päätöksenteko toteuttavat yhteisesti määriteltyä tahtotilaa ja tavoitteita.

Helteisen kesän jälkeen on varsin mielekästä päästä askaroimaan merkittävien asioiden äärellä ja edistämään KL:n strategista toiminnan kehittymistä. Osaltani pyrin tekemään parhaani, että tulevina vuosina strategia näkyy elävänä toimintana liitoissa. 📌



SANNA VILJAKAINEN
Kuljetusliitot KL ry:n toiminnanjohtaja
sanna.viljakainen@kuljetusliitot.fi



Kuljetusliitot KL

Kuljetusliitot KL ry:n strategia 2021–2025

STRATEGISET PÄÄMÄÄRÄT

Kaikkiin samaa työtä tekeviin kuljetus- ja logistiikka-alalla työskenteleviin henkilöihin noudatetaan samoja työsuhteen ehtoja.

Kuljetusliitoilla on vahva ja arvostettu asema työehtoja sekä työmarkkinoita koskevassa sopimusjärjestelmässä.

Kuljetusliittojen yhteistyöllä ja kehittämisellä on saavutettu laajempi sitoutuneisuus jäsenissä. Ay-jäsenyys on luonnollinen osa työntekijän, työelämän ja työpaikkojen arkipäivää aloillamme.

Kuljetusliitot ovat solidaarinen ja yhtenäinen kuljetusalan työntekijöiden etujen ajaja. Liitot tukevat toisiaan työnantajan heikennysesityksiä vastaan sekä kehittävät yhdessä työelämää. Tämä vahvistaa AY -liikkeen yhteiskunnallista merkitystä ja AY -liikkeen vetovoimaa palkansaajien keskuudessa.

Jokainen kuljetus- ja logistiikka-alalla työskentelevä haluaa olla osa Kuljetusliitot KL ry:tä

STRATEGISET TOIMENPITEET

- **Edistämme** viestinnällisin keinoin alallamme epätyypillisissä työsuhteissa työskentelevien henkilöiden järjestäytymistä jäsenliittoihimme.
- **Seuraamme** alalla tapahtuvaa työn muutosta ja teknologista kehitystä, **osallistumme** sitä koskevaan yhteiskunnalliseen keskusteluun ja **vaikutamme** yhteiskunnallisesti, jotta kehitys toteutuu alamme työntekijöiden osalta sosiaalisesti kestäväällä tavalla.
- **Lisäämme** jäsenliittojemme luottamushenkilöiden valmiuksia sitouttaa työntekijöitä ay-liikkeeseen, ennakoida alalla ja työpaikoilla tapahtuvia muutoksia ja vaikuttaa niihin sekä edistämme jäsenistön valmiuksia kohdata digitalisoitumista.
- **Vaikutamme** ja **otamme kantaa** kuljetus- ja logistiikka-alaa sekä laajemmin työelämää koskevaan yhteiskunnalliseen kehitykseen ja päätöksentekoon.
- **Aktivoimme** jäsenistöä aktiiviseen ja tosiasioihin pohjautuvaan yhteiskunnalliseen keskusteluun.
- **Huolehdimme**, että jäsenliittojemme luottamushenkilöillä on ajantasainen osaaminen työpaikan edunvalvontatehtävien hoitamiseksi.
- **Viestimme** ja **kampanjoimme** monipuolisesti ay-jäsenyyden hyödyistä ja liittojemme tavoitteista ja saavutuksista.
- **Tuemme** sujuvaa jäsenpalvelua, jotta liittoihin liittyminen sekä niiden kanssa asiointi on vaivatonta ja jäsenlähtöistä.
- **Tunnistamme** alojemme ja liittojen erilaisuuden, **käymme** avointa **vuoropuhelua** myös niistä seikoista, jotka näyttäytyvät liitoissamme eri tavoin.

Kuljetusliitot KL ry:n perustehtävänä on tukea jäsenliittojen itsenäisesti harjoittamaa edunvalvonta- ja sopimustoimintaa, vahvistaa liittojen keskinäistä yhteistyötä sekä edistää liittojen yhteisiä tavoitteita. Kantavana voimana on, että vahva ja yhtenäinen KL pystyy paremmin taistelemaan heikomman puolella.

YHTEISTYÖ

SOLIDAARISUUS

LUOTTAMUS

Haku Unionin mökkeihin kevätkaudelle 2022



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

VIIKOT 7–16 (14.2.–24.4.) jaetaan arvonnassa. Hiihtolomaviikkojen arvontaan voi osallistua netissä Unionin mökkivaraussivuston kautta. Mökkivaraussivustolle pääsee Unionin nettisivuilta osoitteesta: www.smu.fi/jaseneksi/jasenedut/unionin-mokkien-vuokraus

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

Arvontaan voi osallistua 30.11.2021 asti ja arvonta suoritetaan joulukuun alussa. Arvonnassa voittaneille lähetetään sähköpostilla ohjeet varauksen maksamiseksi. Maksun eräpäivä on 14 vuorokautta ilmoituksen saamisesta ja maksu suoritetaan nettipankissa ilmoituksessa olevan linkin kautta.



LEVIN MÖKKI

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



HIMOKSEN MÖKKI

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



TAHKO

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

Levin, Himoksen ja Tahkon mökit ovat kevätkaudella varattavissa ilman arvontaa 3.1.–10.2. ja 24.4.–30.5. välisinä aikoina.

MUUT MÖKIT

Muut Unionin mökit ovat varattavissa koko kevätkauden 30.5. asti ilman arvontaa. Varaussivustolla on perustiedot kaikista mökeistä ja kalenteri, josta näkee mökkien varaustilanteen.

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



Vi har inte råd att förlora de finländska sjömännen

Över hälften av Finlands sjömän har varit permitterade då läget under coronapandemin varit som värst. De finländska sjömännen är en specialistgrupp på några tusen personer som kan sköta Finlands import- och exporttransporter under undantagsförhållanden, liksom i krissituationer. Världsläget är för närvarande känsligt. Kina, Ryssland och USA fikar alla efter de arktiska områdena. Australien låter bygga atomubåtar. Ett kallt krig står för dörren.

Finland har inte råd att förlora sina sjömän, sin speciella insatsstyrka. En del av sjömännen har bytt till jobb på land på grund av de långa permitteringarna. Rederierna har rentav haft brist på arbetskraft. För somliga poster har man fått söka kunnig personal med ljus och lycka.

Finland skall sköta om utbildningen av sjöfolk och fostra nya experter. Nordostpassagen antas vara helt isfri omkring år 2050. Stormakterna är inbegripna i en hård ekonomisk konkurrens om områdena, och den finländska handelsflottan bör också vara närvarande på marknaden. Finland behöver egna sjöfarare som behärskar vintersjöfart och eget tonnage. De finländska fartygen är miljövänliga och vi respekterar den känsliga naturen i arktiska områden. Ishavet börjar vid Finlands norra ända, vilket är en stor fördel för vårt land som bör utnyttjas också annat än i festtalen. Finland har kunnande i vintersjöfart och vi skall modigt föra fram vårt kunnande i EU-sammanhang och i andra beslutande instanser. Enligt vad det ryktas har Sverige redan passerat oss i EU-lobbning och presenterar för fullt sitt eget arktiska kunnande. Svenskarna transporterar visserligen sina varor över Storabältsbron. Det finns inte någon bro till Finland utan varorna kommer på handelsfartyg över Östersjön. Över 90 procent av Finlands import och export transporteras över hav.

Sjöfart och turism är en stor ekonomisk affär för Finland. Turismens andel av Finlands bruttonationalprodukt är större än skogsindustrins. Turismen sysselsätter omkring 142 000 personer och coronapandemins resebegränsningar syns i Finlands bnp., anger rapporten *Matkailun toipuminen pandemiasta* (Hur turismen återhämtar sig från pandemin) som ETLA publicerat 21.9.2021. Om resebegränsningarna förblir i kraft försämras sjöfartsföretagens möjligheter att återuppliva sin affärsverksamhet fortsättningsvis. Ekonomisk tillväxt och en människa som arbetar är ett bättre alternativ för samhället än en arbetslös som medför en räkning som samhället alltid betalar med ränta i form av privata hushåll i nöd och växande utgifter för fysisk och mental hälsa.

Passagerarfartygsrederierna klarar inte mera en vinter till med begränsningar. Viking Lines VD **Jan Hanses** uttryckte sin oro i rapporten *Matkailun toipuminen pandemiasta*. Om Finlands regering håller fast vid begränsningarna till årets slut finns det en risk att permitteringarna förvandlas till uppsägningar, befarar Hanses.

Viking Line har under den pågående säsongen nått upp till 50-procentigt utnyttjande av fartygskapaciteten. Driftsbidraget är positivt, men inte mer än så. Under normala år kompenserar överskottet från sommaren höstens, vinterns och vårens tystare perioder.

