

MERIMIES SJÖMANNEN

4/2022

**Merille kaivataan
uutta suku-
polvea töihin**

Haku **UNIONIN
MÖKKEIHIN**
kevätkaudelle 2023
käynnistyy!

Ansökningen om
UNIONENS STUGOR
vårperioden 2023

Finnlinesin hybridirorot aloittivat liikenteessä

**Pursimies Hasse Lindberg purjehti
Itämerelle M/s Finneco I:llä**

M/s Finneco I – Östersjöns största lastfartyg



sisältö | innehåll

- 4 Finnlinesin hybridiroro Finnecot aloittivat liikenteessä
- 9 Merimies kysyy, lakimies vastaa
- 10 Merille tarvitaan uutta sukupolvea töihin
- 14 Ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten takuupalkat 1.9.2022 alkaen
- 15 Roppakaupalla muutoksia merityösopimuslakiin
- 16 Rauman suursahan käynnistyy
- 18 Kuulumisia M/s Silja Serenadelta
- 24 Kymijoen ja Mäntyharjun kanavat heräämässä henkiin
- 28 Vain puolueeton sovittelu toimii

- 38 Rederiet Finnlines har tagit in nya hybridrorofartyg under finsk flagg
- 43 Sjömannen frågar, juristen svarar
- 44 En ny generation behövs till havs
- 49 Mängder av ändringar i sjöarbetsavtalslagen
- 50 Det nya stora sågverket öppnar i Raumo
- 52 Nyheter från M/s Silja Serenade
- 60 Endast opartisk förlikning fungerar

KANNEN KUVA Saana Lamminsiu

Kannen kuvasse pursimies Hasse Lindberg Finnlines M/s Finneco I -laivalta.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

M E R I
M I E S
S J Ö 4
M A N
N E N
2 0 2 2 | 4

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Saana Lamminsiu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Silva Kärpänoja / 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.

TI LAUSHINNAT

1/1 vuosi/år 25 e

1/2 vuosi/år 15 e

MERIMIES – SJÖMANNEN

ILMESTYMSAIKATAULU 2022 • TIDTABELLEN 2022

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
5	28.11.	16.12.

Palkatta jäätäneitä ulkomaalaisia merimiehiä autetaan jopa puolen miljoonan euron uhkasakon uhalla

Tehy ja SuPer ovat työtaistelussa hoitajien palkkaehdoista. Kanta-Hämeen, Varsinais-Suomen ja Pohjois-Pohjanmaan sairaanhoitopiirien kuntayhtymät tekivät käräjäoikeudelle turvaamistoimihakemuksia, joiden vaativuksena oli, että käräjäoikeus estää miljoonan euron sakon uhalla Tehy ja SuPeria toteuttamasta heidän ilmoittamansa työtaistelutoimenpiteet.

Helsingin käräjäoikeuden antamat väliaikaiset turvaamistoimpäätkset eivät ole Merimies-Unionissa uusi ilmiö. Merimies-Unionissa on nähty vuosien varrella turvaamistoimpäätksen kanssa saapuvia ulosottomiehiä.

Perinteisesti ulkomaalaiset työnantajat ovat toimittaneet turvaamistoimihakemuksen asiamiestensä kautta käräjäoikeuteen silloin, kun SMU ja AKT ovat saartaneet ulkomaalaisen aluksen suomalaiseen satamaan. Yleensä alukset ovat ilman työehtosopimusta ja miehistön palkat ovat maksamatta pidemmältä ajalta, joten alusta ei pureta tai lastata tai sen lastia käsitellä muutoin ennen kuin palkat on hoidettu. Lastin omistaja täämä vaatimus ei miellytä.

Saarretut alukset purjehtivat yleensä nk. mukavuus- eli halpalipujen alla. Alusten miehistöjen palkat eivät täytä ITF:n kansainvälisiä minimistandardeja. Tästä huolimatta "money talks", eli kun Helsingin käräjäoikeus saa varustamon asiamieheltä turvaamistoimihakemuksen, käräjäoikeudesta lähee ammattiliittoon lähestulkoon poikkeuksetta vaatimus saarron lopettamisesta jopa puolen miljoonan euron uhkasakolla. Käsittämättömämmäksi tämän tekee se, että turvaamistoimi myönnnetää ilman laissa vaadittua hakijavakuutta eli rahasummaa, jolla katetaan vastaanajatalolle tarpeettomasta turvaamistoimesta aiheutuneet vahingot. Vastakkain ovat varustamo ja varattomat merimiehet. Ikävimpä ovat tapaukset, joissa, saarron päättääkseen, aluksen päällikkö antaa miehistölle palkan satamassa muodon vuoksi, mutta kun laiva on lähtenyt suomalaisesta satamasta, palkka kerätään miehistöltä takaisin.

Työntekijöiden työehtojen puolustaminen jopa miljoonan euron sakon turvaamistoimen uhalla (Tehy ja SuPerin saama uhkasakko) ei tunnu reilulta peliltä varsinkaan, kun käräjäoikeudet ryhtyvät hanakasti tuumasta toimeen ja summaarisen käsittelyn pohjalta

myöntävät väliaikaisen turvaamistoimen toista osapuolta, eli ammattiliittoa, kuulematta. Tavaksi on nimittäin muodostunut, että ammattiliitolle ei anneta mahdollisuutta lausua työnantajahan hakemuksesta eli muun muassa korjata hakemuksessa olevat asia-virheet ja antaa näkemyksensä turvaamistoimen edellytysten täyttymisestä. Kuuleminen suoritetaan vasta väliaikaisen turvaamistoimen myöntämisen jälkeen, mutta silloin alus on jo lastattu ja lähtenyt satamasta ja varustamo saanut "etukäteen" täyden hyödyn pikapikaa annetusta turvaamistoimesta. Kun varustamo on saavuttanut tavoitteensa ilman, että sillä on enää mitään tarvetta jatkaa turvaamistoimiprosessia kuten laissa on lähtökohtana, se peruuuttaa hakemuksensa. Toisin sanoen käräjäoikeuden "ystäväillisellä" avustuksella näillä aluksilla työskenteleville merimiehille maksetaan jatkossakin kansainvälisesti voimassa olevat vähimmäismääräykset alittavaa palkkaa eikä työaikoihin tai -oloihinkaan saatu mitään ihmillistä parannusta.

Tehyn ja SuPerin työtaistelussa kiista työehtojen parantamisesta eteni vielä pidemmälle, kun lainsäätäjä otti poikkeuksellisesti pakollailla kantaa potilasturvallisuuteen ja eduskunta hyväksyi täysistunnossaan 20.9.2022 potilasturvallisuuslain äänin 109–38. Viisi vasemmiston kansanedustajaa äänestivät hallituksen esitystä vastaan.

Eduskunnan säätämä laki väittämättömän terveydenhuollon ja kotihoidon turvaamisesta työtaistelun aikana on erittäin poikkeuksellinen. Lakia perustellaan potilasturvallisuudella. Lakkoteho-osastoilla olisi väistämättä hengenvaarallinen ja johtaisi mahdollisesti kuolemiin. Politikoille työtaistelun seurauksena aiheutuneet potilaskuoletmat ovat risti, jota he eivät halua kantaakseen.

Median välittämä viesti Tehyn ja SuPerin työtaistelusta on pureutunut vain ja ainoastaan potilasturvallisuuteen ja työntekijöiden barrikadien murtamiseen. Neuvottelupöydissä istuu kuitenkin aina kaksi osapuolta, joten myös työnantajilla on osuutensa soppaan.

Lainsäätäjät voisivat pureuttaa työssään myös turvaamistoimi-instituutioon erityisesti perusoikeuksien toteutumisen näkökulmasta. Sitä ennen käräjäoikeuksien pitäisi pohtia uudemman keran, mitä varten turvaamistoimi on alun perin luotu ja millä edellytyksin sellainen lain mukaan voidaan myöntää.

Suomen lipun alla purjehtiva tonnisto vahvistuu

M/s Finneco I – Itämeren valtavin lastialus

Finnlines-varustamo toi Suomen lipun alle uusia, ekologisia hybridiroro-aluksia. Kesällä liikenteessä aloittivat M/s Finneco I ja M/s Finneco II sekä alkusyksystä liikenteeseen saapuu vielä sarjan kolmas alus M/s Finneco III.

TEKSTI JA KUVAT Saana Lamminsiivu



KUUNTELE MERIMIESRADIOSTA MIEHISTÖN HAASTATELUT

Merimiesradion löydät:
[smu.fi > Merimiesradio](http://smu.fi)

> [pursimies Hasse Lindberg](#)
> [pääillikkö Mikko Lindqvist](#)
> [konepääillikkö Gustav Lindeman](#)

Jutun digiversio luettaessa:
[smu.fi > Merimiesuutiset](http://smu.fi)

Finneco I ensikäynnillä Suomessa ennen juhannusta

Aluksista ensimmäinen, M/s Finneco I, saapui ensimmäistä kertaa Suomeen, Helsingin Vuosaareen 20. kesäkuuta 2022.

Finneco I on Itämeren valtavin lastialus. Uudisrakennuksessa on 5 800 kaistametriä, joka vastaa 400 perävaunua matkaa kohden.

– Suurempiin aluksiin mahtuu kerralla enemmän kuormaa, jolloin yhdellä matkalla voidaan kuljettaa enemmän rahtia, mikä tekee kuljettamisesta tehokasta sekä ekologista, Finneco I:n pääillikkö **Mikko Lindqvist** toteaa.

Uudisrakennusten pituus on 238 metriä ja leveys 34 metriä. Verrattuna Finnlinesin nykyisen laivaston suurimpiin laivoihin hybridiuudisrakennusten kuljetuskapasiteetti kasvaa lähes 40 prosenttia.

Finneco I, II ja III

Finnlines-varustamo on rakennuttanut Kiinassa, China Merchants Jinling -telakalla,

kaikkiaan kolme uudisrakennusta, jotka saapuvat kaikki Suomen lipun alle. Niistä ensimmäinen, M/s Finneco I, purjehti ensimmäistä kertaa Suomeen, Vuosaaren satamaan 20.6.2022. Sisarlaiva M/s Finneco II aloitti liikenteessä heinäkuussa ja M/s Finneco III saapui Kiinan telakalta alusyksystä Itämerelle.

Ekologiset hybridialukset

Finnlinesin hybridirorojen käyttövoiman toimivat akut, aurinkopaneelit ja diesel. Alukset ovat täynä uutta tekniikkaa.

– Aluksissa on akkuteknikkaa, aurinkopaneeliteja ja rungossa "voitelujärjestelmä", joka vähentää kitkaa, pääillikkö **Mikko Lindqvist** kertoo Merimiesradion haastattelussa.

Finncoihin on rakennettu kölin alle ilmavoitelujärjestelmä, joka vähentää kitka- ja hydrodynaamista vastusta, jonka ansiosta polttoaineen kulutus ja päästöt vähenevät.

– Uusissa roro-aluksissa on lisäksi kaksitahtidieselit. Yleensä tällaisissa

>>



Vuosaaren satamassa Finneco I:n hississä vastaan kävelee aluksen toinen päällikkö Juhana Nuru, joka ajoi uudisrakennuksen Koreasta Suomeen. Nuru oli tammikuusta lähtien Kiinassa telakalla valmistelemassa alusta kotimatkka varten. Vuosaarella hän on päässyt vaihtamaan arkivaatteisiin ja pääsee lähtemään vapaille. Isää toivottamassa kotiin ovat myös lapset isän antamat tuliaiset kainalossaan.



Finnlines-varustamon operatiivista johtoa oli toivottamassa alusta tervetulleeksi kotimaahan. Myös Suomen Meripelastusseuran alus oli vastaanottamassa Suomen lipun alle saapunutta alusta juhlavasti vesitykein Vuosaaren satamassa.



Talousapulainen Nina Hall pyyhkii parhaillaan pöytää kuntoon lounaan jäljiltä. – Hienoa, että uusi alus tuli Suomen lipun alla, Hall on tyytyväinen.

aluksissa on nelitahtideselit, mutta näissä on kaksitahdit, joita käytetään yleensä myös isommissa tankkereissa tai bulkkilaivoissa. Kaksitahtimoottoreiden polttoaineen ominaiskulutus on pienempi kuin nelitahtimoottoreiden, päälikkö Lindqvist selostaa.

Aluksen käyttövoimaan on perehtynyt tarkimmin konepäällikkö **Gustav Lindeman**, joka oli mukana hakemassa uudisrakennusta Aasiasta koti-Suomeen.

– Akkusysteemejä löytyy jo pienemmistä aluksista. Niitä käytetään esimerkiksi saaristossa yhteysaluksilla. Finnlinesin uudisrakennus on ensimmäisiä lastialuksia Itämerellä, joissa on käytössä akkuteknikkaa.

– Meillä on myös aurinkopaneelit, jotka tuottavat ihan hyvin energiaa, kun aurinko paistaa. Idea on, että akut ladataan merellä pääkone-energialla ja sitten akut voidaan purkaa ja käyttää niistä saatavaa sähköä satamassa ja merellä. Akkuja pystyy lataamaan pääkoneella ja apukoneella plus aurinkovoimalla, konepäällikkö Gustav Lindeman taustoitaa.

– Akkuhybridisysteemillä akkuihin voidaan kerätä energiaa merellä, kun alusta ajetaan ristiin ja käyttää "ladattua" energiota sitten satamassa ja merellä. Nämä aluksien satamakäynti on päästötön, eli zero emissions.

– Akkuihin voidaan kerätä energiaa lisäksi aurinkopaneelien avulla. Akkujen ja aurinkopaneelien avulla alus kuluttaa mahdollisimman vähän polttoainetta ja on vähäpäästöinen, jopa päästötön. Satamakäyntien nollapäästöt voidaan saavuttaa 5 MW:n akkuysiköllä.

Suressa roro-aluksessa on oltava kuitenkin käytössä myös vanhaa konetekniikkaa kaiken varalle. Uudisrakennukset ovat siis hybridejä. Pääkoneet käytävät raskasöljylä ja aluksesta löytyy rikkipesuri.

– Pääkoneet voivat ajaa myöskin diesellä ja apukoneisto toimii diesellä kattilat mukaan lukien.

Ei vain tonniston – myös pään uudelleenohjelmointia

Konepäällikkö Gustav Lindeman on opiskellut uutta konetekniikkaa todella teolla alkuvuodesta lähtien.

– Teamissa on istuttu ja käyty muun muassa kiinalaisten kanssa keskusteluja, kuinka muun muassa aurinkopaneelit toimivat. Selvää on, että tehtävä ei ole ollut helpoin kielimuurista johtuen, vaikka kaaviot ja käppyrät ovat olemassa.

– Paljon on ollut myös niin, että koulutajat ovat kysyneet meiltä, kuinka hommat toimivat, Lindeman nauraa.

Konepäällikkö Gustav Lindeman kertoo, että uusi konetekniikka on aiheuttanut paljon "uudelleenohjelmointia" päässä.

– Uutta opiskeltavaa on ollut todella paljon. Mutta tämä on hyvin mielenkiintoista. Perinteisesti on ajateltu, ettei laivassa kannata käyttää sähköä, vaikka lämpöenergiaa löytyy hukkalämpönä esimerkiksi pakokaasuista ja jäähdytysjärjestelmästä.

Nyt asiat pitää ajatella uudestaan: kyllä sähköä todellakin kannattaa ehdottomasti käyttää, kun se on ladattu – ainakin osittain – niin sanotulla hukkaenergialla.

Omistaja panostaa tulevaisuuteen ja ympäristöön

Vaikka uusi teknikka aiheuttaa miehistölle alussa paljon töitä, positiivista on että omistaja panostaa uuteen tekniikkaan ja ajatellaan tulevaisuutta ja ympäristökysymyksiä, Finneco I:n päälikko Mikko Lindqvist pohtii.

Finnlines uudistaa ja ekologistaan vahvasti tonnistoaan. Varustamolla on 500 miljoonan euron uudisrakennusohjelma, joka käsittää nyt valmistuneet uudistakenukset Finneco I, Finneco II ja Finneco III. Niiden lisäksi Finnlinessilla on rakenteilla kaksi ekotehokasta Superstar ropax-alusta, jotka luovutetaan suunnitelmienviin mukaan vuonna 2023.

Kaikki Finnlinessin uudisrakennukset on rakennettu China Merchants Jinling -telakalla (Jiangsu) Kiinassa.

– China Merchants Jinling -telakka on rakentanut myös Finnlinessin vanhemman sarjan aluksia, niin kutsutut Finnbreeze-luokan alukset sekä vielä sitäkin vanhemmat, eli Finnhawk ja Finnkraft-alukset. Varustamo tietää ja tuntee telakan hyvin, päälikkö Mikko Lindqvist kertoilee telakasta.

Finnlines panostaa ympäristöön ja tulevaisuuteen

500 miljoonan euron uudisrakennusohjelmallaan.



Kiinassa kovat karanteeni- ja turvatoimet koronapandemian johdosta

M/s Finneco I ja sen sisarlaivojen valmistuessa loppukevästä Kiinassa olivat voimassa erittäin kovat rajoitukset, karanteenit ja turvatoimet koronapandemian johdosta.

Niinpä M/s Finneco I -alusta lähdettiin ajamaan Kiinasta telakalta päälikkö **Juhana Nurun**, konepäällikön ja kiinalaismiehistön voimin Koreaan, Busanin redille. Busanissa muu miehistö saapui laivaan.

– Kiipesimme Finneco I:n kyytiin Busanissa 5. toukokuuta 2022, konepäällikkö Gustav Lindeman muisteelee.

– Busanista ajoimme ensin Kiinan Yantaihin, jossa kiinalaismiehistö jää pois laivasta. Kiinasta otimme kyytiin paluulastin. Alus oli siis lastissa, kun lähdimme ajamaan kohti Suomea, selostaa puolestaan päälikkö Mikko Lindqvist.

Kiinasta purjehdittiin ensin Singaporeen.

– Singaporessa bunkrattiin, eli tankattiin polttoainetta ja otettiin kyytiin provianttia, eli miehistölle ruokaa ja juotavaa. Otimme matkalle mukaan juomavettä yli 5 kuutiota, ettei vesi ei lopu kesken.

– Ulkona lämpötila oli korkea, varjossa yli 40 astetta ja merivesi 32 astesta. Se on pohjoisen miehelle kyllä aika kova lämpötila, päälikkö naurahtaa.

Singaporesta lasketeltiin alas Intian valtamerta.

– Kelit olivat hyvät koko matkan. On kuitenkin muistettava, että valtamerellä ollaan ikään kuin oman onnen varassa koko ajan. Ranta ei ole lähellä, eikä mikään muukaan apu, jos jotakin tulee.

Konepäällikkö Gustav Lindemanilla ja konepuolen miehistöllä pitä kiirettä koko matkan ajan.



Päälikkö Mikko Lindqvist M/s Finneco I:n kannella 20.6.2022, jolloin alus saapui ensimmäistä kertaa Suomeen.

– Ei paljon ehditty olla ulkona kannella, vaan teimme töitä koko matkan ajan. Uudessa aluksessa on paljon koneita ja uutta tekniikkaa opeteltavana ja huollettavana.

Ja niinhän siinä kävi, että alus, jota ei ole suunniteltu suoraan trooppisiin olosuhteisiin kohtasi matkalla pieniä haasteita: aluksen jäähdytys ei jaksanut olla niin sanotusti mukana.