Inresebegränsningarna bör upphävas omedelbart. Kravet på att incidensen skall ligga under 10 är skadlig för näringen. Det är av största vikt för turismsektorn och för Finlands ekonomi att landet snabbt öppnas för utländska resenärer. I andra europeiska länder har begränsningarna upphävts. Finland släpar efter, vilket medför allvarlig ekonomisk skada för den inhemska turismen och sjöfarten.



Metsä Fibres blivande sågområde i Raumo.

Finländska rederier bör få transporterna från den nya bioproduktfabriken i Kemi och den nya sågen i Raumo

Metsä Fibre bygger en ny bioproduktfabrik i Kemi och världens modernaste såg i Raumo. Alla fraktavtal kommer att konkurrensutsättas och avtalen blir tidsbegränsade från ungefär ett till fem år. Utländska rederier har kapital att investera.

De finländska rederierna är mindre och de borde ha säkra fraktavtal i sikte för att kunna investera i nytt tonnage. I Sverige står staten som garant för fartygsfinansiering. Rederierna i Finland har önskat sig ett motsvarande system så att det skulle vara lättare än nu att få finansiering för nytt tonnage.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD METSÄ GROUP

Kemi får en ny bioproduktfabrik och Raumo en såg
Metsä Fibre som hör till koncernen Metsä Group bygger en ny bioproduktfabrik i Kemi. Investeringen är cirka 1,6 miljarder euro. Fabriken skall bli färdig under år 2023. Den nya fabriken ersätter den nuvarande cellulosafabriken i Kemi. Det blir norra halvklottets största anläggning för träförädling.

Förutom fabriken i Kemi bygger Metsä Fibre som bäst världens modernaste såg i Raumo. Den inleder sin verksamhet år 2022. Fabriken kommer att producera

750 000 kubikmeter sågvaror per år. Som råvara används tallvirke.

Stock- och fibervirket som blir råvaror för fabrikerna i Kemi och Raumo kommer man att skaffa i närområdena. Enligt **Jyrki Ranki** som är sjötrafikchef för Metsä Group planerar man inte att öka sjötransporterna av virkesråvarorna. Virket kommer alltså huvudsakligen att transporteras med långtradare och tåg till fabrikerna.

Skeppas ut från Raumo i containers

Avsikten är att sågen i Raumo inleder verksamheten 2022. De färdiga sågvarorna

skeppas ut i världen via Raumo hamn.

– Från Raumo transporteras sågvarorna till flera olika marknader med olika slags transportlösningar. Eftersom Raumo också är en betydande containerhamn kommer man att transportera sågvaror därifrån också i containers, berättar Ranki.

Tre fartygslaster cellulosa i veckan från Kemi

Bioproduktfabriken i Kemi skall startas under 2023. I första skedet koncentreras fabriken verksamhet kring cellulosapro-



Den första visionen i april 2019
av Metsä Groups blivande
bioproduktfabrik i Kemi.

KOMMENTAR: Finländska rederier behöver säkra fraktavtal för att kunna investera i nytt tonnage

DET SVENSKA REDERIET Wallenius-SOL trafikerar regelbundet rutten i Bottenviken och på Finlands västkust. Det finns en risk att det svenska rederiet tar allt mera av finländska rederiers frakter, såsom det också redan skett. Även det holländska rederiet **Wagenborg** trafikerar på finländska hamnar och riktar med sitt nya tonnage bland annat in sig på marknader kring Saimen.

Gamla och förmögna utländska rederier har kapital att investera i nytt tonnage. De finländska rederierna är mindre och de borde kunna vara säkra på att det finns goda möjligheter till fraktavtal för att de skall kunna investera i nytt tonnage och erövra marknader. I Sverige ställer också staten upp som garant för fartygsanskaffningar (Svenska Skeppshypotek). I Finland har rederierna hoppats på motsvarande system så att de lättare än nu skulle få finansiering för nytt tonnage.

duktion. Fartyget skeppar årligen 0,8–1,0 miljon ton barrträdscellulosa.

– Cellulosa kommer att transporteras från Kemi sjövägen. Ifråga om cellulosa har vi olika avsättningsmarknader, berättar Ranki.

Fabriken i Kemi ligger alldeles invid hamnen. Hur många fartygslaster cellulosa skulle man i produktionens begynnelsestadiet skeppa ut?

– Att transportera 800 000–1 000 000 ton betyder i praktiken omkring tre fartygsbesök per vecka i hamnen, räknar Ranki.

Cellulosa från Kemi på bulklastare

Cellulosa kommer att transporteras från Kemi med traditionella lo-lo-fartyg, berättar sjötrafikledaren. Man kan använda mindre fartyg för närområdena och större för längre bort.

– Nära är kring Östersjön och längre bort är på Nordsjösidan. Cellulosa exporteras till tysktalande länder samt till Frankrike och Holland.

Olika aktörer kartläggs småningom, så finländska rederier har skäl att vara vakna.

– Vi genomför en vanlig konkurrensutställning med vissa urvalskriterier. Vi har

våra egna instruktioner och regelverk för frakten, säger Ranki.

Också transportkedjan skall vara etisk

Metsä Group anser det viktigt att fraktföretaget har regelbunden ruttrafik till de hamnar man transporterar ifrån.

– Det är viktigt för oss att det råder konkurrens om transporterna på Bottenviken. Vi väljer alltid våra samarbetspartners via konkurrensutställning.

Numera är det lika viktigt att etiken beaktas i transportkedjan som varifrån varan och dess råvara kommer och hur tillverkningen har gått till. Transportkedjan är en del av företagets image. Man fäster uppmärksamhet vid arbetstagarnas arbetsvillkor och transporternas miljöaspekter.

– Det finns vissa kriterier för våra transporter som fraktföretagen och deras transporter måste uppfylla. De gäller till exempel hållbar utveckling, och man måste också tänka på arbetstagarnas arbetsvillkor.

Ett centralt urvalskriterium för skogsindustrin hur väl transporterna fungerar. Emellanåt nämner Ranki också konkurrenskraften.

– Finlands exporttransporter måste vara konkurrenskraftiga, som den bekanta ramsan lyder. 🌱



För första gången någonsin kryssade Viking Line till Kotka

Det gick en fläkt av stora världen igenom Kotka hamn i juni då M/S Gabriella möttes med dansande flickor, ett jazzband och stadsbor som kommit för att hälsa fartyget välkommet.

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU

Rederiet Viking Line kryssade första gången i historien till Kotka den 19 juni 2021. Fartyget M/s Gabriella gled festflaggat in i Kotka. Sjöräddningssällskapets båt åkte framför fartyget och sprutade fontäner till välkomsthälsning med sina vattenkanoner, en internationell tradition då ett kryssningsfartyg anlöper en hamn för första gången. Kotkas stadsdirektör **Esa Sirviö** och hamnens representanter tog emot fartyget.

Finlands eget Hurtigruten

– Kotka är ett nytt flott resmål för oss. Vi

gör finländsk sjöfartshistoria, myste Viking Lines marknadsdirektör **Kaj Takolander** i Kotka hamn.

– Som en följd av coronapandemin vidgade vi vårt kryssningskoncept. Förutom till de traditionella Tallin och Stockholm kryssar Viking Line till Kotka, Hangö, Mariehamn, Visby och Riga. Steg för steg skapar vi vår egen "Hurtigruten" i Finland, tänker sig Takolander.

Helsingforsborna **Sari Hänninen** och **Olli Siimekselä** gillar rederiets initiativ.

– Vi har aldrig tidigare varit i Kotka. Nu blev besöket av i samband med kryssningen. Vi brukar åka mycket på kryss-

ningar men under coronaåret har vi mest hållits hemma, det här är nu vår första kryssning på över ett år.

Besättningen bjuder till och njuter av att jobba igen

Fartygets personal var förtjust i kryssningen till Kotka. Intendenten **Krista Öhman-Jalonen** vinkade från M/s Gabriellas däck till dem lägre ner som kommit för att hälsa fartyget välkommet. Också resten av besättningen var tydligt lättade då de fick komma tillbaka på jobb, då M/s Gabriella på sommaren återupptog trafiken. ⚓



^ Kockarna Petri Niilola, Juha Karjalainen och Janski Pesonen.



<

Cateringspecialisten Niklas Nordling som jobbar i M/s Gabriellas grillrestaurang var nöjd över att arbetet börjat igen på sommaren, efter 15 månaders permittering. Familjen har små barn och det är viktigt att kunna försörja sig. Nordling säger också att han saknat arbetskamraterna under den långa permitteringen.

Cateringspecialisten Ari Reijonen i bakgrunden skruvar upp elden lite för att ge tidningen Sjömannens bild köksstämning. Också Reijonen var verkligen glad åt att M/s Gabriella under sommaren kommit i trafik igen.



Den 9-10 juli 1790 begicks sjöslaget vid Svensksund mellan **Gustav III:s** Sverige och Rysslands flotta. Nu var Svensksund lugnt och stilla då M/s Gabriella gled över fjärden i sommarnatten. Det är alldeles vindstilla. Nära midnatt har solen inte ännu sjunkit utan framstår som en gyllene boll på himlen därifrån den färgar hav och horisont alldeles röd.



<

Intendenten Krista Öhman-Jalonen vinkade från däck en glad hälsning till båtfolk och stadsbor som kommit för att välkomna M/s Gabriella till Kotka.



Chefskallskänkan Tarja Järvenpää lagade i a la carterestaurangen delikat och och vacker halstrad och marinerad strömming med sikromsmoussé.



M/s Gabriellas två ekonomibiträden snyggar till fartyget inför morgonen

På fartygen sker det en hel del osynligt arbete som kunderna inte tänker på. Golven och borden i restaurangerna är rena efter nattens begivenheter. Det sköter ekonomibiträden, som ansvarar för att städa hela fartyget under natten: ett enormt uppdrag!

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU



Borgåbon Robert Kukkola har arbetat på Viking Line sedan 2005. – Vi har fått väldigt mycket personlig positiv feedback från kunderna för att vi gett snabb service. Bra feedback höjer arbetsglädjen ytterligare ett snäpp, säger Kukkola nöjt.

Vi börjar jobba åtta på kvällen och slutar sju på morgonen. Under en natt kan vi gå tio kilometer i jobbet, berättar ekonomibiträde **Robert Kukkola**.

– Vi dammsuger golven i alla restauranger och nattklubben. Vi plockar bort glas och skräp från borden. Vi torkar av ytorna. Vi dammsuger också fartygets korridorer, mäss och konferenslokaler.

Renlighet är en dygd

Ekonomibiträden strekar på när restaurangerna har stängt. Deras arbete är ofta inte direkt synligt för passagerarna, men läget vore ett annat om kunderna möttes



Korsholmsbon Maria Mikkola började på Viking Line som vikarie på M/s Rosella 2017. Därifrån gick hon över till M/s Gabriella, där hon fick fast arbete. – Jag blir glad när kunderna kommer och tackar för ett gott arbete och är nöjda med hur rent hela fartyget är. Positiv feedback lyser upp dagen och gör att man orkar fortsätta arbeta, berättar Maria.



Om något behöver städas eller lagas i passagerarens hytt kontaktar man i första hand ekonomibiträderna. Den här gången justerar Robert Kokkola och Maria Mikkola ventilationen i en hytt.

av ett smutsigt golv till frukost.

Ekonomibiträdernas arbete är ett av de viktigaste och mest oersättliga i världen. Renhållningen av lokaler är också hälsovård: det håller sjukdomar borta. Under coronapandemin har man lyckats mycket bra på fartygen.

På M/s Gabriella arbetar bara två ekonomibiträden per arbetsvakt på nätterna. Det finns enormt mycket att göra.

– Om fartyget har många passagerare har vi emellanåt så mycket att göra att vi inte hinner ta matrast. Då måste vi köra järnet för att ens hinna med de obligatoriska jobben.

Från skymning till gryning

Ekonomibiträderna tar också hand om hytterna. Arbetet inkluderar även kundservice: om något behöver städas eller lagas i en hytt kontaktar man i första hand de så kallade nattstädarna.

Nu krånglar ventilationen i en hytt. Robert Kokkola och hans kollega **Maria Mikkola** knackar på hyttddörren. Kokkola frågar artigt hur han kan hjälpa till. Passagerarna vill ha kraftigare ventilation. Saken tas om hand och passagerarna är nöjda.

– Vi försöker sköta arbetet själva så långt det är möjligt på natten så att vi inte behöver väcka någon elektriker eller reparatör i onödan, betonar Kokkola och Mikkola.

– Vi rensar till exempel många blockerade avlopp och byter lakan och handdukar om kunden så önskar. Ibland fixar vi blinkande lampor i hytten eller reglerar värmen.

Situationsbedömning och raskhet

I arbetet på ett fartyg får man se många berusade kunder. Som ekonomibiträde måste man vara rask och ha god situationsbedömningsförmåga.

– Vi får ofta leta efter till exempel en mobil eller hyttnyckel som fallit mellan sängen och väggen.

Ekonomibiträderna fungerar också som övervakande ögon på fartyget. Fartyget är en labyrintisk plats att röra sig på och de får varje natt visa passagerare i rätt riktning.

– Många barn reser med fartyget och tyvärr går de vilse ibland. Då hjälper vi till att leta efter dem.

Nattarbetet är ensamt och passar raska Robert Kokkola, som arbetat natt i 16 år. Mikkola säger sig också ha rätt yrke.

– Jag är nattmänniska och det här arbe-

tet passar mig som handen i handsken, berättar hon.

När coronapandemin väl är över vill Mikkola se förändringar i skiftsystemet.

– Jag bor nära Vasa i Korsholm, dit jag reser med tåg/bil. I och med det nya skiftsystemet arbetar vi åtta nätter på fartyget och är lediga i sex dagar. Då hinner jag åka hem och vara där ett par-tre dagar innan det är dags att åka till jobbet igen. Jag skulle vilja att man återgick till det gamla systemet med åtta dagar i arbete och åtta dagar ledighet efter coronan, säger Maria.

Nu är Mikkola och Kokkola däremot mycket nöjda med att M/s Gabriella är i trafik igen i sommar och att de har arbete.

– Jag var permitterad nästan hela året när fartyget blev stående. Det var mycket stressigt ekonomiskt sett och jag fick räkna varenda slant för att pengarna skulle räcka, säger Mikkola om vardagen som sjöman. ⚓



Nytt sätt att vika lakanen saktar ner jobbet

SÄTTET ATT VIKA LAKAN har förändrats. Tidigare kunde man bara dra upp lakanet och bädda ut det på sängen. Nu måste man först vika upp det.

– Använder man en annan maskin numera för att vika lakan? undrar Robert Kokkola.

OM BASTU, SPRIT OCH TJÄRA INTE HJÄLPER ...

SJÖMANNEN: Vid kaffebordet undrade vi vad lagen säger om vilka mediciner och vilken behandlingsutrustning som ska finnas ombord på ett fartyg och hur sjukhytten ska vara utrustad. Och vad händer om en sjöman som skadats i en olycka inte kan få tillräcklig vård ombord?

JURISTEN: Fartygens fartygsapotek ska sedan 2016 vara förenliga med *fartygsapotekslagen* (584/2015). Lagen kompletteras av social- och hälsovårdsministeriets *förordning om fartygsapotek* (589/2015). I tabellen i bilagan till förordningen finns en detaljerad förteckning över minimimängden av de läkemedel och den behandlingsutrustning som ett fartygsapotek ska ha inom olika trafikområden. Med behandlingsutrustning avses till exempel desinfektionsmedel, skyddsutrustning, stödskenor och förbandsmaterial samt instrument såsom mätare, nålar och sprutor.

Redaren, det vill säga rederiet, ansvarar för att fartygets och dess livbåtar och räddningsflottars fartygsapotek och första hjälpen-förpackningar överensstämmer med lagen och förordningen. Fartygets befälhavare ska se till att fartyget har minst den mängd läkemedel och behandlingsutrustning som anges i lagen, förordningen och dess bilagor samt besluta om det eventuellt behövs mer. Vid behov eller i enlighet med särskild läkemedelsordination ska befälhavaren göra kompletterande anskaffningar till exempel under en epidemi. Befälhavaren ansvarar också för att första hjälpen och vård alltid ges vid behov och att läkemedel lämnas ut till personer som behöver dem.

Fartygsapoteket är i första hand för fartygets personal, det vill säga för sjukvård av sjöfarande ombord. I överensstämmelse med den allmänna räddningsplikten kan läkemedel och behandlingsutrustning i akuta fall också användas för vård av andra personer ombord.

Fartygsapoteket ska förvaras i ett låst utrymme utom räckhåll för utomstående. Ordningen i apoteket ska vara sådan att man snabbt kan ta fram läkemedel och behandlingsutrustning. Det ska föras *läkemedelsjournal* där det antecknas läkemedel och behandlingsutrustning som anskaffats och avlägsnats, läkemedel som har använts eller lämnats ut till patient samt de vårdåtgärder som har vidtagits med beaktande av patientens integritetsskydd. Fartygsapoteket omfattar även tryckta eller elektroniska *guider* om medicinering, första hjälpen och sjukvård ombord (till exempel Handbok för fartygssjukvård). En legitimerad provisor ska regelbundet *utföra översyn* av fartygsapotekets innehåll och förvaringsförhållanden minst en gång om året och minst vart tredje år i inrikes fart.