Suezillä kului Marlboroa

Intian valtamerestä kuitenkin selvittiin hyvin Suezin kanavalle.

– Suezin kanavassa jäätiin ankuriin 12 tunniksi ja odotimme pohjoiseen suuntaavaa convoyta. Itse kanavan ajamisessa meni noin 10 tuntia.

Päälikkö Lindqvistin mielestä Suezin ajaminen sujuu melko jouhevasti nykyään.

– Kanavan alkupäissä on yksisuuntainen liikenne ja sitten se muuttuu kaksisuuntaiseksi.

– Muutoin kanavassa on samat komerrenkit kuin Suezissa ennenkin: Marlboroahan siinä kuluu paljon – mikä takaa sen sujuvan kulun kanavasta.

Suezista selvityä saavuttiin Eurooppaan. Ensimmäinen satama oli Belgian Zeebrüge, josta matkaa jatkettiin Antwerpeniin ja edelleen Saksaan Travemündeen ja sieltä Helsinkiin, jonne saavuttiin 20.6.2022.

Suomalaisia, virolaisia ja filippiiniläisiä miehistöä

Finneco I:ssä on alkuvaiheessa 20 hengen miehistö: alus on suuri ja siinä on paljon huollettavaa tekniikkaa.

– Alus on suunniteltu 16 hengelle. Emme välttämättä tule pärjäämään sillä, mutta aika näyttää. Ainakin alkukuukaudet mennään 20 hengellä, päälikkö Lindqvist pohtii tilannetta.

Finnecon miehistö koostuu eu- ja non-eu-miehistöstä, eli siinä on niin sanottu sekamiehitys. Aluksen eu-miehistön jäse-

net ovat suomalaisia ja virolaisia. Non-eu-miehistö on kotoisin Filippiineiltä.

Kansimiehistö käsittää 5 henkeä: poosu ja puolimatriusi ovat suomalaisia ja kolme muuta matriusia ovat filippiiniläisiä.

Suomalainen pursimies **Hasse Lindberg** nousi Finneco I:n kyytiin Belgiasta.

– Merenkäynti oli aika rauhallista. Laiva on iso, niin merenkäynti ei paljon tunnu. Alus on vaka.

Lindbergin mielestä uusi laiva Suomen lipun alla on upea juttu.

– Hyvältä tuntuu tietysti. Työ aluksella on lähtenyt hienosti käyntiin, eikä tässä ole merkittäviä eroja aiempia aluksiin töiden osalta.

Finneco I:ssä on hyvä punttisali ja myös toinen punttisali, joka on rekkamiehille suunnattu, mutta sitäkin voi käyttää, Lindberg kertoo.

Miehistön hytit ovat hieman isommat Lindbergin mukaan kuin Finn breeze-luokan laivoissa.

>>

Kansiteknikka

Finneco I:n ja sen sisarlaivojen lastinkäsitteily on tehokasta: laivassa on useita perä- ja sisääramppeja ja nostettavat autokannet. Alukset ovat erittäin monipuolisia kuljetusvälineitä, sillä nostettavan kannen ansiosta roro-lastin maksimikorkeus voi olla jopa 7 metriä. Lastikansien tietyt alueet on tarkoitettu erityisesti paperirullien lastausta varten.

Laivassa on korkein mahdollinen jäälukuoka I A Super.

Finnecot aloittivat Itämeri–Pohjanmeri–Biskaja -liikenteessä

Kaikki kolme uutta alusta: Finneco I, II ja III siirtyvät Itämeren, Pohjanmeren ja Biskajan liikenteeseen.

Aluksissa on 12 rekkahyttiä. Hytit ovat yhden hengen hyttejä, eli rekkamiesten ei tarvitse majoittua kahden hengen hytteihin.

Miehistöön mielestä uusi alus on sisustuksestaan viihtyisä ja onnistunut. Talouspulaainen **Nina Hall** pyyhkii parhaillaan pöytää kuntoon lounaan jäljiltä.

– Hyvä, että uusi alus tuli Suomen lipun alla, eikä mennyt minkään muun lipun alle. Se on hyvä suomalaisille merimiehille, että alus tarjoaa työtä suomalaisille, vaikka aluksella työskentelee myös filippiinalaisia.

Hallin työparina toimiva kokki on kotoisin Filippiineiltä. Hallilla sujuu hyvin työskentely kansainvälisessä ympäristössä, sillä hän on asunut aikoinaan Ruotsissa 16 vuotta, Englannissa 14 vuotta ja vuoden Australiassa. Suomessa hän kävi lapsena ruotsalaista koulua.

– Aloitin työt merillä parikymppisenä. Työskentelin *M/s Silvia Reginalla*, joka oli Ruotsin lipun alla.

Sitten syntyivät lapset ja Hall jäi maihin. Lasten kasvettua hän palasi merille takaisin ja työskenteli viimeksi seitsemän vuotta Finnlinesin *M/s Finnwave*-aluksella.

– Tuli chanssi tulla tänne, niin nappasin paikan. Onhan se jänskää tulla aina uuteen paikkaan, mutta vaiheltu virkistää.

Uudessa laivassa on hyvä ja tilava keittiö: paljon tilavampi kuin toisissa laivoissa. Tiskinurkkauskkin on suuri.

Jätehuollon toimivuus on laivoilla tärkeä asia. Hall kertoo olevansa erityisen tytyväinen uuden aluksen jätehuoltoon:

– Jäteastiat sijaitsevat laivan sisätiloissa. Ei tarvitse mennä ulos kannelle roschia vierämään, kun on huono ilma, jolloin on vaara, että pussukat lähtevät lentoona käsistä. Uudella aluksella jätteet säilytetään sisätiloissa, mikä näppärää – ja on mietitty kierrättämistä. ♦



M/s Finneco I:n käyttövoimaan on perehtynyt konepäällikkö Gustav Lindeman, joka oli mukana hakemassa uudisrakennusta Aasiasta koti-Suomeen.



Pursimies Hasse Lindberg nousi *M/s Finneco I:n* kyytiin Belgiasta. – Merenkäynti oli aika rauhallista. Laiva on iso, niin merenkäynti ei paljon tunnu. Alus on vakaa.

KATOAVATKO VUOROPUHELU-ALOITTEESI MUSTAAN AUKKOON?

TEKSTI PIA LEVIN

MERIMIES: Uuden yhteistoimintalain on tarkoitus parantaa henkilöstön vaikutusmahdollisuksia, kun jatkuvan vuoropuhelun puitteissa myös henkilöstön edustajalle on annettu mahdollisuus tehdä aloitteita käsittelystä asioista. Olemmekin tehneet pari aloitetta asioista, jotka olemme katsonneet työntekijöille tärkeiksi, mutta työntäjä ei ole ottanut aloitteita käsittelyyn. Mitä asialle voisi tehdä? Voiko jokin viranomainen puuttua asiaan?

LAKIMIES: Pitää paikkansa, että yhteistoimintalain (1333/2021) 2 luvussa säädetään menettelystä, jolla edistetään tiedonkulkuja ja asioiden käsittelyä työnantajan ja henkilöstön välillä lain piiriin kuuluvissa asioissa. Tämän niin kutsutun jatkuvan vuoropuhelun kautta on parannettu myös henkilöstön vaikutusmahdollisuksia asioissa, jotka koskevat heidän työtään, työoloja tai asemaa. Tämä näkyy etenkin lain 13 §:ssä säädetynä *henkilöstön edustajan mahdollisuudesta tehdä aloitteita vuoropuhelun käymiseksi muun muassa työpaikalla sovellettavista säännöistä, käytännöistä ja toimintaperiaatteista, henkilöstön rakenteesta, osaamisen kehittämisestä ja työhyvinvoinnin edistämisestä*. Merenkulussa henkilöstön edustaja toimii pääsääntöisesti luottamusmies.

Kun henkilöstön edustaja tekee aloitteen, työnantajan on otettava se *käsittelyyn heti* seuraavassa yhteistoimintamenettelyn mukaan järjestettävässä kokouksessa. Työnantajalla on oikeus siirtää aloitteen käsittely myöhempään kokoukseen, jos aloite on tehty alle kaksoi viikkoa ennen kokousta tai jos aloitteita on niin paljon, ettei niitä kaikkia ehditä käsittely seuraavassa kokouksessa. Asian käsittely siirrosta on siinä tapauksessa ilmoitettava aloitteen tekijälle. Osapuolet voivat myös keskenään sopien poiketa asian käsittelyajankohdasta.

Jos työnantaja ei ota henkilöstön edustajan tekemää aloitetta käsittelyyn, voi henkilöstön edustaja tiedonsaantioikeuteensa vedoten ensin pyytää työnantajalta ilmoitusta siitä, milloin aloitetta tullaan käsittelemään. Jos tämäkään ei auta, voi henkilöstön edustaja käärtyä yhteistoimintalain noudattamisesta valvovan tahan, eli yhteistoiminta-asiamiehen puoleen. *Yhteistoiminta-asiamies* on työ- ja elinkeinoministeriön yhteydessä toimiva viranomainen, jonka valtioneuvosto nimittää määräaikaiselle, korkeintaan viiden vuoden toimikaudelle kerrallaan. Tällä hetkellä virassa toimii **Joel Salminen**. Yhteistoiminta-asiamiehen tehtävänä on toteuttaa laissa yhteistoiminta-asiamiehestä (216/2010) määrättyjä tehtäviä, mm. valvoa lain 1 §:ssä listattujen lakien noudattamista, niiden tavoitteiden to-

teutumista ja antaa ohjeita ja neuvoja kyseisten lakien soveltamisessa. Yhteistoiminta-asiamiehen tärkeimpiin tehtäviin kuuluu *yhteistoimintalain noudattamisen valvonta*.

Valvonnan toteuttamiseksi yhteistoiminta-asiamiehellä on oikeus saada valvontaa varten väittämättömät *tiedot ja asiakirjat työnantajalta*. Velvoitteen noudattamisen tehosteeksi yhteistoiminta-asiamies voi asettaa työnantajalle uhkasakon. Lisäksi yhteistoiminta-asiamiehellä on *oikeus suorittaa tarkastus yrityksessä*, kun epäillään, että asiamiehen valvontan alaista säännöstä on rikottu tai, kun henkilöstön edustaja erityisestä syystä pyytää tarkastusta. Mikäli mahdollista, tulee tarkastuksista ilmoittaa ennalta työnantajalle ja asianomaisille henkilöstön edustajille. Tarkastuksia ei saa suorittaa sellaisissa tiloissa, joita käytetään pysyväisluonteisessa asumisessa.

Mikäli ilmenee, että työnantaja rikkoo yhteistoimintalakia, on yhteistoiminta-asiamiehen annettava *kirjallinen kehotus* lainvastaisen menettelyn korjaamiseksi tai sen uusimisen estämiseksi. Kehotuksessa on yksilöitää ne säännökset ja määräykset, joiden noudattamisessa yhteistoiminta-asiamies on havainnut puutteita. Jos kehotus koskee henkilöstön edustajan tekemän aloitteen käsittelyä jättämistä, on kehotuksessa asetettava *määräaika*, mihin mennessä työnantajan on viimeistään otettava henkilöstön edustajan aloite käsittelyyn kokouksessa. Kehotus on annettava tiedoksi niille henkilöstön edustajille, joita asia koskee.

Jos on todennäköisiä perusteita sillalle, että työnantaja on yhteistoiminta-asiamieheltä saadusta kehotuksesta huolimatta tahallaan tai huolimattomuudesta rikkonut yhteistoimintalain 46 §:ssä lueteltuja velvoitteita, esim. jättänyt ottamatta henkilöstön edustajan aloitetta käsittelyyn, on yhteistoiminta-asiamiehen tehtävä asiasta ilmoitus poliisille *esitukintaa* varten. Ilmoitus voidaan jättää tekemättä, jos teko on pidettävä olosuhteet huomioon ottaen vähäisenä eikä yleinen etu vaadi ilmoituksen tekemistä.

Yhteistoiminta-asiamiehen verkkosivulle yt-asiamies.fi on kerätty tietoa yhteistoimintaan liittyvästä lainsäädännöstä sekä yhteistoiminta-asiamiehen lausunnoista. Sivustolta löytyy myös yhteistoiminta-asiamiehen yhteystiedot ja *lomake valvontailmoituksen tekemiseen*. Lomaketta voi käyttää ilmoittaessaan yhteistoiminta-asiamiehen valvontaan kuuluvien säännösten ja määräysten epäillyistä rikkomuksista.

Kysymykset tervetulleita: pia.levin@smu.fi

Merille tarvitaan töihin uutta sukupolvea

Varustamoiden lisäksi laivojen miehistöt ovat itse tehneet paljon töitä sen eteen, että aluksille löydettäisiin riittävästi henkilökuntaa. Avoimia työpaikkoja on markkinoitu ”toreilla”, ilmoitustauluilla ja somessa. Puskaradio on pauhannut.

JUTTUKOOSTE JA KUVAT SAANA LAMMINSIIVU

Viking Linen M/s *Gabriellan* ravintolapäällikkö **Leena Koskinen** ja työaikalogistikko **Tuula Luokkanen** kertovat, millainen tilanne M/s Gabriellassa oli Helsinki-Tallinna piknik-päiväristeilyiden alkessa kesäkuussa.

– Merillä on paljon työvoimapulaa. Tilanne on aivan sama kuin maissa ravintola-alalla: ei ole riittävästi henkilökuntaa ja varsinkaan kokkeja ja tarjoilijoita ei tahdo löytyä.

Koskisen ja Luokkasen mielestä alalle pitäisi saada houkuteltua nyt uusi sukupolvi töihin.

– Viimeisen kahden vuoden aikana ihmiset ovat löytäneet paljon muita tehtäviä. Laivoille tarvitaan uutta sukupolvea töihin – ja ilman muuta myös vanhat työntekijät palaamaan takaisin.

Koska henkilöstöä ei ole ollut riittävästi, on pitänyt ottaa käyttöön Plan B.

– Olemme joutunut pohtimaan, mitkä ravintolat pidämme täällä laivalla auki. Jos emme saa riittävästi henkilökuntaa, joudumme sulkemaan joitakin ravintoiloita.

Merenkulussa turvallisuus on kaiken A ja O, jotta laiva voi lähteä liikkeelle.

– Turvallisuus on kaikista tärkein asia. Laivalla pitää olla tarpeeksi pätevä henkilökunta ja turvanumerot täytettyinä, että se voi lähteä liikkeelle.

Pahaksi pullonaulaksi laivatyön aloittamisessa on muodostunut varsinkin merimiesläkärintarkastus, jossa ei ole riittävästi lääkäreitä ja aikoa.

– Kun löydämme maista sopivia työntekijöitä, heidän tarvitsee käydä myös merimiesläkärintarkastukseen,

Ravintolapäällikkö Leena Koskinen aurinkoisessa Tallinnan satamassa.



LUE JUTTU
DIGINÄ:
[smu.fi >
merimiesuutiset](http://smu.fi/merimiesuutiset)

jossa on tällä hetkellä ihan hirveät ruuhkat, eikä niistä tahdo saada aika koja.

Konkreettista työtä ja soittelua

Miten työvoimaa on etsitty laivoille?

– Olemme olleet yhteyksissä suoraan kouluihin ja informoineet opettajia, jo laivalla aiemmin töissä olleita opiskelijoita ja heidän kavereitaan, että merillä olisi töitä tarjolla, ravintolapäällikkö Leena Koskinen ja työaikalogistikko Tuula Luokkanen kerrotat.

– Väkeä on haettu paljon myös puskaradion kautta ja lähetetty viestit, että jos on ”asenne” kunnossa, niin ei muuta kuin laivalla töihin, niin pistetään paperit kuntoon.

Myös somen kautta tehdään tänä päivänä paljon markkinointia, mutta Koskisen ja Luokkasen mielestä se ei pelkästää riitää.

– Työpaikkailmoituksia on laitettu menemään myös virallisia rekrytointikanavia pitkin ja lappuja ilmoitus-tauluille laivoilla sekä kouluihin.

Koskinen ja Luokkanen ovat soitelleet merikoulujen lisäksi myös ravintolakouluihin, eri ammattioppilaitoksiin ja Haaga Instituuttiin.

– Olemme soitelleet sisämaahan aina Lahtea myöten ja olleet yhteyksissä Lappiin ja koittaneet kosiskella sieltä alan yrityksistä sesonkityöntekijöitä laivalle kesäksi töihin. Muutamia ”helmiä” työntekijöitä olemmekin onnistuneet hankkimaan jo sieltä, Koskinen ja Luokkanen kehuvat.

Vaikka rekryointi on teettänyt työtä, se ei ole ikävä.

– Laivatyö on todella kivaa, joten alaa on helppo markkinoida. Merenkulku kyllä kiinnostaa ihmisiä.

– On myös hyvä saada yleiseen tietoon, että merille voi lähteä töihin hieman vanhempanakin. Ammatinvaihto maista merille on ilman muita mahdollista – laivatyö on asenteesta kiinni. ↴

Piknik-päivä-risteilyllä Helsingistä Tallinnaan M/s Gabriellan matkassa

Viking Linen M/s Gabriella ja M/s Amorella tekivät vuoropäivin kesän ajan Kesäpiknik-päiväristeilyitä Helsingistä Tallinnaan. Merimies-lehti oli mukana M/s Gabriellan ensimmäisellä kesäpiknik-risteilyllä 21.6.2022 kartoittamassa tunnelmia.

Tarjoilija Arleen Saarna:

”Laiva on minulle toinen koti”

M/s Gabriellan Grillissa tarjoilijana työskentelevä **Arleen Saarna** on aurinkoisella mielellä ensimmäisellä piknik-päiväristeilyllä ja kävelee reippain askelin pitkin ravintolasalia.

– Grilli on oma lempipaikkani olla töissä Gabriellassa, Saarna kertoo.

– Palvelemme asiakkaita alusta asti: otamme alkuruoka-, pääruoka- ja jälkiruokatilaukset vastaan ja viemme sitten annokset sekä juomat pöytään.

Saarna, jos kuka ymmärtää, merenkulun ja laivojen merkityksen Suomenlahdella.

– Olen kotoisin Virostasta ja matkustanut koko elämäni laivojen kyydissä. Laiva on minulle toinen koti.

Merityöt hän aloitti vuonna 2018.

– Olin aiemmin töissä maissa. Sitten ajattelin, että haluan haasteita ja muihin töihin. Hain merille. Aloitin kesätöissä 2018 M/s Mariellasta ja alkuvuodesta 2019 siirryin M/s Gabriellaan. Tein töitä kummassakin laivassa. Sitten tuli koronapandemia ja Mariella myytiin. Olin melkein vuoden kotona lomautettuna.

Onneksi risteilyliikenne käynnistyi jälleen ja Saarna pääsi takaisin töihin.

– Työkaverit ovat laivalla ihan huipputa. Täällä on hyvä filis ja upeat maisemat. Työsuhde-edut ovat hyvät ja pääsee käymään



Moni merenkulkija löysi uusia töitä tai vaihtoi alaa koronapandemian tuomien lomautusten aikana

M/s Gabriellan keittiöpäälikkö Jyri Leinonen vahvisti miehistöpulan olevan todellinen, kun kesän ensimmäisen piknik-päiväristeily Helsingistä Tallinnaan starttasi ennen juhannusta.