Fartygsapotekets *innehåll och omfattning bestäms utifrån de fyra fartygsklasserna och fartygspersonalens storlek*. Fartygsklass A omfattar fartyg i utrikes fart som går i trafik längre ut än fartygsklasserna B och C, det vill säga över 150 nautiska mil från en hamn i Europe-

iska unionen eller Norge. Fartygsklass D omfattar fartyg i inrikes fart. I bilagorna till fartygsapoteksförordningen anges i tabellform minimimängderna läkemedel utifrån fartygsklass. Till exempel måste det finnas 100 tabletter ibuprofen eller "burana" på fartyg i alla fartygsklasser, medan läkemedel som används för behandling av förstoppning endast måste finnas på fartyg i fartygsklass A och B. Om ämnen som klassificerats som farliga transporteras ombord måste detta också beaktas i fartygsapotekets innehåll i enlighet med bilaga 2 till förordningen. De minimimängder som anges i bilagan utgår från att fartyget har högst 15 personer i fartygspersonalen. Om fartygspersonalen är större ska det enligt bilagan finnas minst en och en halv gång mer av de olika läkemedlen ombord. Dessutom ska fartyget i enlighet med bilaga 3 vara utrustat med en *första hjälpen-förpackning* som innehåller återupplivningsutrustning och läkemedel. Livbåtar och räddningsflottar, med undantag för inrikes fart, ska förses med vattentäta förpackningar som innehåller läkemedel, behandlingsutrustning och första hjälpen-anvisningar som nämns i bilaga 4.

Enligt fartygsapotekslagen måste man i osäkra situationer försäkra sig om att vårdåtgärden är lämplig genom att rådfråga läkare. Läkemedel som är märkta "endast enligt läkares föreskrift" ges till exempel först efter att läkare rådfrågats om användning och dosering. Fartygens sjukskötare och övrig sjukvårdspersonal kan vända sig till rederiets företagsläkare eller vid behov använda *Telemedical-tjänsten* (TMAS) som gör det möjligt att med stöd av sjöräddningscentralen få tal- eller videokontakt med en jourhavande läkare med kännedom om fartygsförhållanden.

Enligt kapitel 2 i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) ska arbetsgivaren se till att en insjuknad eller skadad arbetstagare får *adekvat vård*. Platsen för vården och dess innehåll bestäms av vårdbehovet, det vill säga sjukdomens eller skadans art och omfattning. Enligt lagen ska arbetstagaren vid behov föras i land för att få vård.

Bestämmelserna om *sjukhytt* finns i statsrådets förordning om fartygspersonalens boendemiljö ombord på fartyg (825/2012). Enligt den ska fartyget ha en sjukhytt om fartygspersonalen uppgår till minst 15 personer och om fartyget under normala förhållanden är till havs över tre dygn utan avbrott. Många fartyg har en separat sjukhytt, även om båda dessa villkor inte uppfylls.

Sjukhytten ska vara lätt tillgänglig under alla väderförhållanden. Bäddplatser, belysning, ventilation och uppvärmning ska planeras så att de främjar patientens vård och välbefinnande. I sjukhytten ska det finnas ett badrum och en anordning som man kan kontakta kommandobryggan med. Sjukhytten får användas endast för det ändamål den planerats för. Det är alltså inte en reservhytt för exempelvis en praktikant.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

Arbets- och näringsministeriet: Lösningarna i gränstvister i anslutning till kollektivavtal framskrider

ARBETS- OCH NÄRINGSMINISTERIETS PRESSMEDDELANDE 16.9.2021

En utredning som arbetsminister **Tuula Haatainen** beställt har man identifierat orsaker och möjliga sätt att lösa gränstvister i anslutning till kollektivavtal. Målet är att bevara arbetsfreden samt förebygga och lösa konflikter på arbetsmarknaden. Utredarna föreslår bland annat ett nytt frivilligt medlingsförfarande. Förslagen bereds vidare i en arbetsgrupp på trepartsbasis.

Med gränstvister avses tvister där arbetsgivaren och arbetstagarsidan är oeniga om vilket kollektivavtal som ska tillämpas på det arbete som arbetsgivaren låter utföra.

Enligt utredningen uppstår gränstvister när

- flera kollektivavtal kan bli tillämpliga
- arbetsgivare måste förbinda sig till ett nytt kollektivavtal
- arbetsgivaren omorganiserar sig
- fackföreningarna förenar eller ändrar sina organisationspolitiska mål eller
- arbetsmarknaden genomgår andra omvälvningar.

Orsakerna till gränstvister utreddes genom intervjuer med arbetsmarknadsaktörer. Utredningen gjordes av Sjömans-Unionens tidigare ordförande **Simo Zitting** och vice-

häradshövding, juris kandidat **Minna Etu-Seppälä**.

– Jag tackar utredarna för deras grundliga arbete och för deras konkreta förslag. Detta utgör en god grund för fortsatt beredning. Vårt mål är ambitiöst, men det går att nå: att erbjuda allt bättre metoder för att förebygga och lösa gränstvister, säger arbetsminister Tuula Haatainen.

Frivillig medling och samråd med parterna får en större roll

Utredarnas förslag kan delas in i tre grupper.

De första förslagen hänför sig till utvecklandet av systemet för medling i arbetstvister och riksförlikningsmannens uppgifter. Utredarna föreslår bland annat att det vid sidan av medling som baserar sig på anmälan om arbetskonflikt skapas en frivillig medling. Den ska gälla gränstvister i kollektivavtal och andra arbetstvister. Riksförlikningsmannen är skyldig att på begäran av en part eller parter inleda medling också i situationer där arbetstvist inte medför hot om eller risk för arbetskonflikt.

För det andra föreslår utredarna ändringar i förfarandet för hörande vid arbets-

domstolen. Enligt förslaget borde lagstiftningen ändras så att om det under rättegången framförs krav på tillämpning av något annat kollektivavtal än det som nämns i talan, ska parterna i kollektivavtalet ges möjlighet att bli hörda i ärendet.

För det tredje föreslår utredarna att användningen av det så kallade organisationsvillkoret förtydligas i syfte att förebygga störningar i arbetsron i anslutning till kollektivavtalsgränstvister. Genom organisationsvillkoret kan tillämpningen av kollektivavtalet eller en del av det begränsas endast till medlemmar i en organisation som är part i avtalet.

En ny arbetsgrupp på trepartsbasis fortsätter beredningen av förslagen

Arbetsminister Haatainen tillsätter en ny arbetsgrupp på trepartsbasis för att bereda utredarnas förslag.

– Det är bra att fortsätta med bearbetningen av förslagen utifrån konkreta framställningar tillsammans med arbetsmarknadsorganisationerna. Förtydligandet av användningen av organisationsvillkoret kräver ytterligare gemensamma satsningar, säger minister Haatainen. 

Utlåtande om utkastet till undervisnings- och kulturministeriets förordning om ändring av undervisnings- och kulturministeriets förordning om beräkningsgrunderna för finansiering för yrkesutbildning

Den viktigaste pelaren i sjöfartsbranschens utbildning är den internationella STCW-konventionen (Standards of Training Certification and Watchkeeping), som till stor del reglerar och bestämmer innehållet i utbildningen. För sjöfartsbranschen är det extremt viktigt att alla examina i branschen har rätt bredd och kvalitet och att de utan undantag och i sin helhet uppfyller kraven och kriterierna i STCW-konventionen.

I samband med att fartygsbeståndet förnyas, vilket är en absolut förutsättning för Finlands viktiga export och import, behövs ännu fler kunniga och yrkesskickliga sjömän. Nedsänkningen av finansieringen av sjöfartsbranschens utbildning har en direkt inverkan på utbildningens kvalitet och på tillgången till yrkeskunniga sjömän i framtiden. Det gäller alla examensnivåer (grund-, yrkes- och specialyrkesexamen).

Ändring av kostnadskoefficienterna och deras inverkan

Koefficienterna för kostnadsgrupperna ska enligt utkastet till propositionen ändras så att de märkbart skulle påverka finansieringen av examina i sjöfart samt utbildningsarrangörernas ekonomi.

Grundexamen i sjöfart ligger för närvarande i kostnadsgrupp 3 i förordningen. Koefficienten för denna kostnadsgrupp ska sänkas från 1,23 till 1,07. I beräkningen har man som grund använt de förverkligade kostnaderna för respektive kostnadsgrupp från 2018 och 2019. Kostnaderna för att

ordna grundexamen i sjöfart har dock ökat efter detta. En betydande faktor är att studerande inom specialområdena däck- och maskinbefäl som börjat 2017 och därefter har behövt 360 dagar handledd praktik för examen istället för 200 dagar, som det var tidigare.

Praktikdagarna ska i regel sökas på fartyg i utrikesfart med minst 500 GT (bruttodräktighet) eller minst 750 kW (maskineffekt). Även av andra kompetensområden för grundexamen, såsom reparatörer och fartygselektriker, krävs långa praktikperioder på fartygen. Dessa praktikperioder kan inte ens alternativt utföras på annat håll, t.ex. i land.