— **A**luksemme miehistötilanne vaihtelee: toisinaan henkilökuntaa on hyvin ja välillä on vaikeuksia saada riittävästi työvoimaa. Vajausta on edelleen, mutta olemme tehneet paljon töitä sen eteen, että risteilyt saadaan hyvin sujumaan, Leinonen kertoi.

— Olemme soittleet kaikki työntekijät läpi korona-ajan jälkeen. Moni on löytänyt uusia töitä tai vaihtanut alaa, mikä on luonnollistaakin.

Vaikka työvoimatilanne oli haastava, Leinonen kertoi olevansa kuitenkin luottavaisin mielin, että väkeä kyllä löydetään.

Piknik-päiväristeilyllä nautitaan hyvistä ruoista

Viking Linen M/s Gabriella ja M/s Amorella tekivät kesäkauden ajan vuoropäivin piknik-päiväristeilytä Helsingin ja Tallinnan välillä. Laiva lähti Helsingistä aamulla kello 10.30 kohti Tallinnaa.

— M/s Gabriellassa on tarjolla aamulla brunssi á la carte -ravintolassa ja bistro-tekissa kalakeittoa. Kahvila on avoinna koko matkan ajan.

— Takaisin Tallinnasta ajettaessa á la cartessa tarjoillaan kotiruokalounasta.

Varsinkin brunssit ovat piknik-risteilyllä suosituja tuotteita.

— Aluksellamme on tarjolla myös premium-brunssi, jossa on tarjolla hyvä valikoima alkuruokia ja voi paistaa itse esimerkik-



si vohveleita. Brunssiin sisältyy lämmintaruokapöytä, josta voi syödä omaan tahtiin 1,5 tunnin ajan, keittiöpäälikkö Leinonen markkinoi.

Perinteinen buffet-ruokailu on monille risteilyyn kohokohta.

— Buffet on avoinna molempien menusuuntiin, eli palvelee niin Helsingistä kuin Tallinnasta pän ajettaessa.

— Myös grilli on hyvin suosittu. Siellä on tarjolla esimerkiksi hampurilaisia, pihvejä ja grillattuja kaloja.

Moni piipahtaa risteilyn aikana myös Pubissa. Siellä voi tyydyttää hiukopalan nälkäänsä ja ostaa palan painikkeeksi esimerkiksi lihapullia.

M/s Gabriellan Living Room

Helsinki-Tallinna piknik-päiväristeilyllä on myös mahdollista nauttia rauhallisemmassa matkasta, jos esimerkiksi on työmatkalla tai muuten vain haluaa nauttia laivan hyvistä antimista olohuoneessa.

— M/s Gabriellassa meillä on aluksella uututena Living Room, keittiömestari Jyri Leinonen esittelee viihtyisää loungea.

— Living Roomiin voi ostaa lipun, ja tilassa on tarjolla kahvia, olutta ja viiniä, jotka sisältyvät hintaan. Tarjolla on lisäksi tarjolla suolaisia ja makeita herkuja. Olohuoneesta löytyy hyvät sähköisten laitteiden latausmahdollisuudet ja siellä pystyy tekemään vaikka töitä matkan aikana. ♦



Hanna Lindholm aloitti kesällä
kokkina Viking Linella:

"Tykkäään merityöstä, todellakin!"

Kokki **Hanna Lindholm** on tuore merimies. M/s Gabriellan piknik-päiväristeilyjen startatessa Lindholm on ehtinyt työskennellä kuukauden verran kokkina Viking Linella.

Aloitin työt ensin M/s *Viking Glory*lla, sieltä siirryin M/s *Viking Graceen* ja sen jälkeen tulin tännalle M/s *Gabriellaan*.

Lindholm on kotoisin Uudeltamaalta. Alus risteilee Helsingistä, mikä natsaa Lindholmille hyvin.

Miten työt laivalla ovat lähteneet käyntiin?

– Onhan tämä aika jännää: uusi työ ja uusi työpaikka. En ole ollut laivalla aikaisemmin töissä. Työrytmien tottuminen vie hetken aikaa, mutta kun siihen pääsee kiinni - niin sitten osaa kyllä kaiken muunkin, nuori kokki on tomera ja luottavainen.

Niin sanotuilla ruotsinlaivoilla puhutaan suomea ja ruotsia. Monille merityötä pohtiiville toinen vieraas kieli saattaa tuntua pelottavalta ajatukselta. Kuinka Lindholmilla on lähtenyt sujumaan toinen kotimainen?

– En ole käyttänyt ruotsia yläasteen jälkeen, mutta ymmärrän sitä näköjään enemmän kuin luulin. Asiakkaille vastaus tulee ruotsiksi jo yllättävän nopeasti, Lindholm tuumii.

Hyvä tilannetaju on plussaa

Kokin työ buffetissa on hektistä.

– Laivatyö sopii ihmiselle, jolla on tilannetajuja. Pitää pystyä työskentelemään kiireen alla, mutta "maltillisesti". Ei saa mennä paniikkiin.

Laivalla pärjää, kun on työtä pelkäämätön luonne.

– Keittiössä voi aina voi tehdä jotakin: vie mennenä, tuo tullessa. Niin se menee, kokki tietää.

Merten moniosaja

Lindholm ei ole mikään huulenheitijä, vaan tietää mistä puhuu. Ennen meriuraa hän ehti opiskella jo pari ammattia, joista käy ilmi hänen arvostuksensa työntekoa kohtaan.

– Pidän työnteosta. Olin maissa töissä. Minulla on suurtalouskokin ja talonrakentajan koulutus. Viime vuoden puolella kävin vielä järjestysenvalvojan koulutuksen, Lindholm kertoo taustastaan.

Vapaa-aika menee pyöräillen ja kuntosalilla käyden.

– On ehottomasti rikkaus, että on osaamista eri aloilta. Moniosajia tarvitaan.

Kokin työ tuntuu Lindholmille omalta. Vielä parempi, kun voi toimia kokkina laivalla.

– Tykkäään tästä työstä todella paljon. Laivalla on iloisia asiakkaita, joita on mukava palvela. Merityötä kannattaa siis ilman muuta kokeilla, se tuo aina kokemusta. 

PALKKATAULUKOT 2022

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten takuupalkat 1.9.2022

PALKKARYHMÄ 1 2 087,86

Keittiö- ja kylmäkonipulainen
Myymälä- ja varastoapulainen
Nisse ja annostelija
Talousapulainen ja siivooja
Lastenhoitaja
Tarjoilijaharj. ja baarioppilas

PALKKARYHMÄ 2 2 236,10

Tarjoilijat ja myyjät sekä kassat
Hyttisiivojat / -emännät
Saunaemäntä, yliisiivoja, SPA-työntekijä
Konferenssihi. ja ATK-harj.

PALKKARYHMÄ 3 2 297,14

Kokit ja kylmäköt

PALKKARYHMÄ 4 2 332,02

Muonavarastonhoitaja
Pääsiivoja/emäntä, sairaanhoitaja
Ohjelmaemäntä / -isäntä
Vastaava tarjoilija
Viinikassa, croupier, muusikko
Purserinapulainen / ATK-hoitaja

PALKKARYHMÄ 5 2 436,90

Hovi- ja baarimestari
Cafeteriaan esimies
Pääkokki ja pääkylmäkkö
Myymälä- / varastonhoitaja
Konferenssiemäntä / -isäntä
Risteilyemäntä / -isäntä

PALKKARYHMÄ 6 2 616,34

Siivous- ja hotellipäällikkö
Myymälipäällikkö
Ravintolapäällikkö ja purseri
Keittiöpäällikkö
Pääbaari- ja päähovimestari

PALKKARYHMÄ 7 2 799,66

Intendentti

KANSI- JA KONEOSASTO

Puolimatrusi ja konevahtimies	2 166,34
Matruusi ja moottorimies	2 244,83
Järjestysmies (esimies +8 %)	2 314,58
Korjausmies ja pursimies	2 368,64
Sähkömies	2 479,46

Autokansilla tapahtuva ajoneuvojen ja konttien sekä irtoperien ja muiden vapaavien kiinnittäminen, irrottaminen ja tukeminen on lastinkäsittelyötä, joka korvataan lisäämällä tästä työtä tekevien takuupalkkoihin **16,19 €/kk.**

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.9.2022

Päiväpalkka työsuhteen aikana 1/30 takuupalkasta

Ylityökorvaus 1/100 takuupalkasta

Varallaolokorvaus / tunti 1/260 takuupalkasta

Varallaolokorvaus / vuorokausi 1/475 takuupalkasta

(kun työntekijä on velvollinen kantamaan hakulaitetta tai teknistä apuvälineitä)

Lastinkäsittelykorvaus / tunti 1/164 takuupalkasta

"Preorder" 1/475 takuupalkasta

Tarjoilukorvaus 0,61 € / per ruokavieraas / päivä

Palvelurahan vähimmäismäärä ¹⁾ 227,54 € / kuukausi

Luontoisetukorvaus ²⁾

- vuosiloman aikana	23,02 € / päivä
(- ravintokorvausosuuus)	15,94 € / päivä
(- asuntokorvaus)	7,88 € / päivä
- työ- ja vapaaajakson aikana	11,91 € / päivä
- sairauden aikana	23,02 € / päivä
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	

Korvaus työntekijälle,
jolle ei ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa ²⁾

- ravintokorvaus

- Suomessa	32,48 € / päivä
- ulkomaille	61,16 € / päivä
- asuntokorvaus	laskun mukaan

Likaisen työn korvaus 15,32 € / kerta

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta 1/475 takuupalkasta

Taksikulut 45,84 € enintään

Muusikon pukuraha 20,95 € / kuukausi

¹⁾ 1/30 osa siitä / pv, mikäli työntekijä ei ole työsuhteessa koko kuukautta.

²⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2022.

Roppakaupalla muutoksia merityösopimuslakiin

Kesän jälkeen on tullut voimaan useita muutoksia merityösopimuslakiin (756/2011). Tärkeimmät niistä liittyvät perhevapaisiin, työnantajan järjestämään koulutukseen sekä puhallustestaukseen. Työehtosopimustekstien päivittäminen uusien lakipykälien mukaisiksi on parhaillaan työn alla.

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

Perhevapaaudistus edistää vanhempien tasapuolista osallistumista lasten hoitoon
Pitkään valmistellussa perhevapaaudistuksessa otetaan huomioon erilaiset perhehuodot ja sen tavoitteena on lisätä isien osallistumista lapsen hoitoon ja hoitotaan jatkoon.

Merityösopimuslain koko 5 luvun terminologia ja säännökset muuttettiin vastaamaan sairausvakuutuslain (1224/2004) uudistettuja määräyksiä, joissa määritelään vanhempien oikeudet päivärahoihin eri perhevapaiden ajalta. Lapsen synnytäjällä on oikeus *raskausrahaan* enintään 40 yhtäjaksoiselta arkipäivältä. Raskausraha-kausi alkaa yleensä 30 ja viimeistään 14 arkipäivää ennen laskettua aikaa. Äidillä voi olla oikeus myös *erityisraskausrahaan* ennen varsinaista raskausrahakautta, jos työhön liittyy seikka, joka vaarantaa äidin tai sikiön terveyden.

Vanhempainrahaa maksetaan lapsen vanhemmalle, joka on lapsen huoltaja. Sitä maksetaan myös vanhemmuutensa tunnustaneelle sekä muun kuin aviopuolisonsa lapsen adoptoineelle vanhemmalle. Vanhempainrahaa maksetaan yhden lapsen syntymän tai adoption perusteella *yhteensä* 320 arkipäivältä. Vanhempainvapaapäivät jaetaan lähtökohtaisesti puoliksi ja pidetään erikseen äidin ja lapsen toisen vanhemman kesken, mutta toinen vanhempi voi luovuttaa omasta osuudestaan toiselle vanhemmalle enintään 63 arkipäivää. Vapaan voi pitää enintään neljässä jaksossa, jonka vähimmäispituus on 25 arkipäivää. Vanhempainrahapäiviä voi käyttää siihen asti, kunnes lapsi täyttää kaksi vuotta.

Uutta on myös *omaishoitovapaa*, jota työntekijällä on oikeus saada kalenterivuoden aikana enintään viisi työpäivää henkilökohtaisen avun tai tuen antamiseksi omaiselle, joka tarvitsee sitä vakavan sairauden tai vamman takia.

Samassa yhteydessä päivitetyn merimiesten vuosilomalain (433/1984) 3 §:n muukaan perhevapaiden ajalta työssäolon veroisia päivinä pidetään enintään 160 päivää.

Muutokset tulivat voimaan 1.8.2022.

Työehtodirektiivi toi paljon muutoksia työsopimuslakeihin

EU:n nk. työehtodirektiivin toimeenpanon yhteydessä merityösopimuslain määräyksiä työnantajan tiedonantovelvollisuudesta täydennettiin. Jatkossa työntekijällä on mm. oikeus tiedustella mahdollisuudesta saada vakituinen tai kokoaikainen työsopimus ja saada siihen kirjallinen vastaus. Uuden pykälän mukaan koulutus, jota työnantajan on lain mukaan velvollinen tarjoamaan työntekijälle, kuten esimerkiksi pelastustehtävä- tai lisäpätevyyskurssit, on oltava työntekijälle maksutonta. Kurssiaika on luettava työajaksi ja työnantajan on pyrittävä järjestämään kurssit mahdollisuksien mukaan vuorottelusunnitelman mukaisen työjakson aikana.

Muutokset tulivat voimaan 1.8.2022.

Lakiin määräyksiä puhalluskokeeseen osallistumisesta

Merityösopimuslain 13 lukuun on lisätty kaksi uutta pykälää 19 a § ja 19 b §, jotka koskevat puhalluskokeeseen velvoittamista edellyksineen sekä puhalluskokeen tuloksiin

käsittelyn tietosuojaan. Vastaavia määräyksiä ei ole maatyösuheteissa sovellettavassa työsopimuslaissa.

Sisällöllisesti uudet lain säännökset eivät tuo juurikaan uutta verrattaessa työehtosopimuksissa jo olemassa oleviin määräyksiin, mutta periaatteellisella tasolla tapahtuu suuri muutos. Työnantajalla on jatkossa *mahdollisuus velvoittaa työntekijä tiettyjen edellytysten täyttyessä osallistumaan puhallustestiin*. Kyseessä on siis perusoikeusrajoitus, josta voidaan säättää vain laissa. Uusi lainsäädäntö ei tarkoita, että työehtosopimusmääräykset menettäisivät merkityksensä, vaan ne ovat edelleen voimassa.

Perusteita puhalluskokeeseen velvoittamiseen on kaksi. Ensinnäkin työntekijä voidaan puhalluttaa, jos on *perusteltua aihetta epäillä* hänen olevan alkoholin vaikutuksen alaisena työaikana. Toinen tilanne koskee työntekijötä, jotka työskentelevät *tehtävissä*, joissa päähtyneenä työskentely voi vaarantaa muiden aluksella olevien henkilöiden hengen, terveyden tai työturvallisuuden taikka aluksen tai ympäristön turvallisuutta. Heidät voidaan velvoittaa *pistokoeluontoiseen* puhalluskokeeseen. Nämä tehtävät on määriteltyä kullakin aluksella etukäteen ennen puhallustusten toteuttamista.

Uusien säännösten myötä on puhalluskokeesta kieltytyminen niissä tilanteissa, joissa työntekijällä on velvollisuus osallistua puhalluskokeeseen, *työsopimusrikkomus*. Rikkomusta ja sen seuraamuksia arvioidaan kuten muitakin työsopimusrikkomuksia merityösopimuslain ja työehtosopimusmääräysten pohjalta.

Uudet pykälät tulivat voimaan 1.9.2022. 

Rauman suursahan käynnistyminen tuo liikettä laivoille ja maantieille

Ei juuri lisää Suomen lippuja nousemassa ahteriin

Metsä Groupin Rauman suursahan avautuminen lähikuausina tuo lisää kuljetusta niin maalle kuin merellekin. Sahan tuotanto varastoidaan Rauman satamaan.

Tarkkoja merirahtien määriä ei vielä tiedetä, mutta harva laiva uudesta kapasiteetista purjehtii Suomen lipun alla.

TEKSTI JAAKKO TAKALAINEN KUVA METSÄ GROUP

Sellutehtaan viereen rakennettu Metsä Groupin Rauman saha tarvitsee 1,5 miljoonaa kuutiota mäntyttukia vuodessa. Metsänomistajia ilahduttavan puunmyynnin lisäyksen – noin 100 miljoonaa euroa vuodessa – pitäisi ilahduttaa myös suomalaista raskasta liikennettä ja merenkulkua.

Vientisatamassa vähän Suomen lippuja
Rauman sahan valmistuminen on loppusuoralla. Sahan koeajot on tehty ja tuotanto on määrä käynnistää loppuvuodesta.

– Mutta mikä on tilanne, Metsä Groupin raaka-aineiden ja kuljetuksen apulaisjohtaja **Veli-Matti Passinen**, lisääntyvätkö merikuljetukset ja sitä myötä Suomen lipun alla toimivat laivat?

Rauman sahan kuljetuksiin tullaan tarvitsemaan lisää kapasiteettia sekä maa- että merikuljetuksiin.



– Sahan logistiikka vaatii uusia kuljetusresursseja. Tarkkaa lisäystä emme vielä tiedä. Ja mitä tulee kotimaisiin aluksiin ja varustamoihin, niitä on aika vähän. Tulin juuri Hangon satamasta, eikä siellä juuri näkynyt laivoja, joiden ahterissa olisi ollut Suomen lippu, Passinen toteaa.

Hangon satama on kaupungin omistuksessa, mutta satamaa pyöritti aikaisemmin Metsä Board. Yhtiö myi 2021 metsäteollisuuden tuotteisiin keskityneen vientisataman satamaoperaattorin Hangö Stevedoringin eurooppalaisen jätkin Suomen yksikölle Euroports Finlandille. Samalla nimi muuttui muotoon Euroports Hanko. Hangon satama on siis varsin tuttu apulaisjohdaja Passiselle.

– Meidän kannalta logistiikan toimitusvarmuus on avaintekijä. Tietysti myös hintakilpailukyky vaikuttaa. Mutta kotimaisista varustamoista aika harva pystyy tarjoamaan tämän mittaluokan kuljetuspalveluja, Aspo ehkä, sanoo Passinen.

750 000 kuutiota mäntyä

Suomen lipun asiaa kannattaa kysyä seuraavaksi Euroports Finlandista. Se on suuren eurooppalaisen satamaoperaattorin Euroports Groupin tytäryhtiö. Pääyhtiön, jolla on

toimintaa maailmanlaajuisesti, omistukset viittaavat Belgiaan ja lopulta Kyprokselle. Yhtiöllä on käytössään kolmisenkymmentä terminaliaa.

– Me emme buukkaa yhtään laivaa Rauman sahan puutavaran kuljettamiseen, sanoo Europortsin Rauman saha -projektiin päällikkö **Tuomas Saarnilahti**, joka on myös Euroports Rauman sataman päällikkö.

Hänen mukaansa Rauman saha tuottaa vuodessa noin 750 000 kuutiometriä puutavaraa, jolle Euroports on varannut 30 000 nelioimetriä varastotilaa.

– Varastossa olevan puun määrä riippuu tavarан kiertonopeudesta. Kun Rauman sataman alue on kaikkiaan 26 hehtaaria, Rauman sahalle on varattu tarpeeksi tilaa, useampikin hehtaari, Saarnilahti toteaa.

Varastointi ei pääbisnes

Kysytäänpä asiaa vielä hieman ylempää. Euroports Finlandin toimitusjohtaja on **Sari De Meulder**. Tuleeko Rauman satamaan lisää laivoja, jotka purjehtivat Suomen lipun alla?

– Me emme sitä tiedä. Me olemme filtteri Rauman sahan ja puuta tilaavien asiakkaiden välissä. Kun saha pyörii 365 päivää vuodessa, me olemme sitoutuneet varastoimaan koko sen tuotannon. Eli jokainen paketti

tulee meille. Varastoinnin jälkeen katsotaan, kuinka paljon lähee eteenpäin kumipyöillä ja kuinka paljon meriteitse, sanoo De Meulder.

Hän on toiminut ennen Europortsin pesiä Porin sataman toimitusjohtajana.

– Olen katsonut alaa monelta kulmalta. Mutta sen vain sanoa, että varastointi ei ole meidän firman pääbisnes vaan satamaoperoointi. Mutta varmasti lisää kapasiteettia sekä maa- että merikuljetuksiin tarvitaan, toteaa Sari De Meulder.

EU vahtaa valtiontukea

Kun keskustellaan suomalaisen kauppalaivaston kilpailukyvystä, enemmän tai myöhemmin katse käännyy valtion suuntaan. Eikö valtio voisi tukea merenkulkua niin, että Suomen lippu liehuisi useamman alukan perässä?

Suomi tukeekin merenkulkua, ja pääasiallinen tukimuoto on miehistökustannustuki. Euroopan unionin sallima toinen keskeinen merenkulun tuki-instrumentti on tonnistovero.

Ongelman Suomen kannalta on, että reilukaan tuki miehistökustannuksiin ei juuri vaikuta, koska suurin osa rahtiilaivojen kuluista tulee polttoaineekustannuksista. Kontialuksilla polttoaineeseen menee 65 pro-

senttia kaikista kustannuksista, ro-ro- ja kuivabulkkialuksilla 50 prosenttia, ja perinteisillä kuivalastialuksilla 40 prosenttia.

Miehistön osuus kokonaiskustannuksista on konttialuksilla 6 prosenttia, ro-ro-aluksilla 7 prosenttia, säiliöaluksilla 12 prosenttia, kuivabulkkialuksilla 22 prosenttia ja perinteisillä kuivalastialuksilla 10 prosenttia.

Eli vaikka miehistö työskenteli ilmaiseksi, ei Suomen kauppalaivaston kilpailukyky juuri paranisi. EU sallii vähäisemmät tuet myös miehistön vaihtoon, investointeihin, koulutukseen ja lähimerenkulkueen.

Mutta esimerkiksi polttoaineekustannusten kompensointi katsottaisiin EU:ssa helposti laittomaksi valtiontueksi. Viime vuonna liikenne- ja viestintäministeriö maksoi varustamoille miehistötukea 67 miljoonaa euroa.

Ruotsi osaa tukea merenkulkua

Miten sitten Rauman sahan tuottama puulinäisyys näkyy Suomen merenkulussa? Ruotsalainen Wallenius-SOL-varustamo on hyvässä asemassa Perämerellä ja Suomen länsirannikon kaupungeissa.

Vanholla ja vauralla ulkomaalaisilla varustamoilla on pääomia investoida uuteen tonnistoon. Ruotsissa myös valtio on takaa-

massa alusrahoituksia **Svenska Skepps-hypotekin** avulla.

Tämä julkisoikeudellinen yhdistys kertoo: "Neuvonnan ja rahoituksen avulla vahvistamme Ruotsin kauppalaivastoa. Aloitimme vuonna 1929 Ruotsin valtiopäivien päätöksellä, joka määritti tehtäväksemme uudistaa Ruotsin kauppalaivastoa hyvällä rahoituksella. Tehtävä on edelleen sama."

Valtiontuet vaikuttavat suomalaisen merenkulun kilpailukykyyn, sanoo Liinen ja viestintäministeriön erityisasiantuntija **Konsta Luukka**. Hän myöntää, että tuki rajoutuu miehistökustannuksiin, "eikä ulotu muihin kustannustekijöihin, joissa suomalaiset varustamat kohtaavat myös kilpailua."

Suomalaiset varustamat kaipaavat Svenska Skeppshypotekin menettelyä. Miten ruotsalaiset pystyvät toimimaan niin, ettei EU puutu asiaan?

– Kunkin tukielementin kohdalla arvioidaan sen soveltuminen EU:n valtiontuki-sääntöihin. Myös Ruotsin hypoteekin toimintaan kohdistuu erityistä tutkisääntöjen valvontaa, toteaa Konsta Luukka.

Jotenkin näyttää siltä, että myös EU-tukien viidakossa länsinaapurimme osaa välttää karikot ja luovia vähän Suomea parremmin. ♦





Juhannuspäivänä meri oli täysin pläkä ja lämpöä 30 astetta

M/s Silja Serenaden yläkannen kesäkioskista ostettiin juhannuspäivän janojuomaksi olutta, mutta myös alkoholittomia janojuomia. Tarjoilija Harri Bergille sopii mainiosti Helsinki-Tukholma-linjan tasainen ajotahti.

TEEMAN JUTUT JA KUVAT SAANA LAMMINSIIVU

Juhannuspäivän risteilyllä on noin 2 300 matkustajaa, tarjoilija Harri Berg ehtii arvioida kaataessaan kioskille janojuomia hakemaan tulleille matkustajille olutta.

– Asiakkaat ovat hyvällä mielessä: nyt on juhannus ja ilo ylimmällään.

Meri on pläkä ja hellettä lähemmäs 30 astetta. On tyntä ja helle hellii. Tämän kauniimpaa juhannussääätä ei voi toivoa. Ja olutkin maistuu, tottahan toki. Mutta miten on drinkkien laita?

– *Martini Fiero & Tonic* on kesäpäivän hitti, Berg tietää.

Keskioskilla myydään myös alkoholittomia siidereitä ja oluita.

– *Starlight*-ravintolassa, eli M/s Silja Serenaden yökerhossa, väennetään sitten kioskin sulkeutumisen jälkeen cocktailia ja mocktaileja.

Berg on työskennellyt M/s Silja Serenadella vajaat kuusi vuotta.

– Siirryin tänne M/s Baltic Princessiltä. Hyvin olen viihtynyt Helsinki-Tukholma-linjalla: tahti on tasainen. Törnin aikana on kahdeksan passia. Lähdemme Helsingistä, ajellaan Tukholmaan ja palataan Helsinkiin takaisin.

– Minulle sopii tämä työtahti. Aikaisemmin, kun olin M/s Baltic Princessillä, niin lähtöjä oli joka päivä Turusta. Helsingin lähdöissä on miellyttävämpi työtahti. ♦





Hovimestari Marika Kosonen: **Laivalla väki ”hitsaa” yhteen**

Marika Kosonen työskentelee hovimestarina M/s Silja Serenadella. Laivatyössä uudet työkaverit huomioidaan ja otetaan mukaan yhteisöön.

Hovimestari Marika Kosonen on hyvä esimerkki siitä, kuinka merillä voi edetä pikkuhiljaa työuralla eteenpäin, jos on halua.

– Olen työskennellyt nyt 13 vuotta M/s Silja Serenadella vakituisena ja sitä ennen toimin ekstrana muutamia vuosia laivalla eri ravintoloissa. Pikkuhiljaa työt ovat vieneet eteenpäin ja nyt luotsailen baareja hovimestarina.

Mikä on saanut Kososen viihdytämään pitkään merillä?

– Laivalta löytyy erilaisia ravintoloita: työssä on saanut oppia koko ajan uutta. Aloitin baarimaailmasta, olen käynyt ruokapuolella ja päässyt kasvamaan tehtävissä. Sitten tuli hakuun hovimestarin paikka, johon hain ja tulin valituksi. Hovimestarin tehtävän kautta olen päässyt tutustumaan koko ravintolamaailmaan vielä uusin silmin.

– Kokeneempana työntekijänä tuon esiin omaa kasvutarinaani merityössä: kannustamme uisia ihmisiä työssään eteenpäin, jos heillä on vain halua. Haasteita on tarjolla kyllä.

Kukaan ei ole seppä syntyessään, Kosonen kuitenkin muistuttaa. Ensin on aloitettava jostakin.

– Merityössä pienistäasioista lähdetään liikkeelle ja kuljetaan kohti suurempaa. Tärkeää on, että laivalla on turvallista oppia omalla vauhdilla.

– Ohjaaminen, opastaminen ja kuulolla oleminen ovat tärkeitä, hovimestari Marika Kosonen tietää.

Laivalla vietetään koko törni eikä lähdetä töiden jälkeen kotiin, kuten maissa.

– Laivalla yhteisön merkitys korostuu: Työssä tärkeää on yhteenhitsautuminen tiimin sisällä; ihmisiin tutustutaan ja uudet työkaverit sidotaan mukaan yhteisöön. ♦

Merenkulku tarjoaa työtä eri ikäisille ihmisille

Ravintolapäällikkö Kalle Pakonen Tallink Siljan M/s Silja Serenadelta kertoo, miltä työvoimatalanne aluksella näytti juhannuksena.



Alkukesästä henkilöstötilanne oli aika hälyttävä, mutta nyt työntekijöitä alkaa olla ihan mukavasti ja saatu kerättyä ihmiset kasaan, ravintolapäällikkö Kalle Pakonen tuumii.

Millä keinoin merille on haettu työvoimaa?

- HR-osastomme on tehnyt valtavan työn. Meillä oli kesätyöhaku ja nyt koko ajan päälä avoin haku. Haemme ravintolaosastolle sekä kokkeja että tarjoilijoita.

Mistä työvoimapula juontaa?

- Aluksellamme tuli pandemian aikana paljon eläköitymisiä ja vanhoja ekstroja siirtyi muihin töihin.

Minkälaisella työkokemus- tai koulutuksella voi hakea maista merille töihin?

- Kiva tietysti olisi, jos olisi henkilöllä olisi jonkinlaista ravintola-alan kokemusta, mutta kannattaa olla avoimin mielin ja ilman muuta laittaa hakemus tulemaan, vaikkei alan työkokemusta tai koulutusta olisikaan.

M/s Silja Serenadelle on saatu rekrytoitua uusia työntekijöitä. Millaista väkeä?

- Meille on tullut uusia työntekijöitä ihan laidasta laitaan: on ihan nuorta porukkaa ja hieman varttuneempia työntekijöitä. Ihmiset työkokemukset ja taustat ovat hyvin erilaiset, niin kuin ne aina ovat. Ei ole siis olemassa mitään tiettyä prototyppiä merimiehestä.

Millaiset "papereita" tai pätevyydet tarvitaan laivalle ravintolapuolelle töihin pääsyn?

- Tässä onkin todellinen haaste: henkilöllä tulee olla merimieslääkärintodistus ja merimieslääkäriin pääsy on tällä hetkellä todella, todella hankalaa. Aikoja ei ole hyvin saatavilla.

- Meilläkin on tällä hetkellä paljon ihmisiä, jotka ovat töissä kolmen kuukauden merimieslääkärintodistuksella. Ja kun ne menevät umpeen, ne pitäisi uusia niin tulee vastaan hankaluus, kun lääkärinaikojen ei saa ja todistus pitäisi uusia.

Muu koulutus järjestyy pitkälle varustamon toimesta ravintolapuolella.

– Yhtiö kouluttaa ja kurssittaa työntekijät hyvin pitkälle esimerkiksi turvallisuusasioissa - tai itse asiassa kokonaan, ravintolapäällikkö Kalle Pakonen kertoo.

Millaisia asioita varustamo merimiehelle tarjoaa, että hän kiinnittyisi merille?

- Merityö – ja varsinkin kokin ja tarjoilijan työ – merillä ovat hyviä ammattivalintoja. Meillä on vielä varsin kilpailukykyinen palkkaus ja luontoisedut ovat laivalla todella hyviä.

Vaikka laivalla ollaan törni, eli työvuoro kelloon ympäri, merillä pystyy pitämään enemmän vapaata myös viikonloppuisin kuin maapuolen ravintolatöissä.

- Merillä vapaapäiviä kertyy huomattavasti enemmän kuin mitä maapuolen ravintolatöissä.

– Tämä johtuu siitä, että meillä on 1:1-vuorottelu, eli yhtä tehtyä työpäivää kohden saa yhtä paljon vapaapäiviä. ☺

Tarjoilija Linda Talvitie, Coffee & Co. -kahvilasta:

”Laivalla on mahtavat työkaverit ja jokainen päivä erilainen”

Maissa ihmiset työskentelevät työuransa aikana usein useissa eri yrityksissä, mutta merillä saman työnantajan palveluksessa saatetaan viihtyä pitkään ja tehdä jopa koko työurakin. Merillä viihdytäään.

Tallink Siljan M/s *Silja Serenade* työskentelee useita ”pitkän linjan” merimiehiä. Tarjoilija **Linda Talvitie** Coffee & Co. -kahvilasta on yksi heistä.

– Lähdin merille töihin 22 vuotta sitten. Laivalla on mahtavat työkaverit ja jokainen päivä erilainen, hän kertoo systään merillä viihtymiseen.

Lapsiperheille Tukholman risteily on kesän kohokohta

M/s *Silja Serenade* risteilee koronapandemian jälkeen jälleen ”omalla” reitillään Helsingistä Tukholmaan. Varsinkin lapsiperheille ”*Harri Hylje*”-risteily on kesän kohokohta ja reissua varten säästetään pitkään. Lasten reaktiot alusta kohtaan ovat uskomattoman tunteellisia: ajettessa Helsingissä Kauppatorille M/s *Silja Serenade* bongataan jo auton kyydistä kaukaa ja yksi lapsi jopa heilutti ja lähetti lentosuukkoja ”Harrille”.

Purskahtipa helsinkiläisessä päiväkodissa keväällä yksi lapsi päiväkodin

eteisessä vuolaisiin kyyneliin, että koska hän vihdoin lopulta pääsee ”Harrille” risteilylle. Kynnelehtijää onneksi lohuttettiin, että malta odottaa vielä hetki, niin sitten pääsette matkalle. Toinen nelivuotias lapsi puolestaan tiesi kertoa, että on hän kuules ihan jo laivallaakin ollut risteilyllä, että maailmankansalaisia tässä jo ollaan:

– Oon mä Harrilla käynyt, kuului napakka vastaus siihen, tunteeko neiti yhtään laivoja.

Ekstroja kaipaillaan kovasti töihin

Juhannuspäivän risteilyllä on mukana paljon lapsiperheitä. Kun perheet ja matkustajat vihdoin pääsevät ”Harrin” kyytiin, tarvitsevat he hiukopalaa. M/s *Silja Serenade* kahvilassa pitää aluksen ovien auetessa vilskettä. Voileivät, kahvit ja smoothit tekevät kauppansa. Niitä matkustajille myy tarjoilija Linda Talvitie.

– Meillä on töissä oma vakiporukka, mutta ekstroja kaipaillaan ihan hirveäs-



ti töihin. Kiertelemme nyt eri ravintoloissa, että saamme homman pyörimään, Talvitie kuvaillee kesällä työvoimatilannetta.

Työtilanne laivalla on ollut hetkinen, mutta se ei reipasta Talvitietä haittaa.

– Itse tykkää hekitestä työstää ja siitä, että on kiirettä, hän kertoo. ☺



M/s Silja Serenaden Habby lobster -ravintolassa merenelävät ovat takuulla tuoreita

Tallink Siljan M/s Silja Serenaden *Habby lobster* -ravintolassa kokki **Tapio Tättäläinen** avaa rapuja tarjolle valmiiksi.



KUUNTELE MERIMIESRADIOSTA
Miksi kokilla on korkea hattu?

Kuuntele Tapio Tättäläisen
mielenkiintoisen haastattelua
Merimiesradiosta:
[smu.fi > merimiesradio](http://smu.fi)

Tänään laivaan on tulossa 700 ruotsalaista, niin hummerit tekevät kauppansa. Puolittelen niitä jo valmiiksi, ettei tule sitten kiire, kokki Tapio Tättäläinen kertoo.

Tallink Siljan M/s Silja Serenaden Habby lobster on hummereihin erikoistunut kalaravintola. Ravintola on toiminut Serenadella sen liikennöinnin alusta lähtien.

– Habby lobsterissa on tarjolla monenlaisia merenantimia: jokirapuja, kampasimpukoita, skampeja, sinisimpukoita ja viher simpukoita, savustettuja katkarapuja ja tavallisia katkarapuja sekä lämmintä kalaa.

Ravintolan vitriinissä on esillä valtavia merirapuja, joilla on kokoa ainakin 30 senttiä. Niitäkin isompia ovat hummerit.

– Hummereita toimitetaan meille ympäri maailmaa, tosin suurin osa saapuu Norjanmereltä ja Atlantilta. Hummereita tulee paljon Kanadasta ja ostereita Ranskasta. Osterit ovat tällä hetkellä listalla ja niitä menee melko paljon, enkä ole nähtyn niitä maissa edes myytäväänä, alaa visusti seuraava kokki Tapio Tättäläinen tietää.

Hummerit toimitetaan M/s Silja Serenalle tuoreina ja kuolevat vasta, kun niitä aletaan valmistaa.

– Meillä hummerit tulevat elävinä myyntiin ja ovat takuulla tuoreita. Keitän ne vasta tällä ravintolassa. Maissa myydään lähinnä pakasterapuja samaan hintaan kuin laivalla – ja ehkä kalliimmallakin, eli hintamme ovat kyllä kilpailukykyisiä.

Ravintolassa 50 asiakaspaiikkaa

Yleinen hintojen nousu näkyi jo hinnoittelussa. Hummeri on paras esimerkki inflaatiolle.

– Hummerin puolikas, joka myydään meillä alkuruokana, maksoi aiemmin 16 euroa. Nyt sen hinta jouduttiin nostamaan 29 euroon. Nousu on melko huima, mutta ei tuotetta ei tosin saa mistään muualtaakaan halvemmalla.

M/s Silja Serenadella esillä olevat hummerit ovat harvinaisia ja niitä tuskin saa mistään maissa olevasta ravintolasta. – Hummerekien lisäksi meillä tarjoillaan merirapuja ja kaikkea mahdollista, Tapio Tättäläinen kertoo.



– Suomalaiset syövät hieman vähemmän mereneläviä, mutta ruotsalaiset ymmärtävät niiden päälle, Tättäläinen tietää.

Habby lobster -ravintolassa on 50 asiakaspalikkaa ja ravintola on säädöllisesti täynnä. Laivalle tullaan nautiskelemaan hyvästä ruoasta ja juomasta vaikeista taloudellisista ajoista huolimatta.

– Ravintolamme on todella suosittu ja jatkuvasti täynnä. Emme ota edes pöytävarauksia, koska nekin hidastaisivat toimintaa. Ravintolamme pääsee syömään perinteisesti jonottamalla. ☀

Tättäläinen jää koukkuun merimiehen työhön parikymppisenä

KOKKI TAPIO TÄTTÄLÄINEN on työskennellyt merillä 30 vuotta, josta M/s Silja Serenadella noin 20 vuotta.

– Jään kolmen vuoden päästä eläkkeelle. Aika on mennyt nopeasti ja merillä on ollut kivaa olla töissä, Tättäläinen kertoo.

Voisitko suositella meriuraa nuorille?