Utbildningsarrangörerna betalar 392,19 €/mån/studerande till arbetsgivarna (rederierna) i kostnadsersättning för uppehälle (mat och bostad) för utbildning/praktik som ordnas på arbetsplatsen med utbildningsavtal. Det ökar utbildningsarrangörernas verkliga kostnader med ca 2 100 €/studerande för att den studerande ska kunna ta examen.

De ökade kostnaderna syntes knappt framför allt under 2018, men inte mycket under 2019 heller eftersom de första studerande som avlade den nya examen inom s.k. normal tid (3 år) gjorde det först 2020. Utexaminering handlar ofta om just bristande handledd praktik. De ökade kostnaderna har börjat synas fullt ut först efter beräkningsgrunden och har inte beaktats i beredningen av utkastet till förordningen.

Nya fartyg innebär nya kunskapsbehov

och -områden. Ett exempel är kunskaper om elkraftkällor och -teknik, som framhävs och har framhävts på ett bredare plan. Därför vore det i detta skede ödesdigert att skära ned på finansieringen av fartygsel-mästarutbildningen (specialyrkesexamen). Även denna examensnivå förutsätter minst 6 månaders arbetspraktik på fartyg. I Finland råder det redan bevisligen brist på fartygsel-mästare och rederierna har varit tvungna att vända blicken utomlands för att hitta kompetenta mästare. Alla ovan nämnda praktikperioder baseras på STCW-konventionen och är "obligatoriska".

Slutligen

Sådana här ändringar och nedsänkningar är mycket kritiska för branschens utbildning och kan vara förödande. För att i man framtiden ska kunna säkerställa och garantera yrkesskicklighet i en så viktig bransch för Finland och utbildning av hög kvalitet föreslår undertecknade fackförbund enhälligt att grundexamen på grund av de ökade kostnaderna flyttas till kostnadsgrupp 4 och att branschens yrkes- och specialyrkesexamina blir kvar i nuvarande kostnadsgrupp 2 och inte flyttas till kostnadsgrupp 1.

27.8.2021

Finlands Sjömans-Union FSU rf
Finlands Maskinbefälsförbund rf
Finlands Skeppsbefälsförbund rf

Referens: VN/18706/2020 UTLÅTANDE

M/s Amorellas hela besättning får sjöfartens säkerhetspris Sea Sunday 2021 för yrkesskicklig evakuering av passagerarfartyg

Priskommittén som utser sjöfartens säkerhetstagare har gett sjöfartens säkerhetspris 2021 till hela besättningen på M/s Viking Amorella. Priset motiveras med hur tryggt evakueringen och andra räddningsåtgärder gjordes efter att fartyget gått på grund.

BILD PEKKA KARPPANEN



Kommunikationsminister Timo Harakka överlämnade Sjöfartens säkerhetspris till M/s Amorellas hela besättning, en del deltog i prisutdelningsceremonin. Till vänster säkerhetsstyrman Tommi Heikkilä, maskinchef Stefan Mattsson, befälhavare Rune Fellman mitt i bilden med priset, kommunikationsminister Timo Harakka, restaurangchef Nanna Lahtinen och hotellchef Peter Falk. Priset utdelades på Skatudden den 20.9.2021, jämnt ett år efter grundstötningen.

hur de redde sig i situationen. Genast efter att olyckan skett etablerade de ett evakueringscenter på Strandskolan i Mariehamn.

Större räddningsuppdrag till sjöss kräver alltid ett nära samarbete mellan myndigheter och andra aktörer inom sjöfarten. Västra Finlands Sjöbevakning deltog genast efter olyckan i undsättningen av M/s Amorella och höll kontakt med både fartyget och rederiet. Sjöräddningscentralen (MRCC Turku) larmade flera fartyg, båtar och flygande enheter till olycksplatsen och ledde undsättningsoperationen ända tills man nästa dag tryggt kunde lösgöra M/s Amorella från grundet.

Fartygets andra befälhavare **Jan Enkvist** förtjänar också ett speciellt omnämnande och tack för att evakueringen lyckades. Han var ledig men larmades den 20 september till Sjöräddningscentralen för att hjälpa till att leda räddningsoperationen kring M/s Amorella. Enkvists stora insats, engagemang och sakkunskap om M/s Amorella och dess ombordkultur bidrog i hög grad till att räddningsoperationen lyckades. 🚢



Kommunikationsminister Timo Harakka och Sjömans-Unionens ordförande Kenneth Bondas, som presenterade mottagaren av Sjöfartens säkerhetspris.

Passagerarfartyget M/s Amorella fick bottenkänning den 20 september 2020 klockan 12:35 i Apotekarfaret vid Åland, sydost om Långnäs. Bottenkänningen förorsakade en

läcka i fartygets för och det navigerade upp mot land vid Järsö för att undvika att sjunka. Fartyget hade vid händelsen sammanlagt 281 passagerare ombord och en besättning på 80 personer. Ingen skadades vid grundstötningen och ingens liv var heller omedelbart i fara.

Under ledning av fartygets befälhavare **Rune Fellman** skötte M/s Amorellas besättning evakueringen tryggt och lugnt. På handelsfartyg som seglar under finsk flagg ordnas regelbundet övningar kring nödlägen och räddning. Enligt responsen från passagerarna sköts räddningsåtgärderna på M/s Amorella lugnt och på ett sätt som gav passagerarna uppfattningen att de är trygga och att de evakueras i god ordning.

Också ålänningarna skall ha ett tack för

Bartendern friskade upp sina däckmanskunskaper på M/s Finnmill

Coronapandemin erbjöd bartendern Susanna Mäntysaari möjlighet att efter en lång tid återigen arbeta som lättmatros, då hon i somras fick vikariera på Finnlines fartyg M/s Finnmill.

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU



Bartendern Susanna Mäntysaari (vänster) och köksmästare Kaisa Kekäle.

På fraktfartygen har det funnits gott om arbete under hela coronapandemin. I rederiet Finnlines har man däremot fått permittera ekonomipersonal på ro-ro-fartyg under rese-restriktionerna. I somras vaknade passagerartrafiken till liv igen och rederierna hade till och med svårt att hitta tillräckligt med folk till vissa jobb.

Multitalang till havs

Susanna Mäntysaari arbetar som bartender på Finnlines fartyg M/s Finnlady och är en riktig multitalang till havs. Hon har arbetat länge på finska fraktfartyg. En av de mest speciella upplevelserna hittills i karriären var en helikopterräddningskurs i Ravenna i Italien, som hörde ihop med en

kommendering i Tunisien. Där sänktes en helikopter ner i en bassäng sju gånger åt alla olika håll och därefter fick var och en dyka ut genom sitt fönster och upp till ytan.

Mäntysaari har länge trivts på Finnlines, där hon arbetat bland annat som servitris, ekonomibiträde och för närvarande som bartender. Hon är också utbildad lättmatros, men det är 15 år sedan hon senast arbetade på däck.

– I höstas kontaktade rederiet mig och frågade om jag ville bli extra däcksmän på M/s Finnmill, som trafikerar från Hangö till tyska Rostock. Tidtabellen på Mill ändrades och man behövde snabbt en däcksmän som vid behov även kan sköta jobben på ekonomisidan, berättar Mäntysaari.

– Först var jag nervös över tanken att

återvända till jobbet som lättmatros, men å andra sidan är jag modig av naturen och tänkte att det bara är att testa igen efter lång tid. Besättningen på fartyget var förstående och jag fick god introduktion i jobbet.

Genom arbetsrotationen lyckades man "förhindra" en permittering

På Finnlines har man försökt hitta ersättande uppgifter åt den permitterade ekonomipersonalen, om det bara varit möjligt. När Mäntysaari skulle vikariera på Finnmill fyllde hennes plats av en annan person och på så sätt kunde rederiet undvika en permittering under den tiden. Mäntysaari är också tacksam mot rederiet för att hon fick prova på arbetet som däcksmän för omväxlings skull.

– Ibland behöver man lämna sin bekvämlighetszon och prova på något nytt – eller i det här fallet gammalt. Det har gått 15 år sedan jag senast arbetade som däcksmän, räknar Mäntysaari.

Mäntysaari erkänner att hon till en början var riktigt nervös över att återvända till arbetet som lättmatros.

– När den första stelheten släppte gick även arbetet på däck smidigt. Jag är nöjd med att jag fick vässa mina kunskaper på däck igen och fick lite omväxling i mitt arbete. En liten rotation mellan olika arbetsuppgifter gör mig inget, tvärtom gör det gott ibland.

Bing Wang lämnade restaurangarbetet i land och blev sjöman

Bing Wang, som flyttade till Finland från Kina för 14 år sedan, studerade till sjöman på Södra Kymmenedalens yrkesinstitut (sjöfartsskolan i Kotka). Nu arbetar han på Finnlines M/s Finnlady. Det bästa med fartyget är de bra arbetskamraterna.