– Kyllä voin suositella. Itse jän aikanaan parikymppisenä koukkuun alaan, kun merillä on kahdeksan päivää töitä ja saman verran vapaata.

– Vapaalla ehtii käydä vaikka festareilla. Jos merityötä vertaa kokin ammattiin maissa, siellä ollaan kaikki illat ja viikonloput töissä ja korkeintaan joka seitsemäs viikonloppu vapaa. Merillä voi laskea, että joka toinen viikonloppu on vapaa. Tämä on se suurin syy, miksi olen itse jäänyt merille töihin.

Tarjoilija Veeti Lundahl:

Toinen merimatka M/s Silja Serenadella



– Päädyin merille hieman mutkan kautta. Maatyöstä sattui kesäloma, niin kaverit suosittelivat kesäksi merityötä.

– Tämä on nyt toinen merimatkan kohti Tukholmaa. Olen päässyt todella hyvin porukoihin mukaan – ja nyt jo useampia ravintoloitakin tässä ensimmäisten työpäivien aikana, tarjoilija Veeti Lundahl kertoo.

Miltä laivatyö on tuntunut nuorelle työntekijälle? Kannatatako merille hakea töihin?

– Ihmiset täällä ovat todella helppoja, porukoihin pääsee mukavasti. Töitä on. Ihan varmasti pääset mukaan. ☀



M/s Silja Serenaden baariosaston luottamusmies Timo Huuskonen opasti ja neuvoo kesän mittaan paljon uusia työntekijöitä. Myös baari sai uutta vahvistusta.



KYMIJOEN JA MÄNTYHARJUN

kanavat heräämässä henkiin

Itä-Suomen metsäteollisuuden ja maataloustuottajien edustajat esittävät uutta selvitystä Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien kannattavuudesta ja ympäristövaikutuksista. Tukea ajatukselle tulee myös Aalto-yliopistosta ja Geologian tutkimuslaitokselta.

- Kanavaparin ympärille syntyisi uutta liiketoimintaa ja ilmastoystävällisiä kuljetuksia tarvitaan, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliiton MTK:n metsäjohtaja **Marko Mäki-Hakola** sanoo. Väylävirasto vastustaa.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT SHUTTERSTOCK JA GETTY IMAGES

Kaksi vuosikymmentä haudattuna ollutta Kymijoen ja Mäntyharjun kanavahanketta herättelään henkiin. Kun Venäjän helmikuinen hyökkäys Ukrainaan pysäytti Saimaan kanavan liikenteen, Suomessa nousivat äärenpainot uusien kanavien rakentamisesta omalle maalle.

– Ukrainian sota muutti Itä-Suomen näkyimiä rajusti. Viennin pysähtyminen Saimaan kanavassa uhkaa jättää Itä-Suomen vientiteollisuuden logistikesti pussin perälle. Nyt

on tartuttava toimeen, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliiton MTK:n metsäjohtaja Marko Mäki-Hakola sanoo.

Joensuunalainen livari Mononen -konserni kuljetti raakapylvätä kolmen viikon välein Nurmeksen tehtaaltaan Saimaan kanavan kautta Walesiin. Kun liikenne Saimaan kanavassa pysähtyi, laivalasteille piti löytää uusi reitti.

– Rahtikustannuksemme nousevat tänä vuonna noin 500 000 euroa. Syynä ovat kalaliit rautatiekuljetukset Haminan satamaan.

Lisäksi rautatiekuljetuksia haittaavat kalustopula ja erittäin joustamattomat aikataulut, toimitusjohtaja **Ari Mononen** sanoo.

Toimitusjohtaja Monosen mielestä Kymijoen ja Mäntyharjun kanavan kannattavuuslaskelmat pitää tehdä uudelleen.

– Laskelmissa pitää ottaa huomioon myös Päijänteen alueen vaikutuspiri. Samoin kanavan väylä- ja laivakoko pitäisi miettiä nykyisistä lähtökohdista. Olisi mielestämme tutkimisen arvoinen asia, Ari Mononen sanoo.

Myös MTK antoi elokuussa äänenkannatustajassaan *Maaseudun Tulevaisuudessa* täyden tukensa Kymijoen ja Mäntyharjun kanaville.

Alueen logistiikkaa pitää tarkastella pitkällä aikavälillä. Ilmastoystävällisiä kuljetuskuria tarvitaan ja kanavien ympärille voi syntyä uutta liiketoimintaa. Se toisi myös matkailua vesiliikenteen pariin, MTK:n metsäjohdaja Marko Mäki-Hakola sanoo.

Vesiyhteys Saimalta Suomenlahdelle vaatii kaksoi kanavaa. Mäntyharjun kanava alkaisi Mikkelin Ristiinasta ja päättyisi 95 kilometrin jälkeen Heinolan. Kymijoen kanava lähtisi Heinolasta ja kulkisi 145 kilometrin matkan pääosin Kymijokea pitkin Suomenlahdelle.

"Toimintaympäristö on muuttunut"

Merenkulkulaitos julkaisi vuonna 2000 tutkimusraportin, joka upotti Kymijoen ja Mäntyharjun kanavasuunnitelman 20 vuodeksi pohjamutiin. Raportti arvioi kanavaparin hyödyt kustannuksiin nähden vaativattonaikaksi.

– Vuoden 2000 selvityksessä kustannuksiksi arvioitiin noin 10 miljardia markkaa. Nykytilanteessa karkeasti arvion kustannukset olisivat 2–2,5 miljardin euron luokkaa, Väyläviraston johtava asiantuntija **Olli Holm** sanoo.

Merenkulkulaitoksen raportti otettiin Itä-Suomessa 2000-luvun alussa vastaan ristiriitaisin tuntein. Kanavaparin vaikutusalueella toimi ärhääkkä kuntapäättäjistä koostunut *Järvi-Suomen Kanavat*-neuvottelukunta, joka arvosteli raportin tuloksia kovin sanoin.

Neuvottelukunnan silloisen projektipäällikön **Antero Pulkkasen** takki ei ole vuosien saatossa käännyntynyt. Kanavapari pitää rakentaa.

– Silloin ei haluttu katsoa tulevaisuteen ja kansakunnan kokonaisetua. Kehitystyöt suunnattiin ainoastaan maantie- ja rautatie-liikenteeseen. Vesiliikenteen mittavat edut unohdettiin vastoin EU:n jo 1990-luvulla tekemää päättöksiä.

Antero Pulkkanen muistuttaa, että Merenkulkulaitoksen vanhassa raportissa kanavaparia suunniteltiin aivan liian isoille 110-metrisille Saimaa-luokan aluksille.

– Hankkeen hirtaa nosti vielä se, että aluksiin oli pitänyt hankkia oma jäänmurtotukalusto. Tekniikka on kehittynyt, on aika herättää hanke henkiin, Antero Pulkkanen puhisee.

Aalto-yliopiston meriteknikan vanhempi asiantuntija **Pentti Kujala** vakuuttaa, että uutta alustekniikkaa on tarjolla eikä talviaan tuottaisi kanavan liikenteelle ongelmaa.

– Kehitimme Aker Arcticin kanssa Saimaalle aluksen, joka liikkuu avovedessä eteenpäin ja peruuttaa jäissä. Optimoimme laivan rungon muodon avoveteen, ja vain perälaiha murtaa jäätä. Aluksesta saadaan tehokas, sillä jäätähän on vain pari kuukautta vuodessa, Pentti Kujala sanoo.

MTK:n metsäjohdaja Marko Mäki-Hakola sanoo, että Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien vanhojen suunnitelmien uudelleen arviointi ja uusien suunnittelun aloittava nopeasti.

– Jokainen maailmaa seuraava ymmärtää, että toimintaympäristö on muuttunut selkeästi. Nyt kannattaa kysyä, millaisia aiakoja Venäjä-suhteisiin odotetaan. Uskoo joku toisaan paluuseen vanhaan? Vai ha-

luammeko, että keskeinen logistiikka on puhtaasti kansallinen asia.

Vielä parikymmentä vuotta sitten Itä-Suomen teollisuus ei tukenut Kymijoen ja Mäntyharjun kanavan rakentamista. Oliko hankkeen vastustus virhe, Iivari Mononen -konsernin toimitusjohtaja Ari Mononen?

– Hankkeen vastustus perustui sen aikaiseen ajankuvaan. Jälkiviisas voi aina olla, mutta nyt on katsottava eteenpäin ja arvioitava tilanne uudestaan. Myös Väyläviraston kannattaa katsoa kannattavuuslaskelmat nykyisen tilanteen ja tarpeen valossa, Ari Mononen sanoo.

Väyläviraston johtava asiantuntija **Olli Holm** on eri mieltä.

– Kanavaparin liikennemäärät jäävät investointiin nähdyn vähäisiksi. Siksi emme näe perusteita selvitysten uudelleenkäynnistämiseelle.

Sedimentit ja jokiympäristö tutkittava uudestaan

Suomen ympäristökeskus teetti VTT:llä vuonna 2000 tutkimuksen Kymijoen saastuneiden sedimenttien käsittelymahdollisuuksista. Tutkimuksessa selvitetiin ➤



Mäntyharjun ja Kymijoen kanavat mahdollistaisivat ympäriuotisen liikennöinnin laivoilla Suomenlahdelta Päijänteelle ja Saimaalle. Kuva: Samuli Huttunen / Yle, lähde: Merenkulkuhallitus, Mapcreator.io / OSM.org



Mäntyharjun kanava alkaisi Mikkelin Ristiinasta ja päättyisi 95 kilometrin jälkeen Heinolaan. Kymijoen kanava lähtisi Heinolasta ja kulkisi 145 kilometrin matkan pääosin Kymijoekaa pitkin Suomenlahdelle.

mm. saastuneiden sedimenttien ruoppauksesta, siirrosta ja käsittelystä aiheutuvia ympäristö- ja terveysvaikutuksia.

Geologian tutkimuskeskuksen (GTK) vanhempi tutkija **Karoliina Koho** muistuttaa, että jokiympäristö on dynaaminen. Virtaava vesi liikuttaa jatkuvasti pohjasedimenttiä ja partikelia, joihin epäpuhtaudet ovat sitoutuneet.

– Olisi tärkeää, että sedimentit ja jokiympäristö tutkitaan uudestaan. Nyt käytössä on paremmat geofysikaaliset kuvausmeneetelmät ja luotaustekniikat. Niillä pystytään kuvaamaan tarkasti jokialueen pohjasedimentit ja paikallistamaan alueet, jonne epäpuhtaudet ovat nyt kerrostuneet.

– Ensimmäiseksi pitää tehdä yhteenvetö kanavan käyttötarkoituksesta ja pääkäytäjistä. On selvitetävä, mitä haitta-aineita sieltä löytyy, missä ne ovat ja kuinka vaikeita ne ovat ruopata. Kattava tutkimusprosessi kestäisi vuosia, Karoliina Koho sanoo.

Väyläviraston johtava asiantuntija Olli Holm muistuttaa, että kanaville ei ole alue-

varaauksia kaavoituksessa. Kaavat pitäisi uusia ja se veisi useita vuosia.

– Alueiden maankäyttö on myös muuttunut ja suunnitelmat tulisi tarkistaa tältä osin. Näin hankkeiden kustannukset voisivat nousta merkittävästikin.

Kymijoen ja Mäntyharjun kanavien rakentamistöiden on arvioitu kestävän kymmenkunta vuotta.

Valtioneuvoston päättäväksi

Metsäjättilä UPM toi ennen Ukrainan sotaa puutavaraa Saimaan kanavan kautta Kaakkois-Suomen tehtailleen. Yhtiö toi puuta pääosin Venäjältä ja Baltiasta 100–150 laivalastillista vuodessa. Nyt UPM korvaa Saimaan kanavan kautta tulleet puukuljetukset junilla ja rekoilla.

UPM Metsän logistiikkapäällikkö Esa Korhonen kokee kiehtovaksi ajatukseksi Saimaan kanavan korvaamisen muilla kanavaratkaisuilla.

– Taloudellisten perusteiden löytäminen uudelle kanavahankkeelle on varmaankin hy-

vin vaikea tehtävä, ellei mahdoton. Kun katson takantaa laajennetaan ympäristö-, energiatehokkuus- ja huoltovarmuuskysymyksiin niin voi olla, että ajattelu hieman muuttuu, Esa Korhonen pohtii.

Kaakkois-Suomessa toimiva toinen metsäjättilä Stora Enso ei näe kanavaparin parantavan olennaisesti yhtiön logistiikkaa. Vaihtoehtoisena reittinä se kuitenkin helpottaisi liikennöintiä ja parantaisi kuljetusten toimitusvarmuutta.

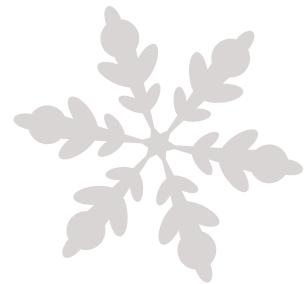
– Nykytilanteessa on tärkeintä varmistaa riittävä auto- ja junakapasiteetti. Lisäksi on varmistettava raideinfraan tarvittavat investoinnit sekä turvattava rataverkoston kunnossapito, Stora Enso viestittää.

Jos kanavahanke ei nytkähdä eteenpäin, mitkä saattaisivat olla seuraukset, MTK:n metsäjohtaja Marko Mäki-Hakola?

– Itä-Suomen elinkeinoelämä ja elinvoima hiipuvat. Nämä suuren mittalukan hanke pitää olla valtioneuvoston kässissä. ♦

Haku Unionin mökkeihin kevätkaudelle 2023

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



VIIKOT 7–16 (13.2.–23.4.) jaetaan arvonnassa. Hiihtolomaviikkojen arvontaan voi osallistua netissä Unionin mökkivaraussivuston kautta. Mökkivaraussivustolle pääsee Unionin nettisivulta 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 30.11.2022 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 2.1.–12.2. ja 24.4.–29.5. välisinä aikoina.

MUUT MÖKIT

Muut Unionin mökit ovat varattavissa koko kevätkauden 29.5. asti ilman arvontaa. Varaussivustolla on perustiedot kaikista mökeistä ja kalenteri, josta näkee mökkien varaustilanteen.

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

Vain puolueeton sovittelu toimii

Liittojohtajat edellyttävät uudelta valtakunnansovittelijalta aiempaa tasapuolisempaa linjaa.

Puolueellisiksi koetut ratkaisut murentavat koko sovittelujärjestelmän toimivuutta.

TEKSTI TUA ONNELA KUVAT GETTY IMAGES



Kuljetusliittojen johtajat edellyttäävät uudelta valtakunnansovittelija Anu Sajavaaralta, että hän kuunteli myös työntekijäpuolta. Viime vuosina sovittelijoiden toimintaa ei ole aina koettu reiluksi.

– Ei kerro hyvää, jos sovintoesitykset ovat jatkuvasti sellaisia, että työntekijäpuoli hylkää ja työnantajapuoli hyväksyy. Oikeudes-sakin väillä toinen voittaa ja väillä toinen, mutta jostain syystä valtakunnansovittelijan esitykset ovat viime vuosina olleet aina työntekijäpuolelle mieluisia, sanoo Posti- ja lo-

gistiikka-alan unionin PAU:n puheenjohtaja Heidi Nieminen.

Nieminen, Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliiton AKT:n puheenjohtaja Ismo Kokko ja Suomen Merimies-Unionin puheenjohtaja Kenneth Bondas korostavat, että sovittelujärjestelmä toimii oikein vain, jos se koeaan riittävän puolueettomaksi.

Epäilykset puolueettomudesta rapauttavat järjestelmän arvostusta ja siten sen koko toimivuutta. Epätasapainoinen linja voi myös tehdä sovittelusta toiselle osapuolelle turhan houkuttelevan vaihtoehdon.

Aiemmin sovittelijalla istuttiin pitkiäkin aikoja ja etsittiin sitä ratkaisua, käytii vain syömässä välissä. Ei ollut vaihtoehto jättää neuvottelematta. Siellä oli oltava, kunnes sopu syntyi.

”

Työmarkkinoilla kiistojen pitäisi ensisijaisesti ratketa työntekijä- ja työnantajaliittojen keskinäisissä neuvotteluissa. Jos toinen osapuoli osaa odottaa valtakunnansovittelijalta itselleen mieluisaa ratkaisua, sovitteluun voi olla liian helppo turvautua.

– Sovitteluun joutumisen pitäisi olla riskialtista myös työnantajalle. Molemmilla osapuolilla pitäisi olla siellä yhtäläinen riski epäonnistua, Kokko sanoo.

Alojen erot huomioon

Aiempien valtakunnansovittelijoiden toiminnassa on ollut liittojohtajien mielestä myös muita ongelmia. Kenneth Bondas on ihmetellyt sitä, että keskeneräisistä neuvotteluista on levitetty tietoja julkisuuteen.

– Keskeneräisten ratkaisujen julkistaminen ei ole kummankaan osapuolen etu. Yleisön mielissä keskeneräisestä neuvottelutuloksesta tulee helposti totuus, ja kun se ei toteudu kaan sellaisenaan, tulee pettymyksiä, Bondas sanoo.

Liittojohtaja hirtää myös takertuminen periaatteeseen, jonka mukaan vientiteollisuus määräät katon muidenkin alojen palkankorotuksille. Periaate on työnantajapuolen ajama, ja viimeisimmät valtakunnansovittelijat ovat pitäneet siitä tiukasti kiinni. Myös uusi sovitteliija on kertonut kannattavansa samaa linjaa.

– Se, että valtakunnansovitteliija toistaa avoimesti työnantajan viestiä, ei juuri herätä luottamusta. Kun Suomessa kerran nykyään neuvotellaan liittokohtaisesti, sen pitäisi tarkoittaa sitä, että kunkin alan asioita katsotaan erikseen, Heidi Nieminen sanoo.

Ismo Kokko kritisoi ankaraa taskulaskinmallia, johon korotuskattoajattelu on johtanut.

– Ei pitäisi olla niin, että jos vientiteollisuus on saanut palkankorotuksia vaikkapa kaksi prosenttia, sovitteliija laskee kaikille muihellekin työehdot parannuksille hinnan

ja vähentää ne kahdesta prosentista. Eli esimerkiksi, jos jollakin alalla lyhennetään työaikaa, heille katsotaan mahdolliseksi enää vaikkapa 1,5 prosentin korotukset.

– Tällaisessa laskemisessa ei oteta huomioon alojen eroja. Toisilla aloilla palkka on voinut olla alun perinkin jälkeenjäänyt tai työaika muita pitempä. Aloja pitäisi verrata kokonaisuksina ja nähdä niiden erityispiirteet, Kokko sanoo.

Arvostus hiipumassa?

Valtakunnansovittelijan toimisto on perinteisesti ollut arvostettu instituutio, jonka on menty vakavin ilmein. Liittopuheenjohtajat pohtivat, onko instituution arvostus hiipumassa.

Viime vuosina neuvottelut sovittelijan toimistossa ovat keskeytyneet esimerkiksi sovittelijan lomamatkaan. On käynyt jopa niin, että toinen osapuoli on kieltynyt saapumasta paikalle. Menneinä aikoina tällainen ei olisi tullut kuuloonkaan.

– Aiemmin siellä istuttiin pitkiäkin aikoja ja etsittiin sitä ratkaisua, käytii vain syömässä välissä. Ei ollut vaihtoehto jättää neuvottelematta. Siellä oli oltava, kunnes sopu syntyi, Bondas sanoo.

– En tiedä, onko yhteiskunnassa yleisesti jokin muuttunut niin, että arvostus on vähentynyt. Mutta jotain on tapahtunut, Nieminen jatkaa.

Aina vakava paikka

Kokko, Bondas ja Nieminen ovat työurillaan nähneet useita työehdotkoistoja ja niiden sovitteluja. AKT oli valtakunnansovittelijan toimistossa viime talvena kahdesti, ja PAU:n ja Merimies-Unionin viimeisimmät isot kiistat ovat lähivuosilta.

Puheenjohtajat korostavat, että sovitteluun joutuminen on aina vakava paikka.

– Me pyrimme aina itse neuvottelemaan maaliin asti. Jos osapuolet eivät saa sovittua

asioita itse ja ne joudutaan antamaan kolmannelle osapuollelle, siinä on aina jo vähän menetetty pelin makua. Mutta joskus ei vain onnistu ilman isompaa painetta, Kenneth Bondas sanoo.

Olisiko jonkinlaiselle sovittelulle sitten jo käyttöä ennen kuin asiat ovat ehtineet mennä tiukasti solmuun? Työmarkkinaosa-puolilla on Suomessa mahdollisuus vapaaehtoiseen sovitteluun, mutta Ismo Kokon mukaan systeemiä ei ole koettu kovin toimivaksi.

Sen sijaan hän mietti, olisiko nykyisiä työmarkkinoihin liittyviä viranomaisia ja toimielimiä mahdollista yhdistää laajemmaksi työmarkkinavirastoksi. Se pystyisi katsoamaan asioita nykyistä laajemmin.

– Toivoisin järjestelmään enemmän ennakkoivuutta niin, että tilanteita voitaisiin katsoa jo ennen kuin ne kriisiityvät. Tavoitehan on, että työmarkkinoilla olisi vähemmän ristiriitoja. 



Sovittelijan tärkein työ tehdään riitojen välissä

Uusi valtakunnansovittelija vannoo vuoropuhelun ja jalkatyön nimeen, mutta sanoo myös, ettei Boulevardilla ryhdytä täytämään palkkakuoppia.

TEKSTI EMILIA KUKKALA KUVA TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖ / JULIUS KONTTINEN

Uusi valtakunnansovittelija, oikeustieteen kandidaatti Anu Sajavaara siirtyi pestiinsä Palvelualojen työnantajien (Palta) neuvottelujohtajan paikalta. Aiemmin hän on työskennellyt muun muassa Euroopan yhteisön tuomioistuimessa ja Elinkeinoelämän Keskusliitossa (EK).

Haastatteluissa Sajavaara on maininnut sovitteliantoimiston olevan "boulevard of broken dreams" (särkyneiden unelmien bulevardi), josta on turha hakea kovia palkankorotuksia.

– Se vähän irrotettiin kontekstistaan. Laissa on ohjeistus sille, miten työriitaa pitää sovitella. Osapuolten omien tavoitteiden ja ehdotusten perusteella, mutta kukaan ei saa kaikkia tavoitteitaan läpi.

Tarve
keskustella
vaikkapa
suomalaisesta
työmarkkinamallista
ja sopimisesta on suuri.

Perinteinen totuus täällä toimistolla on ollut, että täältä lähdetään vähän tyttymättöminä kaikki. Saadaan laiha sopu, jonka kanssa voidaan elää.

Sajavaara sanoo, ettei sovittelussa ole aikaa puuttua kuin keskeisimpiin ongelmakykyisiksiin.

– Oman alan kehittämistä pitää tehdä omissa neuvotteluissa, täällä ei voida ottaa isoja edistysaskelia. Lopputulos on aina aiaka laiha paketti.

Tämä koskee Sajavaaran mukaan myös hoitajien palkkausjärjestelmän uudistamista.

– Hoitajien asia niin monisyinen, että sitä ei yhdellä sovintoesityksellä pysty ratkomaan. Tarvitaan toimia hyvin monella eri suunnalla lähtien siitä, miten alalle saadaan vetovoimaa. Selväksi on tullut, mitä toivotaan, mutta sovittelijan täytyy miettiä myös, mistä rahat ja millä aikavälillä.”

Riitojen ennaltaehkäisyä

Silloin, kun sovittelija ei sovittele työriitoja, hän yrittää ehkäistä niitä.

– Sovittelija yrittää kaikin mahdollisin keinoin ennakoida ja estää ristiriitatalanteita ja puhua yhteistyön ja vuoropuhelun puolesta. Ennen kuin hoitajien työtaistelua alettiin sovittelemaan, tapasin työmarkkinaliit-

tojen johtoa, vaikka kierrosta oltiin vasta aloittamassa. Kierros jäi kesken, kun kiista tulit aikaisemmin syyliin kuin kuviteltiin.

Sovittelija pyrkii ehkäisemään riitoja pitkälti keskustelun keinoin: kiertää puhumas-sa tapahtumissa, edistää vuoropuhelua ja kuuntelee osapuolten huolia.

– Kysyn, mitä teille kuuluu ja miten meenee. Suhteiden edistämiseen ja riitojen ennaltaehkäisyyn liittyvät tehtävät ovat hyvinkin mielenkiintoisia. Meillä ei ole kauhean paljon sellaisia ihmisiä, jotka tekevät jalkatyötä yleisen työmarkkinaharmonian eteen, jotien näen sille ihan selkeän roolin.

Tärkeimpänä Sajavaara näkee keskusteluyhteyden edistämisen.

– Se, että osapuolilla olisi jokin yhteinen näkemys alasta ja sen tulevaisudesta, olisi hyvin tärkeää, että osattaisiin valmistautua tulevaan. Että mietittäisiin yhdessä, mihin ala on menossa, olisi jaettua tietoa ja tilannekuva. Aina se ei onnistuu. Osa osapuolista keskustelee toistensa kanssa vain neuvottelupöydässä. Tätä kulttuuria pitäisi saada muutettua.

Sajavaara sanoo uskovansa dialogin voimaan. Sen kautta hän aikoo ansaita myös työntekijäpuolen luottamuksen.

– Minun tehtäväni on alkuvaiheessa kuunnella huolia, näkemyksiä ja kokemuk-



Oikeustieteen kandidaatti Anu Sajavaara on nimetty valtakunnansovittelijaksi 6.8.2022–5.8.2026 väliseksi ajaksi. Nimityksestä päätti valtioneuvosto 22.6.2022.

sia. Rakentaa siltoja niin paljon kuin pystyn, että saataisiin aikaan vuoropuhelua. Varsinkin tässä alkuvaiheessa keskityn palkansaajapuolen tapaamiseen, kun työnantajapuolta tunnen jo paremmin.

Hän sanoo yllättyneensä positiivisesti kuluneella kierroksella, jonka aikana hän on kiertänyt keskustelemassa ja tavannut liittojohtajia ja asiantuntijoita.

– Tarve keskustella vaikkapa suomalaisesta työmarkkinamallista ja sopimisesta on suuri. Meillä on ollut hyvin hienoja ja avoimia keskusteluja, joita yhdistää se yhteinen huoli, että mihin suuntaan ollaan menossa ja miten luottamus palautetaan. Varsinaisia työriitoja ei vielä ole ollut hoitajien työriidan lisäksi ja toivotaan, ettei kovin paljon tulekaan.

"Tästä tulee aikamoinen talvi"

Uusi sovitteli aloittaa työnsä melkoisen vaikeassa tilanteessa.

– Inflaatiokehitys, Venäjän sota, mitä vie lä tulee... Ei oikein edes tiedetä, mihin maailmaan korotuksia tehdään.

Erlaisten ulkoisten shokkien ja lisääntyneen epävarmuuden vuoksi Sajavaaran muukaan pitäisi pohtia, voisiko tesseihin rakentaa elementtejä, joilla sopimuksia voisi tarkastella kesken sopimuskaudenkin. Joustavuutta lisääviä elementtejä ja kriisilausekkeita tesseissä on nytkin, mutta niitä ei sovittelijan mukaan juuri käytetä.

– Esimerkiksi paikallisen sopimisen mahdollisuksissa on isoja eroja myös alojen sisällä. Yritys- ja työpaikkasolla voisi keskustella tarvittavista toimenpiteistä, jos yhtäkkiä ovat vaikka tilauskirjat tyhjänä. Siksin on hyvä, että olisi keskusteluyhteyttä. Osapuolten pitää myös arvioda, mikä on sopiva pituus kaudelle. On hyvä tilanne molemmille, kun sopimukset ovat kiinni. Se lisää vakautta, jota tarvitaan vaikeina aikoina.

Työntekijäpuolella paikallisen sopimisen pelätään lisäävän riitoja ja epäoikeudenmukaisuutta.

– Paikallisen sopimisen onnistuminen riippuu täysin siitä, millaiset valmiudet kentällä on neuvotella. Tätä on pyritty kehittämään monilla aloilla, sekä luottamusmiesten että työnantajien puolella. Eihän se toimi, jos se koetaan yksipuolisena saneluna tai neuvotteluasema ei ole tasapuolinen.

Palkansaajien reaaliansiot ovat tippuneet viitisen prosenttia viime vuoteen verrattuna. Sajavaara tunnistaa ongelman, mutta toisistaan usein kuullun varoitukseen palkankorostusten inflaatiota kiihyttävästä vaikutuksesta. Euroalueen yhtenäisyyskin pitäisi turvata.

– Vaatii aikamoista tasapainoilua turvata se, että saadaan ruokakassiin riittävästi tavaraa ja toisaalta se, että Suomen kilpailukyky ja hyvät tulevaisuudennäkymät säilyvät. ↴

Merenkulun turvallisuuspalkinto

Sea Sunday

M/s Midaksen miehistölle

Liikenneministeri Timo Harakka luovutti Merenkulun turvallisuuspalkinto Sea Sundayn M/s Midaksen miehistölle Helsingissä 13.9.2022. M/s Midaksen miehistö pelasti Atlantilla kolme purjehtijaa kaatuneesta katamaraanista marraskuussa 2020.



M/s Midaksen pääillikkö Timo Väänänen edusti miehistöään Sea Sunday -palkinnon jakotilaisuudessa. Väänäsen mukaan Sea Sunday -palkinnoon saanti oli hänen uransa hienoin hetki.

6. marraskuuta 2020 aamuyöstä Floridaan matkalla ollut M/s Midas sai pyynnön Portugalin merivartiostolta lähteä tarkistamaan mahdollista haaksirikkoa Atlantilla noin 150 merimailia Portugalin rannikolta. M/s Midas muutti suuntansa, ja onnettomuuspaikalla miehistö näki kolme henkilöä pienellä pelastuslautalla ja sen vieressä ylösalaisin kaatuneen katamaraaniluokan purjeveneen.

Kovan merenkäynnin takia M/s Midas ei pystynyt laskemaan vesille MOB-venettään (Man Over Board) eikä pelastusvenettään. Aluksen päällikkö **Timo Väänänen**, joka johti pelastusoperaatiota, päätti siirtää Midaksen mahdollisimman lähelle pelastuslauttaa ja käensi aluksen tuulensuojaaksi pelastuslautalle. Miehistö veti käsivoimin nuoranneittolaitteella pelastuslautan Midaksen maihinnoususillan lähelle, jota pitkin haaksirikkoutuneet pystivät ryömimään Midakseen turvaan.

– Onnistuimme melko vaativissa olosuhteissa pelastamaan pieneltä pelastuslautalta kolme ranskalaista purjehtijaa. Ikävä kyllä neljäs purjehtija oli menehtynyt puomin iskusta ja joutunut veden varaan jo edellisenä iltana katamaraanipurjeveneen kaaduttua, kertaa Timo Väänänen syksyisiä tapahtumia.

"Ketään ei jätetä"

Palkinnon myöntämisperusteissa mainitaan, että "M/s Midaksen miehistön toimin-

ta perustui toimivaan ja harjoiteltuun turvallisuuskulttuuriin, vahvaan tiimityöskentelyyn sekä koko laivahenkilökunnan merimiestaitoihin".

– Pelastustehävää auttoi se, että M/s Midas on ylläpidetty ja huollettu hyvin. Lisäksi Midaksen miehistön rohkea ja päättäväinen toiminta vaativassa meripelastustehävässä ilmentää suomalaisessa merenkulun turvallisuuskulttuurissa sen kovaa ydintä: ketään ei jätetä.

"Täydellisesti onnistunutta tiimityötä"

– Pelastusoperaatio Atlantilla oli loistava esimerkki täydellisesti onnistuneesta tiimityöstä, kiitos siitä kuuluu koko Midaksen monikansalliselle miehistölle, sanoo aluksen päällikkö Timo Väänänen.

– Onnistunut operaatiomme kertoo myös Godby Shipping -varustamon turvallisuuskulttuurista. On hienoa olla töissä varustamossa, joka pitää aluksensa ja alusten turvallisuusvälitteet hyvässä kunnossa.

MERENKULUN TURVALLISUUSPALKINTO SEA SUNDAY on Suomen viranomaisten sekä ammatti- ja vapaa-ajan merenkulun järjestöjen vuonna 1997 perustama tunnustus, jonka myöntämisenestä päätetään vuosittain. Palkintotoimikunnan puheenjohtajaorganisaationtoimii Suomen Merimieskirkko. Palkintoesineenä on 36 cm korkea pronssi-valu **Emil Cedercreutzin** Ruorimies-veistoksesta. ▶

Merimies-Unioni julkaisee perinteisiä jouluterveisiä jälleen Merimies-Unionin kotisivulla

Jouluterveiset ovat Unionin jäsenille ja eläkeläisille sekä päälystön jäsenille maksuttomia.

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

Kuinka lähetät jouluterveiset?

Jouluterveiset voi lähettää [smu.fi](#)-sivulta löytyvä linkki ja lomake, johon voi syöttää suoraan jouluterveiset. (*Jouluterveiset eivät pääivity sivulle välittömästi, vaan toimituksen kautta.*)

**On aika muistaa
merenkulkijoita
jouluterveydyksellä!**
LÄHETÄ OMAS!
**smu.fi >
jouluterveiset**

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

Julhälsningarna är avgiftsfria för Unionens medlemmar och pensionärer samt befäl.

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

Hur skickar du julhälsningar?

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



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ:

Ville Käldström

PALVELUNUMERO:

0295 044 821

SÄHKÖPOSTI:

ville.kaldstrom@te-toimisto.fi
Merityvälsyksessä asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSEOITE: Itsenäisyysdenaukio 2,
20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

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

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON:

Ville Käldström

TJÄNSTENUMMER:

0295 044 821

E-POST:

ville.kaldstrom@te-byran.fi
Inom Havsförmedlingen
uträttas ärenden per telefon
och e-post.

ADRESS: Självständighetsplan 2,
20800 ÅBO

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

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

HENRY NIELSEN
Nielsen perustettu 1923
100 vuotta

NOSTALGIA RISTEILY XI
Nostalgia risteilyt aloitettu 2003
20 vuotta

Juhlavuoden Nostalgia risteily suunnitteilla toukokuun alkuun 2023

Ilmoittakaa minulle kuinka moni ainakin ajattelee lähevänsä matkalle. Osanottajamäärän likimääräinen suuruus auttaa hahmottamaan matkaa jo hyvissä ajoin. Alla on **sähköpostini**. Tietoa saisi tulla noin lokakuun puoliväliin mennessä, että matkan varaaminen voisi alkaa järjestelyineen.

Tapaamisiin ja nyt kuulumisiin,
Wintiö, Jukka Vanhanen
040 593 2105, wintio@pp/inet.fi

PS. Jos joku haluaa muistaa Pentti Ojamiestä esimerkiksi joulukortilla, niin osoite on: Kustaankartanon palvelukeskus, Os. B2 huone 5, Oltermannintie 32, 00620 Helsinki



Tulorekisteri

Kuljetusalan työttömyyskassan puhelinpalvelussa vastaanotetaan päivittäin runsaasti päivärahan hakemiseen liittyviä kysymyksiä jäseniltämme. Olemme huomanneet, että jäseniämme askarruttavat usein samankaltaiset aiheet. Tähän juttuun on koottu muutamia usein toistuvia kysymyksiä.

TEKSTI SARA MALINEN

Oletko pohtinut sovitellun päivärahan hakemista, päivärahan hakemista lomautettuna tai päivärahan perustepalkan uudelleen laskentaa? Näihin kysymyksiin, ja muutamaan muuhunkin, löydät vastauksen alta.

Minut on osa-aikaistettu ja haluaisin hakea soviteltua päivärahaa. Onko minulla oikeus soviteltuun päivärahaan?

Soviteltua päivärahaa voidaan maksaa osittain työllistyttyvälle tai enintään 2 viikkoa kesävän kokoaikatyön ajalta. Työn tulee olla osa-aikaista työnantajan aloitteesta ja työajan valvottavissa. Sovitellun päivärahan maksaminen edellyttää, että työsopimuksen mukainen työaika on enintään 80 % alan kokoikaisen työntekijän työajasta. Tämän lisäksi kassa tarkastaa hakujaksokohdaisesti, että jakson aikana maksetut työtunnit eivät ylitä tästä 80 % enimmäistyöaikarajaa.

Mitä tarkoittaa, että työttömyyskassa huomioi työtulot maksuperusteisesti?

Maksuperusteisella sovitellulla tarkoitetaan sitä, että työttömyyskassa huomioi päivärahaa vähentäväänä ne osa-aikatyön tulot, jotka on maksettu hakujakson aikana.

Esimerkki: Päivärahaa haetaan ajalta 1.–31.5.2022. Työttömyyskassa tarvitsee hakemukseen käsitteilyä varten palkkalaskelmat, joissa palkannamaksupäivä osuu toukokuun ajalle.

Olen kokonaan lomautettu ja olen saanut toiselle työnantajalle osa-aikatyön lomautusajalle. Mitä minun tulee tehdä?

Voit jatkaa päivärahan hakemista kassalta, mikäli osa-aikatyössä työsopimuksen mukainen työaika ei ylitä 80 % alan kokoikaisen työntekijän työajasta. Työttömyyskassa tulee maksamaan sinulle jatkossa soviteltua päivärahaa. Soviteltua päivärahaa maksetaan joko neljän viikon tai kalenterikuudenjaksoissa, joten täytä hakemukset palkannamaksujaksoa vastavassa rytmissä.

Osa-aikatyötä tekevä merkitsee hakemukseen jokaisen päivän kohdalle, onko ollut lomautettu vai työssä. Työpäiville merkitään lisäksi työtunnit. Työttömyyskassa vertaa hakemukseen kirjaamiasi tunteja sinulle maksettuihin tunteihin, joten tuntien tulee täsmätä. Hakemukseen on myös hyvä merkitä työntajana nimi, jolle työ on tehty.

Työn alkaessa toimita kassalle kopio osa-aikatyön työsopimuksesta. Lisäksi toimita kassalle aina myös kopio palkkalaskelmasta työtuntien tarkastamista varten.

Olen kokonaan lomautettu matkustaja-alukselta ja työnantaja kutsuu minut viikon ajaksi takaisin töihin, kuinka toimin?

Täytä kassalle hakemus normaalilla kalenterikuukauden hakujaksoa noudattaen. Mikäli hakemasi kalenterikuukausi päätyy keskelle viikkoa, hakemus täytetään aina sunnuntaihin asti. Merkitse hakemukseen lomautuspäivät, työpäivät ja vastikevapaapäivät. Lisäksi toimita kassalle kopio hakujaksoa vastaavasta palkkalaskelmasta sekä lomautuksen keskeytämislilmoituksesta.