Sjöfarten erbjuder nya yrkesmöjligheter för de som arbetar i land. Kinesiska – numera finska – **Bing Wang** är en av dem. Han arbetade på restaurang i Kina och sedermera i Finland, tills han kom på att han skulle ansöka till Ekam i Kotka och sedan gav sig ut på sjön.

Senvåren 2021 praktiserade Bing på **Finnlines** fartyg M/s *Finnlady*. Därefter har han arbetat som ekonomibiträde där.

– Jag trivs riktigt bra till sjöss. Även om jag är kinesisk har man ställt sig positiv till mig, berättar Bing.

Hans ögon visar att han menar allvar.

– Arbetskamraterna och skepparen här är riktigt trevliga. Jag får alltid hjälp om jag inte kan något, säger han berömmande om sina arbetskamrater.

Från 40 graders kyla i Kina till arbete i finska Torneå

Bing kommer från norra Kina. Hans lilla hemstad med ”bara” tre miljoner invånare kan ha upp till 40 minusgrader på vintern. På sommaren är det däremot mycket varmare än årets rekordvärme i Finland.

I Kina arbetade Bing på restaurang i 17 år. Sedan fick han ett erbjudande från en vän om att åka till Torneå i Finland för att arbeta. Kanske gjorde den hårda kylan i hans hemort det lättare att flytta till norra Finland.

Flytt till andra änden av Finland, till Kotka

Bing arbetade länge på en restaurang i Torneå. Sedan flyttade han till andra änden av Finland, till Kotka.

– Jag arbetade på olika restauranger i Finland i 13 år och ville ha omväxling i arbe-

tet. Nu bor jag i Kotka, där jag kom på att jag skulle söka till sjöfartsskolan. Jag vill lära mig nytt och även lära mig finska språket ännu bättre, säger Bing om sin studiemotivation.

Så blev Bing sjöman och nu arbetar han som ekonomibiträde på ett fartyg.

– Det här är ett städat och välvärdat fartyg. På havet kan man beundra det vackra Östersjön, säger han om sin nya arbetsmil-

jö som han finner mycket trivsamt.

Hemma i Kotka har Bing fru och ett barn. De långa ledigheterna i arbetet till havs är lyx jämfört med många restauranger i land. Bing brinner för sitt nya fartygsarbete.

– I mitt arbete måste jag ta hänsyn till arbetskamraterna och vara ansvarsfull. Jag går alltid igenom allt noga för att se att det är i ordning, säger Bing, som har hög arbetsmoral. ⚓

PÅ M/S FINNLADY lagar man då och då specialmat från besättningens egna hemplatser. Under sin praktik lagade Bing kinesisk mat till besättningen. Av de finska lokala specialiteterna har besättningen fått smaka på t.ex. kalakukko och lapskojs, som är en traditionell maträtt från Raumo bestående av en röra av nötkött, potatis och andra rotfrukter. Den kom till Finland från Tyskland, säkerligen med sjömän.



Susanna Mäntysaari (vänster), Bing Wang, Kaisa Kekäle och Jenna Eskelinen.

Servitris Ida Juurakko lämnade Karibien i grevens tid – sedan började coronanedstängningarna

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU



Som 19-åring åkte Ida Juurakko till Österrike för att arbeta inom hotell- och restaurangbranschen och har därefter arbetat runt om i världen. På internationella kryssare får man se exotiska resmål. – Jag har kryssat i Karibien, Amerika, Medelhavet och Alaska. Där anordnade rederiet en helikoptertur över glaciären för personalen. Det var en riktigt fin upplevelse. En gång åkte vi till Kina, där jag fick se kinesiska muren.

Servitrisen **Ida Juurakkos** visstidsanställning i Karibien på **Holland America Line** upphörde bara några dagar innan coronanedstängningarna började.

– Om mitt anställningsavtal hade upphört några dagar senare hade jag blivit fast på fartyget en lång tid, säger Ida Juurakko om reserestriktionerna.

Många arbetskamrater hade inte samma tur.

– Många av mina arbetskamrater blev kvar på fartyget i fler månader än det var tänkt, säger Ida, som höll kontakten med dem från Finland.

Holland America Line är ett dotterbolag till Carnival Corporation. Till slut kunde sjömännen som blivit kvar på fartyget hämtas till sina hemkontinenter med

rederiets egna fartyg.

– Carnivals fartyg samlade sjömän från olika fartyg och transporterade dem till sina hemkontinenter: Europa, Asien och Afrika.

Hierarkisk arbetskultur på utländska kryssare

När hon kommit till Finland fick Ida Juurakko arbete på Royal Lines vattenbussar, där hon arbetar som servitris på M/s Natalia. Den finska arbetskulturen är avslappnad jämfört med den på karibiska kryssare.

– Där är arbetskulturen mycket hierarkisk och kunderna krävande. Kunderna på vårt fartyg bestod i regel av amerikanska pensionärer över 50 år.

Det största fartyget som Juurakko arbetat på utomlands tog 3 600 passagerare och hade en besättning på 1 000 man. Ar-

betskraften på karibiska kryssare är internationell och många kommer från Asien, som Indonesien. Besättningen bor i tvåmanshytter.

– Fartyget har separata mässar för besättningen och befälet. 90 procent av arbetstagarna i besättningsmässen kommer från Asien, så det serveras asiatisk mat i mässen.

Juurakko berättar att hon fick möjlighet att äta i befälets mäss, där det också erbjöds västerländsk mat.

Arbetstagarnas ställning på kryssarna baseras på "rankingen", dvs. på arbetsuppgiften på fartyget.

– Jag går bara in i passagerarutrymmena i uniform. Jag skulle behöva en högre ranking för att kunna gå runt överallt på fartyget i civila kläder.

Olika länder och hamnar

Ida Juurakko arbetar som servitris på kryssarna och har tack vare sitt arbete fått se olika länder och hamnar. Hyttavdelningens personal har däremot inte lika stor tur, då de måste arbeta när fartyget är i hamn.

Andra bra sidor med arbetet förutom resandet är gratis boende och mat, säger Juurakko. Eftersom man inte behöver lägga pengar på hyra kan man spara en del. Arbetsdagarna på utländska kryssare är däremot långa.

– Arbetsdagarna är 11 timmar långa och vi arbetar sju dagar i veckan. Vi har inga lediga dagar. Om timpengen sjunker är den inte mycket att skryta med, säger hon.

Arbetsavtalet är ofta sex månader långt. Hur orkar man då arbeta så länge utan ledighet?

– Vi har en helt fantastisk arbetsgemenskap, säger hon med ett leende. 🍀

Ansökningen om Unionens stugor vårperioden 2022

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

VECKORNA 7–16 (14.2.–24.4.) delas ut i en separat lottdragning. Man kan delta i lottdragningen av sportlovsveckorna på nätet via Unionens stugbokningssida. Gå till stugbokningssidan via Unionens webbsida på adressen: www.smu.fi/pa-svenska/jaseneksi/jasenedut/unionin-mokkien-vuokraus/

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

Du kan delta i lottdragningen fram till 30.11.2021. Lottdragningen sker i början av december. Vinnarna i lottdragningen får ett e-postmeddelande med anvisningar om hur bokningen betalas. Betalning ska ske 14 dagar efter att meddelandet mottagits och görs i internetbanken via en länk i meddelandet.



STUGAN I LEVI

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



STUGAN I HIMOS

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



TAHKO

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

Under vårsäsongen kan stugorna i Levi, Himos och Tahko bokas utan lottdragning den 3.1.–10.2. och 24.4.–30.5.

ANDRA STUGOR

Unionens andra stugor kan bokas under hela vårsäsongen fram till 30.5. utan lottdragning. På bokningssidan hittar du grundläggande information om alla stugor och en kalender där du ser stugornas bokningsstatus.

Bokningsstatus för sportlovsveckorna blir synlig i mitten av december efter lottdragningen och eventuella veckor som fortfarande är lediga kan därefter bokas utan lottdragning.





Jämkad dagpenning

TEXT SARA MALINEN

Så här ansöker du om jämkad dagpenning

Anmäl dig som arbetssökande till arbets- och näringsbyrån och se till att jobbsökningen förblir i kraft hela den tid som du ansöker om jämkad dagpenning. Fyll i ansökan retroaktivt i en takt som motsvarar löneutbetalningsperioden, dvs. antingen för fyra veckor eller en månad. Om du är osäker på ansökningsperioden hjälper kassan dig med rätt ansökningstakt i samband med handläggningen av den första ansökan.

I ansökan fyller du för varje dag i information om huruvida du varit arbetslös eller i arbete samt arbetstimmar per dag. Observera när du fyller i arbetstimmarna att du inte ska inkludera obetalda matraster i de dagliga timmarna, däremot eventuella övertids- och extraarbeten samt väntetidstimmar. Ange också betalda lediga dagar och semester- och sjukledighetsdagar i ansökan. Du ska också ange namnet på den arbetsgivare för vilken du utfört arbetet.