Esimerkki: Haet päivärahaa ajalle 1.–30.6.2022 ja työnantaja kutsuu sinut työhön 11.–17.6.2022. Täytä hakemus ajalle 1.6.–3.7.2022 ja liitä mukaan kesäkuun palkkalaskelma sekä lomautuksen keskeytsilmointus ajalle 11.–17.6.2022.

Olen työskennellyt Ruotsin lipun alla purjehtivassa laivassa ja nyt minut on lomautettu/irtisanottu, miten toimin?

Kun olet työskennellyt Ruotsin lipun alla purjehtivassa laivassa, on sinun täytynyt vaikuttaa itsesi ruotsalaisessa työttömyyskassassa. Jos asuinmaasi on Ruotsi, maksaa Ruotsin työttömyyskassa sinun päivärahasi. Jos asunmaasi on Suomi, riippuu työttömyys-

Kuljetusalan Työttömyyskassan jäsenen siirtyminen Avoimeen työttömyyskassaan, A-kassaan vuodenvaihteessa



Kuljetusalan Työttömyyskassa sulautuu Avoimeen työttömyyskassaan, A-kassaan 1.1.2023. Kassojen sulautuminen ei edellytä toimenpiteitä Kuljetusalan Työttömyyskassan jäseniltä, sillä työttömyyskassan nykyinen jäsenyys siirtyy automaattisesti A-kassaan ensi vuoden alusta lähtien. Ennen vuodenvaihdetta tiedotamme jäseniämme käytännön muutoksista asiakaspalvelu-

ajoissa ja etuushakemusten lähettämisestä verkossa tai postitse. Seuraathan siis vuodenvaiheen tiedotusta.

A-kassa on yleinen ja kaikille palkansaajille avoin monialainen työttömyyskassa, joka hoittaa jäsentensä ansiosidonnaisen työttömyysetuksien maksamisen. A-kassa on yksi Suomen suurimpia kassoja, ja Kuljetusalan kassan sulautumisen myötä A-kassaan kuuluu yli 220.000 jäsentä. ☺

etuuden maksaja siitä, oletko lomautettuna vai onko sinut irtisanottu:

Jos sinut on lomautettu, hae päivärahaa Ruotsin työttömyyskassasta (**SEKO**).

Jos sinut on irtisanottu, on sinulla oikeus saada työttömyyspäivärahaa Suomesta. Tällöin sinun tulee liittyä **Kuljetusalan Työttömyyskassaan**. Lähetä liittymislomake **Merimies-Unioniin** ja mainitse siinä yhteydessä, että olet siirtymässä SEKO:sta suomalaiseen kassaan irtisanomisen johdosta.

Olen ollut työttönen ja hakenut päivärahaa työttömyyskassalta. Sain kesäksi määräaikaisen kokoikatyön. Miten toimin nyt ja entä syksyllä, jos työsuhdetta ei jatketaakaan?

Työttömyyskassa maksaa sinulle normaalista päivärahan työsuhteen alkamiseen saakka. Voit lähettää hakemuksen kassalle heti työttömyyden päätyessä. Sinun ei tarvitse odottaa, että hakujaksosi kuluu loppuun, koska päivärahaoleikutta kokoikatyön ajalta

ei ole. Ilmoita työn vastaanottamisesta TE-toimistoon ja toimita työttömyyskassalle kopio kokoikatyön työopimuksesta.

Jos työ ei jatkuaan määräajan päätyttyä, voit palata ansiopäivärahan hakijaksi työttömyyskassalle. Muista silloin huolehtia, että työnhakusi on voimassa TE-toimistossa heti ensimmäisestä työttömästä päivästä lähtien.

Voit täyttää ja lähettää hakemuksen työttömyyskassalle oltuasi kakso viikkoa työttömänä. Päivärahaa ei voi hakea etukäteen. Liitä hakemukseen palkkatodistus ja palvelusaikatodistus.

Olen osa-aikatyötä tekevä 60-vuotias. Päivärahan on laskettu kokoikatyön tulojen perusteella. Kun työssäoloehdot täytyy, lasketaanko päivärahan uudelleen?

58 vuotta täyttäneen päivärahan taso on suojattu. Päivärahaa ei määritellä uudelleen, mikäli päivärahan taso laskisi.

Jän työttömäksi. Tuleeko minulle uusi omavastuuaika?

Omavastuuaika asetetaan työttömyyden alkaessa, jos sitä ei ole aiemmin asetettu tai edellisestä omavastuuajan asettamisesta on yli vuosi aikaa.

Tuleeko työttömyyskassalle toimittaa verokortti?

Työttömyyskassa saa pääsääntöisesti jäsentensä verotiedot suorasiirtona verottajalta. Verotiedot koskevat palkkaa ja verottajan ohjeen mukaisesti ansiopäivärahaa maksettaessa ennakkopidätys on aina vähintään 25 % palkan verokorttia käytettäessä. Mikäli haluat muuttaa veroprosenttiasi, toimita kassalle erikseen etuutta varten tarkoitettu muutosverokortti. Huomaathan, että kassa ei voi käyttää merityötä varten tarkoitettua verokorttia. ☺

**Kuljetusalan
työttömyyskassa
sulautuu Avoimeen
työttömyyskassaan
1.1.2023 alkaen.**



Merimies-Unionin ja Kuljetusalan työttömyyskassan jäsenenä kassan jäsenyytesi siirtyy 1.1.2023 A-kassaan. Saat lisätietoa sulautumisesta loppuvuodesta.

Mikä on A-kassa?

Avoin työttömyyskassa eli A-kassa on kaikille palkansaajille avoin työttömyyskassa. Valtaosa jäsenistämme kuuluu myös ammattiittoo.

**Useat ammattiitot
vakuuttavat jäsenensä meillä.**

**Monta työtä, monta alaa
– yksi työttömyyskassa.**

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa
A-kassa.fi

Oavlönade utländska sjömän hjälps trots hot om vite på upp till en halv miljon euro

Tehy och SuPer är i arbetskonflikt om vårdarnas lönevillkor. Samkommunerna för sjukvårdsdistrikten i Egentliga Tavastland, Egentliga Finland och Norra Österbotten anslökte om säkringsåtgärder hos tingsrätten, där man yrkade att tingsrätten genom ett hot om vite på en miljon euro förhindrar Tehy och SuPer från att genomföra de arbetskonfliktsåtgärder som de meddelat om.

Helsingfors tingsräts beslut om interimistiska säkringsåtgärder är inte något nytt fenomen för Sjömans-Unionen. I Sjömans-Unionen har vi genom åren sett utmätningsmän komma med beslut om säkringssåtgärder.

Traditionellt sett har utländska arbetsgivare genom sina ombud lämnat in ansökan om säkringsåtgärder till tingsrätten då FSU och AKT har försatt ett utländskt fartyg i en finsk hamn i blockad. Oftast saknar fartygen kollektivavtal och besättningen har inte fått lön på längre, så fartyget lossas eller lastas inte eller så hanteras lasten inte i övrigt förrän lönerna har betalats ut. Lastens ägare tycker inte om detta krav.

Fartygen som sätts under blockad seglar ofta under s.k. bekvämlighetsflagg, alltså låglöneflagg. Lönerna för fartygens besättningar uppfyller inte ITF:s internationella minimistandarder. Men "money talks", så när Helsingfors tingsrätt får en ansökan om säkringsåtgärder från rederiets ombud skickar tingsrätten nästan utan undantag ett krav till fackförbundet om att upphöra med blockaden med ett hot om vite på upp till en halv miljon euro. Det som gör det ännu mer obegripligt är att säkringsåtgärden beviljas utan sådan säkerhet från den sökande som krävs enligt lagen, dvs. en penningsumma som ska täcka de skador som den svarande åsamkas av en onödig säkringsåtgärd. Rederiet och obemedlade sjömän står mot varandra. De tristaste fallen är de där fartygets befälhavare för att avsluta blockaden ger besättningen lön i hamnen för formens skull, men sedan tar tillbaka lönén när fartyget har lämnat den finska hamnen.

Att försvara arbetstagarnas arbetsvillkor mot en säkringsåtgärd med hot om vite på upp till en miljon euro (vitet som Tehy och SuPer fått) känns inte som schysst spel, speciellt då tingsrätterna resolut sätter igång och baserat på en summarisk behandling beviljar

en interimistisk säkringsåtgärd utan att höra den andra parten, alltså fackförbundet. Det har nämligen blivit en vana att fackförbundet inte ges möjlighet att uttala sig om arbetsgivarsidanans ansökan, dvs. bland annat att rätta till sakfel i ansökan och ge sin syn på huruvida förutsättningarna för en säkringsåtgärd uppfylls. Fackförbundet hörs först efter att den interimistiska säkringsåtgärden beviljats, men då har fartyget redan lastats och lämnat hamnen och rederiet har "i förväg" fått full nytta av den snabbt beviljade säkringsåtgärden. När rederiet har uppnått sitt mål och inte längre behöver fortsätta säkringssåtgärdsprocessen såsom är utgångspunkten i lagen, drar det tillbaka sin ansökan. Med tingsrättens "vänliga" hjälp får sjömännen som arbetar på dessa fartyg med andra ord även i fortsättningen en lön som understiger internationellt gällande minimilöner och man har inte fått till stånd någon mänsklig förbättring av arbetstiderna eller -förhållandena.

I Tehys och SuPers arbetskonflikt gick dispyten om förbättrade arbetsvillkoren ännu längre, då lagstiftaren för ovanlighetens skull tog ställning till patientsäkerheten genom en tvångslag och riksdagen godkände patientsäkerhetslagen i plenum 20.9.2022 med rösterna 109–38. Fem riksdagsledamöter i vänstern röstade mot regeringens förslag.

Den av riksdagen stiftade lagen om säkerställande av nödvändig hälso- och sjukvård och hemvård under en arbetskonflikt är mycket exceptionell. Lagen motiveras med patientsäkerheten. En strejk på intensivvårdsavdelningarna skulle utan tvekan vara livsfarlig och eventuellt leda till dödsfall. För politikerna är patientdödsfall till följd av en arbetskonflikt ett kors som de inte vill bärta.

Mediernas budskap om Tehys och SuPers arbetskonflikt har handlat om patientsäkerheten och arbetstagarnas stormning av barrikaderna. Däremot sitter det alltid två parter vid förhandlingsbordet, så arbetsgivarna har också sin del i det hela.

Lagstiftarna skulle i sitt arbete också kunna titta på säkringsåtgärdsinstitutionen, speciellt om man tittar på hur de grundläggande rättigheterna uppfylls. Innan dess borde tingsrätterna återigen fundera på vad syftet med säkringsåtgärden ursprungligen var och under vilka förutsättningar en sådan kan beviljas enligt lagen.

Tonnaget under finsk flagg förstärks M/s Finneco I – Östersjöns största lastfartyg

Rederiet Finnlines har tagit in nya, ekologiska hybridrorofartyg under finsk flagg. I somras började **M/s Finneco I** och **M/s Finneco II** trafikera och i början av hösten kommer även det tredje fartyget i serien, **M/s Finneco III**, att sättas i trafik.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIIVU



**LYSSNA PÅ INTERVJUER
(PÅ FINSKA) MED
BESÄTTNINGEN I
SJÖMANSRADION**

Sjömansradion finns på:
smu.fi/på-suenska >
Merimiesradio
-> båtsman Hasse Lindberg
-> befälhavare Mikko Lindqvist
-> maskinbefälhavare
Gustav Lindeman

Finneco I kom för första gången till Finland före midsommar

Det första av fartygen, M/s Finneco I, kom för första gången till Finland, till Nordsjö i Helsingfors, den 20 juni 2022.

Finneco I är Östersjöns största lastfartyg. Nybyggnationen har 5 800 filmeter, vilket motsvarar 400 släpvagnar per resa.

– De större fartygen rymmer mer last på en gång, vilket gör att man kan transportera mer frakt på en resa. Det gör transporten både effektiv och ekologisk, konstaterar **Mikko Lindqvist**, befälhavare på Finneco I.

Fartyget är 238 meter långt och 34 meter brett. Jämfört med de största fartygen i Finnlines nuvarande flotta har de nya hybridfartygen nästan 40 procent större transportkapacitet.

Finneco I, II och III

Rederiet Finnlines har låtit bygga alla tre nybyggnationer på det kinesiska varvet China Merchants Jinling, och alla fartyg är registrerade under finsk flagg. Det första av dem,

M/s Finneco I, seglade för första gången in i Finland, till Nordsjö hamn, den 20 juni 2022. Systerfartyget M/s Finneco II började trafikera i juli och M/s Finneco III anlände till Östersjön från det kinesiska varvet i början av hösten.

Ekologiska hybridfartyg

Finnlines hybridrorofartyg drivs av ackumulatorer, solpaneler och diesel och är fulla med ny teknik.

– Fartygen har ackumulatorteknik, solpaneler och i stommen ett "smörjningssystem" som minskar mängden friktion, berättar befälhavare **Mikko Lindqvist** i en intervju med Sjömansradion.

Under kölen på Finneco-fartygen har man byggt ett luftsmörjningssystem som minskar det friktions- och hydrodynamiska motståndet, vilket minskar bränsleförbrukningen och utsläppen.

– De nya rorofartygen har dessutom dieseldrivna tvåtaktsmotorer. Den här typen av fartyg har vanligtvis fyrtaktsmotorer, men



dessa har tvåtaktare som ofta används även i större tankfartyg eller bulkfartyg. Tvåtaktsmotorer har lägre specifik bränsleförbrukning än fyrtaktsmotorer, förklarar befälhavare Lindqvist.

Maskinbefälhavare **Gustav Lindeman** var med och hämtade nybyggnationen till Finland från Asien och har satt sig in noggrannare i fartygets framdrivning.

– Ackumulatorsystem finns redan i mindre fartyg och används t.ex. i förbindelsefartygen i skärgården. Finnlines nybyggnation är ett av de första lastfartygen på Östersjön som använder ackumulator-tekniken.

– Vi har också solpaneler som producerar energi när solen skiner. Tanken är att ackumulatorerna laddas till havs med huvudmaskinenergi och att ackumulatorerna sedan kan laddas ur och elen från dem användas i hamnen och till sjöss. Ackumulatorerna kan laddas med huvudmaskinen och hjälpmaskinen samt med solkraft, förklarar maskinbefälhavare Gustav Lindeman.

>>



I Nordsjö hamn kommer fartygets andra befälhavare **Juhana Nuru** emot oss i hissen på Finneco I. Nuru körde nybyggnationen från Korea till Finland. Han var på varvet i Kina från och med januari för att förbereda fartyget inför hemresan. I Nordsjö har han bytt om till civilkläder och får gå på ledighet. Hans barn hälsar också honom välkommen hem med presenter från honom under armarna.



Den operativa ledningen för rederiet Finnlines hälsade fartyget välkommet till hemlandet. Ett fartyg från Finlands Sjöräddningsråd tog också emot det nya finskflaggade fartyget högtidligt med vattenkanoner i Nordsjö hamn.

– Med ackumulatorhybridsystemet kan man samla energi i ackumulatorerna till havs när man kör kors och tvärs och sedan använda den "laddade" energin i hamnen och till havs. Det gör besöket i hamnen utsläppsfritt, dvs. zero emissions.

– Man kan också samla energi i ackumulatorerna med hjälp av solpanelerna. Med ackumulatorerna och solpanelerna förbrukar fartyget minimalt med bränsle och har låga utsläpp, till och med inga. Man kan uppnå nollutsläpp vid besök i hamnen med en ackumulatorenhet på 5 MW.

Det stora rorofartyget måste dock också ha gammal maskinteknik för säkerhets skull. Nybyggnationerna är alltså hybrider. Huvudmaskinerna drivs med tjockolja och fartyget har en svaveltvätt.

– Huvudmaskinerna kan också köras med diesel och hjälpmaskinerna inklusive pannorna drivs med diesel.

Såväl tonnaget som huvudet

måste programmeras om

Maskinförstyraren Gustav Lindeman har studerat den nya maskintekniken noga sedan början av året.

– Jag har varit med på Teams-mötens och diskuterat med kineserna om bl.a. hur solpanelerna fungerar. Det har helt klart inte varit det lättaste med tanke på språkbarriären, även om det finns diagram och kurvor.

– Utbildarna har också frågat oss en hel del om hur det fungerar, skrattar Lindeman.

Maskinförstyraren Gustav Lindeman berättar att den nya maskintekniken har orsakat en hel del "omprogrammering" i huvudet.

– Vi har haft väldigt mycket nytt att lära, men det är väldigt intressant. Traditionellt sett har man tänkt att det inte lönar sig att använda el på fartyget, även om man kan få värmeenergi i form av spillvärme från t.ex. avgaser och kylningsystemet.

Nu måste man tänka om: visst lönar det sig att använda el när den laddats – åtminstone delvis – med så kallad spillenergi.

Ägaren satsar på framtiden och miljön

– Även om den nya tekniken orsakar mycket arbete för besättningen i början är det positivt att ägaren satsar på ny teknik och tänker på framtiden och på miljöfrågor, säger Mikko Lindqvist, befälhavare på Finneco I.

Finnlines förrvar sitt tonnage och satsar starkt på att göra det ekologiskt. Rederiet har ett nybyggnationsprogram för 500 miljoner euro, som omfattar de nu färdiga nybyggnationerna Finneco I, Finneco II och Finneco III. Dessutom har Finnlines två ekoeffektiva Superstar ropax-fartyg under byggnation, som enligt planerna ska överlämnas 2023.

Alla Finnlines nybyggnationer har byggts på varvet China Merchants Jinling (Jiangsu) i Kina.

– China Merchants Jinling har också byggt fartygen i Finnlines äldre serie, fartyg i så kallad FinnBreeze-klass, samt ännu äldre fartyg, dvs. Finnhawk och FinnKraft. Rederiet kan och känner till varvet väl, berättar befälhavare Mikko Lindqvist.

Hårda karantän- och försiktighetsåtgärder i Kina med anledning av coronapandemin

Då M/s Finneco I och hennes systerfartyg blev klara i slutet av våren rådde det extremt hårla restriktioner, karantäner och försiktighetsåtgärder i Kina med anledning av coronapandemin.



Lyssna på befälhavare Mikko Lindqvists intervju med Sjömansradion (intervjun på finska): [smu.fi > Merimiesradio](http://smu.fi/Merimiesradio)

Således hämtades M/s Finneco I från varvet i Kina av befälhavare **Juhana Nuru**, maskinbefälet och en kinesisk besättning till Korea, till redden i Busan. I Busan kom den övriga besättningen ombord.

– Vi klev ombord på Finneco I i Busan den 5 maj 2022, minns maskinbefälhavare Gustav Lindeman.

– Från Busan åkte vi först till Yantai i Kina, där den kinesiska besättningen klev av. I Kina tog vi ombord returlasten. Fartyget hade alltså last när vi satte av mot Finland, förklarar befälhavare Mikko Lindqvist.

Från Kina åkte man först till Singapore.

– I Singapore bunkrade vi, alltså tankade bränsle och tog ombord proviant, alltså mat och dryck till besättningen. Vi tog med över 5 kubik dricksvatten så att vattnet inte skulle ta slut.

– Utomhus var det riktigt varmt, över 40 grader i skuggan och 32 grader i havet. Det är rätt höga temperaturer för en kille från Norden, skrattar befälhavaren.