Bifogat med ansökan behövs alltid då arbetsförhållandet börjar en kopia av arbetsavtalet samt vid varje ansökningsperiod de lönebesked vars löneutbetalningsdag inträffar under ansökningsperioden.

Kontrollera då arbetsförhållandet börjar om arbetsgivaren drar medlemsavgiften direkt från din lön eller om du ska betala den själv. Förbundets medlemstjänst kan lämna mer information om frågor som rör medlemsavgiften.

Telefonservice vid frågor kring medlemskap och medlemsavgifter vardagar kl. 9–12 och 13–15 på telefonnummer (09) 6152 0290.

Du kan också kontakta medlemsregistret via e-post på jasenrekisteri@smu.fi

Vem får jämkad dagpenning?

Jämkad dagpenning kan betalas ut till personer som arbetar deltid eller sporadiskt samt för en period med heltidsarbete som varar i högst två veckor. Med deltidarbete avses arbete där arbetstiden som antecknats i arbetsavtalet är högst 80 % av arbetstiden för en heltidsanställd. Jämkad dagpenning kan även betalas ut till personer som kallas in till arbete vid behov. Arbetsförhållandet ska vara på deltid på arbetsgivarens initiativ och arbetstiden ska kunna övervakas.

Jämkad dagpenning kan även betalas ut till personer vars dagliga arbetstid har förkortats på grund av permittering. Jämkad dagpenning betalas ut till personer som är permitterade från deltidarbete.

Inkomst från företag som bisyssla påverkar den inkomstrelaterade dagpenningen på samma sätt som deltidarbete, dvs. den jämkas månatligen baserat på ett skattebeslut eller den sökandes egna bokföringsutredning. Arbets- och näringsbyrån betraktar automatiskt företagsverksamhet som inleds under arbetslöshet som bisyssla under de första fyra månaderna. Personer som arbetar via ett faktureringsföretag kan

vara antingen företagare eller i arbetsförhållande.

Jämkad dagpenning har ett maxbelopp

Den totala summan av jämkad dagpenning och arbetsinkomst kan vara högst lika stor som lönen som utgör grund för dagpenningen. Maxbeloppet behöver inte kontrolleras då lönen är högst lika stor som det skyddade beloppet för varje ansökningsperiod. Full inkomstrelaterad dagpenning är dock alltid minst lika stor som grunddagpenningen.

Uppfyllande av arbetsvillkoret, omräkning av dagpenningen och självrisktid

Arbetslöshetskassan följer ackumuleringen av arbetsvillkoret för den som arbetar deltid. Varje vecka då man arbetat eller fått lön för minst 18 timmar uppfyller arbetsvillkoret. När 26 sådana veckor ackumulerats i arbetsvillkoret blir det aktuellt att räkna om dagpenningen. Lönen som utgör grund för dagpenningen räknas om ifall det gått mer än ett år sedan den föregående bestämningen efter att utbetalningarna började. En ny självrisktid fastställs också om det gått mer än ett år sedan den föregående självrisktiden fastställdes.

För en person som arbetar deltid räknas självrisktiden i timmar så att den motsvarar fem hela arbetsdagar. Det innebär att arbetstimmarna som utförts under en vecka dras av från den fulla arbetstiden,

varvid skillnaden mellan dessa timmar utgör det antal timmar som ackumuleras i självrisktiden. Självrisktiden ska uppfyllas inom åtta veckor.

Arbetsinkomster jämkas på utbetalningsbasis

Arbetsinkomsterna jämkas på utbetalningsbasis, dvs. i regel under den ansökningsperiod då löneutbetalningsdagen infaller. Det kan leda till att en person som börjar ett deltidsarbete också kan få full dagpenning, även om han eller hon arbetar, eller så jämkas inte inkomsterna som överförs från deltidsarbete till heltidsarbete alls om de infaller utanför jämningsperioden.

Semesterersättningar och semesterpenning från deltidsarbete jämkas under den ansökningsperiod som de utbetalats. På samma sätt beaktas korrigeringar som gjorts i lönen retroaktivt i jämkningen under den period som de utbetalats. Enbart en löneutbetalningsdag för deltidsarbete medför jämkning även om man inte skulle ha arbetat alls under ansökningsperioden.

Lön från heltidsarbete beaktas aldrig i jämkningen även om den skulle betalas ut under en period för vilken personen har rätt till dagpenning.

Exempel 1

Kaija har börjat ett deltidsarbete i juni och ansöker om dagpenning för perioden 1–30.6.2021. Den första lönen betalas ut först 14.7.2021. Kaija får full dagpenning för juni, men i juli får hon jämkad dagpenning där timmarna och lönen för juni beaktas.

Exempel 2

Asko har arbetat deltid fram till 31.8.2021 och har ansökt om dagpenning varje månad. Han får fast heltidsanställning från och med 1.9.2021. Askos lön för augusti betalas ut i september och jämkas inte längre, då han inte har rätt till inkomstrelaterad dagpenning för tiden då han arbetar heltid.

Exempel 3

Terttu ansöker om dagpenning baserat på full arbetslöshet för maj. Hon har arbetat

deltid i april och får semesterersättning för detta arbetsförhållande i maj. Semesterersättningen beaktas som inkomst som minskar den inkomstrelaterade dagpenningen under maj, trots att Terttu inte längre arbetar då.

I vilka fall jämkas arbetsinkomsterna på förtjänstbasis?

I en del avvikande fall kan arbetsinkomsterna jämkas på förtjänstbasis, dvs. i den period som arbetet har utförts. Det gör man oftast då en person har permitterats med förkortad arbetsvecka och kallas in till arbete på deltid till arbetsgivaren som permitterade eller då personen arbetar under permitteringen för en annan arbetsgivare än den som permitterade.

Exempel A

Pirkko har permitterats med förkortad arbetsvecka, dvs. hon har både hela arbetsdagar och hela permitteringsdagar under veckan. Hon kallas in till arbete under den förkortade arbetsveckans permitteringsdag till sin egen arbetsgivare på deltid i fyra timmar. Dagpenningen betalas ut jämkat på förtjänstbasis för hela jämningsperioden.

Exempel B

Sauli har permitterats med förkortad arbetsvecka och börjar på sina permitteringsdagar arbeta deltid på annat håll än hos sin egen arbetsgivare. Inkomsterna från deltidsarbetet beaktas i jämkningen på förtjänstbasis. [↓](#)

Social- och hälsovårdsministeriet: Undantagen i utkomstskyddet för arbetslösa föreslås gälla till den 30 november 2021

Social- och hälsovårdsministeriets pressmeddelande 9.9.2021

REGERINGEN FÖRESLÅR att de undantagsbestämmelser om utkomstskyddet för arbetslösa som gäller till och med september 2021 ska fortsätta gälla till utgången av november 2021.

Syftet med detta är att trygga försörjningen för löntagare som förlorar sitt jobb tillfälligt eller helt och hållet på grund av de ekonomiska konsekvenserna av coronavirusepidemin. Genom de föreslagna lagändringarna fortsätter också de åtgärder som främjar mottagande av arbete och arbetskraftens regionala rörlighet.

Höjningen av utkomstskyddet för arbetslösa föreslås fortsätta

Enligt regeringens förslag ska det skyddade beloppet för arbetslöshetsförmånen från 300 euro till 500 euro i månaden (från 279 euro till 465 euro under fyra kalenderveckor) fortsätta gälla till utgången av november 2021. Med skyddat belopp avses det belopp som en arbetslös arbetssökande kan förtjäna utan att det inverkar på arbetslöshetsförmånen. [↓](#)

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMEN OSASTO

Syyskokous 4.12.2021 klo 13.00, Savonlinna

Sisä-Suomen osaston syyskokous järjestetään lauantaina 4.12.2021 klo 13.00.

Paikka: Spahotel Casino, Savonlinna (Kylpylaitoksentie 7, 57130 Savonlinna)

Tervetuloa!

Pikkujouluillallinen ja teatteri 4.12.2021 klo 17 alkaen, Savonlinna

Sisä-Suomen osaston pikkujoulu-illallinen nautitaan lauantaina 4.12.2021 klo 17.00 Spahotel Casinossa Savonlinnassa (Kylpylaitoksentie 7, Savonlinna). Illallisen jälkeen on mahdollisuus nähdä Savonlinnan teatterissa draamakomedia *Mummun saappaassa soi fox*. Teatteriesitys alkaa kello 19.00. Tervetuloa rohkeasti mukaan! Teatteriesitykseen on varattu 30 lippua, jotka jaetaan ilmoittautumisjärjestyksessä. **Sitovat ilmoittautumiset illalliselle ja teatteriin 5.11.2021 mennessä.** Omavastuu illalliselle ja teatteriin yhteensä 25 euroa. Ilmoittautumisen voi tehdä Sisä-Suomen kotisivuilla olevan lomakkeen kautta (sisasuomi.smu.fi) tai laita sähköpostia sihteeri Eino Leppäselälle: einoleppanen@gmail.com tai puh. +358 40 510 8676.

POHJOISEN OSASTO

Syyskokous 13.11.2021 klo 17.00, Kemi

Pohjoisen osaston syyskokous pidetään 13.11.2021 kello 17.00 alkaen.

Paikka: Puistopaviljonki, Kemi (Meripuistonpolku 11, Kemi)

Tervetuloa!

SATAMA-ALA

Syyskokous 25.11.2021 klo 16, Turku

Satama-alan osaston syyskokous pidetään torstaina 25.11.2021 klo 16.00. Hallituksen kokous alkaa klo 14.00. Kokouspaikkana on Kellariravintolan kokoustila. Osoite: Linnankatu 16, 20100 Turku. Ilmoittautumiset Tapio Ristimäki, puh. 050 086 2190.

Tervetuloa!

ÅLANDS AVDELNING

Vår- och höstmöte 26.10.2021 kl. 16.00, Mariehamn

Ålands avdelningen håller (pga pandemin) försenat VÄRMÖTE den 26 oktober kl. 16.00 på ABF lokal (Ålandsvägen 40, Mariehamn).

HÖSTMÖTE hålls kl. 17.00 samma dag och samma adress. Efter mötet bjuder avdelningen på middag.

Välkommen!

ITÄKUSTIN OSASTO

Syyskokous 30.11.2021 klo 13.30, Kotka

Itäkustin osasto pitää syyskokouksen 30.11.2021 klo 13.30 Kotkan toimistolla (Puutarhakatu 12, Kotka). *Tervetuloa!*

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

Syyskokous 10.11.2021 klo 16.00, Turku

Lounais-Suomen osaston (006) syyskokous järjestetään keskiviikkona 10.11.2021 klo 16.00.

Paikka: Maariankatu 6 B, 5. kerros, Turku.

Kokouksessa valitaan osastolle 006 puheenjohtaja ja hallitus vuosille 2022–2023 sekä käsitellään muut sääntömääräiset

asiat. Ilmoittautumiset sähköpostiosoitteella: smu.osastooo6@gmail.com.

Tervetuloa!

Pikkujouluristeilyt M/s Rudolfinalla to 2.12.2021 ja to 9.12.2021

Lounais-Suomen osasto järjestää pikkujouluristeilyt M/s Rudolfinalla torstaina 2.12.2021 ja torstaina 9.12.2021.

Lähtö: kello 18.00

Osoite: Läntinen Rantakatu 37, 20100 Turku

Risteilyn kesto 3,5 h.

Hinta 40 € jäsen ja 50 € avec, sisältää alkumaljan, joulupöydän juomineen ja kahvi/tee + avec.

Sitovat varaukset 19.11. mennessä Turun toimistolle sähköpostiosoitteella smu.osastooo6@gmail.com.

Maksuviitettä 2532 käyttäen tilille TSOP FI80 5542 4020 0093 83. Varaus raukeaa, mikäli maksua ei ole hoidettu 19.11.2021 mennessä.

Tervetuloa!

LÄNSI-SUOMEN OSASTO

Syyskokous 28.10.2021 klo 18.00, Vaasa

Länsi-Suomen osasto pitää syyskokouksen torstaina 28.10.2021 kello 18.00 (avoin kaikille jäsenille). Kokous pidetään SMU:n toimistolla, osoitteessa Pitkätie 43, Vaasa.

Hallitus kokoontuu jo kello 17.00. Kokouksen jälkeen on ruokailu mahdollisuuksien mukaan. *Tervetuloa!*

Länsi-Suomen osaston pikkujoulut 20.11.2021 Sulvan Kestikievarissa

Länsi-Suomen osasto järjestää pikkujoulut Sulvan Kestikievarissa lauantaina 20.11.2021 alkaen klo 17.00.

Ilmoittautumiset ottaa vastaan Sanna Kemppainen, puh. 040 757 8980. (Varaukset tekstiviestillä: nimi ja henkilömäärä)

Viimeinen ilmoittautumispäivä pikkujouluhin on 12.11.2021.

Maksut tilille: FI81 1528 3000 1236 90

Hinta: Jäsenet 35 e ja Avec 55 e

Maksut tulee näkyä tilillä 15.11.2021.

Muista kirjoittaa viestikenttään: nimesi ja Avec, mikäli mukana.

Tervetuloa kaikki jäsenet iloiseen illanviettoon!

Huom! Merieläkeläisille myös varattu kiintiö. Toimi, niin varmistat paikkasi.

ETELÄ-SUOMEN OSASTO

Syyskokous 30.11.2021 klo 13.00, Helsinki

Etelä-Suomen osasto järjestää syyskokouksen tiistaina 30.11.2021 kello 13.00.

Kokous pidetään The Helsinki Distilling Companyssä (Tislaamo).

Osoite: Työpajankatu 2a R3, 00580 Helsinki

Kokous järjestetään koronatilannetta silmällä pitäen.

Tervetuloa!

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Syyskokous 30.10.2021 klo 15.00, Turku

Matkailu- ja Huolinta alan osasto järjestää syyskokouksen lauantaina 30.10.2021 kello 15.00.

Paikka: Radisson Blue Marina Palace Hotel (Linnankatu 32, Turku)

Tervetuloa!

IN MEMORIAM

Matruusi

Marko Mäntyala

s. 26.4.1973

k. 16.7.2021

Lähti nuorena poikana seilaamaan maailman meriä, viimeinen laiva oli jäänmurtaja Kontio.

Nukkui pois pitkän sairauden jälkeen.

Kaipaamaan jäivät,
avovaimo Merja ja ystävät

*

Matruusi

Jari Parkki

s. 9.4.1960

k. 14.7.2021

Käy enkeli vierelläs taivaan rantaan,
on kulkusi kevyttä, jalkaasi kantaa.

Et kipua tunne taivaantiellä, on monet
rakkaat vastassa siellä.

Muistoissamme elät keskellämme, säilyt
aina sydämissämme.

Kaivaten,
tyttäret Siiri ja Viivi

*

Sähkömies

Jorma Hannu Juhani Pyörre

s. 12.1.1956

k. 27.5.2021

Hetket ovat kuin laivat, ne lähtevät armottomasti aikanaan. Meidän on oltava kuin satama, tynesti kaivaten.

Rakkaudella muistaen,
Hanna

Miia perheineen

Muut sukulaiset ja ystävät

*

Till minnet av

Ulf Harry Fagerström

f. 2.4.1940

d. 17.9.2021

Pappa, Bror & Vän

Lämnade oss på sin sista färd i stillje.

Nu åker Gnisten Uffe på sin allra sista färd

Nu far han bort, nu reser han från denna
vackra värld

Han går för fulla segel mot evighetens port
Där möter honom vännerna samt även
Far & Mor

(Fritt efter Birger Sjöberg)

Barnen, bröderna samt vännerna

ELÄKKEELLE

Suuret kiitokset

M/s Silja Serenaden miehistölle muistamisesta, lahjoista ja seilausvuosista (erit. Emmalle) jäädessäni oloneuvokseksi.

Tom Johansson

KULTAMERKIT

Katri Kesäläinen

Tuomas Kuusela

Helena Reinvall

Heli Rikonen

Antti Santala



Posti Green



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldeström

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

SÄHKÖPOSTI: ville.kaldestrom(at)te-toimisto.fi

Merivälityksessä asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2,
20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

toimistot.te-palvelut.fi/

varsinais-suomi/merivalitys

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldeström

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

E-POST: ville.kaldestrom(at)te-byran.fi

Inom Havsförmedlingen uträttas ärenden per telefon och e-post.

ADRESS: Självstädighetsplan 2, 20800, ÅBO

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

toimistot.te-palvelut.fi/sv/

varsinais-suomi/merivalitys

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSIOITE
John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

VAIHDE
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi
SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT
Arkisin klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTÖMYSSKASSA

POSTIOSIOITE
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.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADDRESS
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.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

Sihteeri / Sekreterare
Minna Zitting
040 455 9834

Sihteeri / Sekreterare
Tetta Härkönen
(vuorotteluvapaalla
4.10.2021–12.1.2022)

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 Siltä
(09) 615 20 213 / 040 526 3435

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

ITF-tarkastaja / ITF-Inspektör
Ilpo Minkkinen
(09) 615 20 253 / 040 728 6932

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

Päätoimittaja / Chefredaktör
Saana Lamminsivu
(09) 615 20 221/045 7730 1020

Taloudenhoitaja / Ekonom
Jussi Katajainen
(09) 615 20 218 / 050 526 1965

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

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

Jäsenrekisteri- ja
jäsenpalvelusihteeri /
Sekreterare för medlemsregistret
och medlemservice
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 BESÖKADDRESS
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi
E-ADDRESS
förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00