Från Singapore åkte man söderut längs Indiska oceanen.

– Vädret var bra hela resan. Man måste dock komma ihåg att man liksom är beroende av turen när man befinner sig på en ocean. Det finns inte land i närheten och man får ingen hjälp om det händer något.

Maskinbefälhavare Gustav Lindeman och besättningen på maskinsidan hade fullt upp hela resan.

– Vi hann inte vara ute på däck särskilt mycket, utan arbetade hela resan. Det nya fartyget har många maskiner och ny teknik som vi måste lära oss och underhålla.

Och så hände det ju att fartyget, som inte direkt är byggt för tropiska förhållanden, råkade ut för små utmaningar längs resan: fartygets kylning orkade så att säga inte hänga med.

Mycket Marlboro gick åt i Suez

Man klarade sig dock bra från Indiska oceanen till Suezkanalen.

– I Suezkanalen fick vi ankra i tolv timmar i väntan på en konvoj som skulle norrut. Själva kanalen tog cirka tio timmar att köra igenom.



M/s Finneco I kom för första gången till Finland, till Nordsjö i Helsingfors, den 20 juni 2022.

Enligt befälhavare Lindqvist går det numera rätt smidigt att ta sig igenom Suezkanalen.

– I början av kanalen är det enkelriktad trafik, som sedan blir dubbelriktad.

– I övrigt är det samma knep som innan som gäller i Suezkanalen: Det går åt mycket Marlboro, vilket tryggar den smidiga genomfarten.

När man kommit igenom Suezkanalen kom man till Europa. Den första hamnen var Zeebrugge i Belgien, varifrån resan fortsatte till Antwerpen och vidare till Travemünde i Tyskland och därifrån till Helsingfors, som man ankom den 20 juni 2022.

Finsk, estnisk och filippinsk besättning

Finneco I har till en början en 20 man stark besättning, då det är stort och har mycket teknik som behöver underhållas.

– Fartyget är byggt för 16 personer. Vi kommer inte nödvändigtvis att klara oss med det, men det får tiden utvisa. Vi kommer att ha 20 personer åtminstone de första månaderna, säger befälhavare Lindqvist.

Finnecos besättning består av EU- och non-EU-besättning, alltså s.k. blandbesätt-

ning. EU-besättningen består av finländare och estländare. Non-EU-besättningen kommer från Filippinerna.

Däcksbesättningen består av fem personer: båtsmannen och lättmatrosen är finländare och de tre övriga matroserna är filipiner.

Den finska båtsmannen **Hasse Lindberg** klev ombord på Finneco I i Belgien.

– Havet var rätt lugnt. Fartyget är stort, så man känner inte av sjögången så mycket. Det är stabilt.

Lindberg tycker att det är fantastiskt att det nya fartyget får finsk flagg.

– Det känns såklart bra. Arbetet på fartyget har kommit igång bra och det är inga större skillnader från arbetet på tidigare fartyg.

– Finneco I har ett bra gym och även ett annat gym som är avsett för lastbilschaufförerna, men vi kan använda det också, berättar Lindberg.

Besättningens hytter är enligt Lindberg något större än på fartygen i Finnbreeze-klassen.

Däckteknik

Lasthanteringen på Finneco I och hennes systerfartyg är effektiv: fartyget har flera akter- och innerramper och höjbara

bildäck. Fartygen är mycket mångsidiga transportmedel, eftersom rorolasten kan ha en maxhöjd på hela sju meter tack vare det höjbara däcket. Vissa områden på lastdäcken är speciellt avsedda för lastning av pappersrullar.

Fartyget har högsta möjliga isklass, I A Super.

Finneco-fartygen började trafikera Östersjön–Nordsjön–Biscaya

De tre nya fartygen Finneco I, II och III sätts i trafik i Östersjön, Nordsjön och Biscaya.

Fartygen har tolv lastbilshyttar. Hyttorna är enkelhytter, vilket innebär att lastbilschauförerna inte behöver sova i dubbelhytter.

Besättningen tycker att inredningen i det nya fartyget är trivsam och lyckad. Ekonomi-

assistent **Nina Hall** torkar som bäst av borden efter lunch.

– Det är bra att det nya fartyget fick finsk flagg och inte registrerades under något annat land. Det är bra för de finska sjömännen att fartyget erbjuder arbete åt finländare, även om det också finns filippinare på det.

Kocken som arbetar ihop med Hall kommer från Filippinerna. Hall har lätt för att arbeta i en internationell miljö, då hon tidigare bott i Sverige i 16 år, England i 14 år och Australien i ett år. I Finland gick hon i svensk skola som barn.

– Jag började arbeta till havs i tjugoårsåldern. Då arbetade jag på *M/s Silvia Regina*, som seglade under svensk flagg.

Sedan fick hon barn och blev kvar i land. När barnen blivit stora återvände hon till

havs och arbetade senast i sju år på Finnlines *M/s Finnwave*.

– Jag fick chansen att komma hit och tog den. Det är alltid spännande att komma till ett nytt ställe, men ombyte förnöjer.

Det nya fartyget har ett bra och rymligt kök, mycket rymligare än på de andra fartygen. Diskhörnan är också stor.

Fungerande avfallshantering är viktigt på ett fartyg. Hall berättar att hon är särskilt nöjd med avfallshanteringen på det nya fartyget:

– Avfallskärlen finns inne i fartyget. Vi behöver inte gå ut på däck med soporna när det är dåligt väder och riskera att påsarna flyger ur händerna på oss. På det nya fartyget förvaras avfallet inomhus, vilket är bra. Man har också tänkt på återvinningen. ♣



Till vänster maskinbefälhavare Gustav Lindeman, i mitten överstyrmännen Janne Holmlund och Pekko Ikonen och till höger båtsman Hasse Lindberg.

FÖRSVINNER DINA INITIATIV TILL DIALOG I ETT SVART HÅL?

TEXT PIA LEVIN

SJÖMANNEN: Den nya samarbetslagen ska förbättra personalens påverkningsmöjligheter då även företrädaren för personalen har getts möjlighet att ta initiativ till ärenden som ska behandlas genom regelbunden dialog. Vi har nu utnyttjat initiativmöjligheten i ett par ärenden som vi ansett vara viktiga för arbetstagarna, men arbetsgivaren har inte tagit upp initiativen till behandling. Vad kan man göra åt saken? Kan någon myndighet ingripa i detta?

JURISTEN: Det stämmer att kapitel 2 i samarbetslagen (1333/2021) innehåller bestämmelser om förfarandet varigenom informationsutbyte och behandlingen av ärenden mellan arbetsgivaren och personalen ska främjas i de ärenden som omfattas av lagen. Genom denna så kallade fortlöpande och regelbundna dialog har även personalens påverkningsmöjligheter förbättrats i ärenden som rör deras arbete, arbetsvillkor eller ställning. Detta framkommer framför allt i den möjlighet som getts till företrädare för personalen att ta initiativ till dialog gällande bland annat de regler, rutiner och handlingsprinciper som ska tillämpas på arbetsplatsen, personalens sammansättning, kompetensutveckling och främjande av arbetshälsan. Inom sjöfarten är det i huvudsak förtroendemannen som fungerar som företrädare för personalen.

När företrädaren för personalen gör ett initiativ ska arbetsgivaren ta upp det till behandling omedelbart på nästa möte som ordnas enligt samarbetsförfarandet. Arbetsgivaren har rätt att överföra behandlingen av initiativet till ett senare möte, om initiativet har tagits senare än två veckor före mötet eller om initiativen är så många till antalet att man inte hinner behandla alla på följande möte. Den som tagit initiativet ska då underrättas om att behandlingen av ärendet överförs. Parterna kan också gemensamt komma överens om att avvika från tidpunkten för behandlingen av ärendet.

Om arbetsgivaren inte tar upp ett initiativ från företrädaren för personalen till behandling, kan företrädaren för personalen genom att åberopa sin rätt till information först be arbetsgivaren att meddela när initiativet kommer att behandlas. Om inte detta heller hjälper kan företrädaren för personalen vända sig till den part som utövar tillsyn över efterlevnaden av samarbetslagen, dvs. samarbetsombudsmannen. Samarbetsombudsmannen är en myndighet som arbetar självständigt i anslutning till arbets- och näringsministeriet och som utnämns av statsrådet för viss tid, högst fem år åt gången. För närvarande innehålls tjänsten av **Joel Salminen**. Samarbetsombudsmannens uppgift är att utföra de uppgifter som ålagts honom eller henne enligt lagen om samarbetsombudsmannen (216/2010), bl.a. att utöva tillsyn över efterlevnaden av de lagar som listas i 1 § :

i lagen, följa hur syftet med dem uppnås och ge anvisningar och råd om tillämpningen av dem. En av samarbetsombudsmannens viktigaste uppgifter är att utöva *tillsyn över efterlevnaden av samarbetslagen*.

För att utöva tillsynen har samarbetsombudsmannen rätt att få de uppgifter och handlingar från arbetsgivaren som samarbetsombudsmannen behöver för tillsynen. För att få arbetsgivaren att fullgöra sin skyldighet kan samarbetsombudsmannen förena fullgörandet av skyldigheten med vite. Samarbetsombudsmannen har dessutom rätt att utföra en kontroll i företaget, då han eller hon misstänker att man brutit mot en bestämmelse som omfattas av ombudsmannens tillsyn eller då företrädaren för personalen av särskilda skäl begär en kontroll. Om möjligt ska man informera arbetsgivaren och relevanta företrädere för personalen i förväg om kontrollen. Kontrollerna får inte utföras i sådana lokaler som används för permanent boende.

Om det visar sig att arbetsgivaren bryter mot samarbetslagen ska samarbetsombudsmannen ge en skriftlig uppmaning att rätta till förfarandet eller förhindra att det upprepas. I uppmaningen ska specificeras de tillämpliga bestämmelserna och föreskrifterna samt bristerna i efterlevnaden av dem som samarbetsombudsmannen upptäckt. Om uppmaningen gäller underlättelse att behandla ett initiativ från företrädaren för personalen, ska det i uppmaningen anges en *tid inom vilken* arbetsgivaren senast ska ta upp företrädarens initiativ till behandling på ett möte. Uppmaningen ska sändas för kännedom till de representanter för personalen som saken gäller.

Om det finns sannolika skäl att misstänka att arbetsgivaren trots uppmaningen från samarbetsombudsmannen avsiktlig eller av värdslöshet har brutit mot skyldigheterna uppräknade i 46 § i samarbetslagen, t.ex. försummat att ta upp ett initiativ från företrädaren för personalen till behandling, ska samarbetsombudsmannen anmäla detta till polisen för *förundersökning*. Anmälan behöver inte göras, om gärningen med beaktande av omständigheterna ska anses vara obetydlig och allmänt intresse inte kräver att en anmälan görs.

På samarbetsombudsmannens webbplats yt-asiamies.fi har man samlat information om lagstiftning rörande samarbete samt utlåtanden från samarbetsombudsmannen. På webbplatsen finns också kontaktuppgifterna till samarbetsombudsmannen och en *blankett för anmälan om brott mot samarbetslagen*. Blanketten kan användas för att anmäla misstänkt brott mot de stadganden och bestämmelser som omfattas av samarbetsombudsmannens tillsyn.

Frågor är välkomna: pia.levin@smu.fi

En ny generation behövs till havs

Förutom rederierna har också fartygens besättningar lagt ner mycket arbete på att hitta tillräckligt med personal till fartygen. Man har annonserat lediga platser på "torg", på anslagstavlor och i sociala medier. Djungeltelegrafen har gått varm.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Leen Koskinen, restaurangchef, och Tuula Luokkanen, arbetsstidslogistiker på Viking Lines M/s *Gabriella* berättar hur läget var på M/s *Gabriella* då picknick-dagskryssningarna mellan Helsingfors och Tallinn startade i juni.

– Vi hade stor brist på arbetskraft. Läget var precis detsamma som i restaurangbransen i land: det finns inte tillräckligt med personal och det är svårt att hitta speciellt kockar och servitörer.

Enligt Koskinen och Luokkanen behöver man nu locka en ny generation till branschen.

– De senaste två åren har folk hittat många andra jobb. Det behövs en ny generation till fartygen – och den gamla personalen behöver utan tvekan också komma tillbaka till fartygen.

Restaurangchef Leena Koskinen i den soliga hamnen i Tallinn.

Eftersom det inte funnits tillräckligt med personal har man fått ta till Plan B.

– Vi har varit tvungna att fundera på vilka restauranger vi ska hålla öppna här på fartyget. Om vi inte hittar tillräckligt med personal måste vi stänga en del restauranger.

Inom sjöfarten är säkerheten A och O för att fartyget ska kunna åka iväg.

– Säkerheten är viktigast av allt. Fartyget måste ha tillräckligt med kompetent personal och säkerhetsnumren ska vara fyllda för att det ska få åka.

Undersökningen av sjömansläkare har blivit en riktig flaskhals när man ska börja arbeta på ett fartyg, eftersom det inte finns tillräckligt med läkare eller tider.

– När vi hittar lämpliga arbetstagare i land måste de också gå på en undersökning

hos en sjömansläkare, som för närvarande har massor att göra och som det är svårt att få tid till.

Konkret arbete och telefonsamtal

Hur har man sökt folk till fartygen?

– Vi har varit i direkt kontakt med skolorna och informerat lärarna, studerande som tidigare arbetat på fartygen och deras kamrater om att det finns arbete till sjöss, berättar restaurangchef Leena Koskinen och arbetsstidslogistiker Tuula Luokkanen.



På Picknick-dagskryssning från Helsingfors till Tallinn med M/s Gabriella

– Vi har också sökt folk genom djungeltelegrafen och skickat budskap om att om man bara har rätt inställning, så är det bara att söka sig till fartygen, så ordnar vi papperen.

Numera marknadsför man också mycket genom sociala medier, men det räcker inte enligt Koskinen och Luokkanen.

– Vi har också lagt ut platsannonser via de officiella rekryteringskanalerna och satt upp lappar på anslagstavlor på fartygen och i skolorna.

Koskinen och Luokkanen har ringt sjöfartsskolorna och även restaurangskolorna, olika yrkesläroanstalter och Haaga-institutet.

– Vi har ringt inåt landet ända till Lahsis och har varit i kontakt med Lappland och försökt locka säsongsarbetare från branschföretagen där att komma och jobba på fartyg i sommar. Vi har också lyckats hitta några ”pärlor” där, skryter Koskinen och Luokkanen.

Även om rekryteringen har orsakat en hel del arbete är det inte tråkigt.

– Det är riktigt roligt att arbeta på ett fartyg, vilket gör det enkelt att marknadsföra branschen. Sjöfarten intresserar folk.

– Det är också bra att göra allmänheten medveten om att man kan söka sig till havs även om man är lite äldre. Det går absolut att byta karriär från land till hav – arbetet på ett fartyg handlar om inställning. ♦

Under sommaren turades Viking Lines M/s Gabriella och M/s Amorella om att göra Picknick-dagskryssningar från Helsingfors till Tallinn. Tidningen Sjömannen var med på M/s Gabriellas första sommarpicknick-kryssning den 21 juni 2022 för att kartlägga stämningen.

Servitrisen Arleen Saarna:

”Fartyget är mitt andra hem”

Arleen Saarna arbetar som servitris i Grillen på M/s Gabriella. Hon är på gott humör den första picknick-dagskryssningen och går med raska steg längs restaurangsalen.

– Grillen är min favoritarbetsplats på Gabriella, berättar Saarna.

– Vi betjänar kunderna ända från början: vi tar emot förrätts-, huvudrätts- och efterrättsbeställningar och serverar sedan maten och dryckerna vid bordet.

Saarna om någon förstår vikten av sjöfart och fartyg i Finska viken.

– Jag kommer från Estland och har rest med fartyg hela mitt liv. Fartyget är mitt andra hem.

Hon började arbeta till sjöss 2018.

– Tidigare arbetade jag i land. Sedan kände jag att jag vill ha utmaningar och arbeta någon annanstans, så då sökte jag mig till havs. Jag började sommarjobba på M/s *Mariella* 2018 och i början av 2019 bytte jag till M/s Gabriella. Jag arbetade på båda fartygen. Sedan kom coronapandemin och *Mariella* såldes. Jag var hemma permitterad i nästan ett år.

Som tur var kom kryssningstrafiken igång igen och Saarna kunde gå tillbaka till jobbet.

– Arbetskamraterna på fartyget är helt fantastiska. Stämningen är härlig och landskapen vackra. Anställningsförmånerna är bra och man kan också besöka Stockholm. Det är riktigt roligt att arbeta till sjöss – jag gillar det. Därför tänker jag fortsätta med det. ♦



Många sjömän hittade nytt jobb eller bytte bransch under coronapandemins permitteringar

Jyri Leinonen är kökschef på M/s Gabriella och bekräftade att besättningsbristen är verlig då sommarens första picknick-dagskryssning från Helsingfors till Tallinn startade före midsommar.

Besättningssituationen varierar på vårt fartyg: ibland har vi gott om personal och andra gånger har vi svårt att hitta tillräckligt med arbetskraft. Vi saknar fortfarande personal, men vi har lagt ner mycket arbete på att få kryssningarna att fungera, berättade Jyri Leinonen.

– Vi har ringt alla anställda efter coronatiden. Många har hittat nytt jobb eller bytt bransch, vilket är naturligt.

Även om arbetskraftssituationen var tuff berättade Leinonen att han kände sig trygg med att man skulle hitta personal.

På picknick-dagskryssningarna njuter man av god mat

Viking Lines M/s Gabriella och M/s Amorella turades under sommarsäsongen om att göra picknick-dagskryssningar mellan Helsingfors och Tallinn. Fartyget lämnade Helsingfors på morgonen kl. 10.30 för att åka mot Tallinn.

– På M/s Gabriella serverar vi brunch i á la carte-restaurangen och fisksoppa i bistroketet på morgonen. Kaféet är öppet under hela resan.

– På vägen tillbaka från Tallinn serverar vi husmanslunch i á la carte-restaurangen.

Speciellt bruncherna är populära på picknick-kryssningen.

– Vi erbjuder också en premiumbrunch på vårt fartyg, där vi serverar ett fint utbud av förrätter och där man själv kan steka t.ex. våfflor. Brunchen inkluderar ett varmrättsbord, där man kan äta i egen takt i 1,5 timme, förklarar kökschef Leinonen.

Den traditionella buffémältiden är för många kryssningens höjdpunkt.

– Buffén är öppen i båda riktningar, dvs. både från Helsingfors och Tallinn.

– Grillen är också riktigt populär. Där serverar vi t.ex. hamburgare, biffrar och grillad fisk.

Många sticker också inom puben under kryssningen. Där man kan stilla hungern med t.ex. köttbullar.

Living Room på M/s Gabriella

På picknick-dagskryssningen mellan Helsingfors och Tallinn kan man också njuta av en lugnare resa om man t.ex. är på jobbresa eller bara vill njuta av det som fartyget har att erbjuda i ett vardagsrum.

– Vi har en nyhet på M/s Gabriella i form av vårt Living Room, säger kökschef Jyri Leinonen och presenterar den trivsamma loungen.

– Man kan köpa en biljett till Living Room, där det serveras kaffe, öl och vin, som ingår i priset. Dessutom serveras det salta och söta delikatesser. I vardagsrummet finns det goda möjligheter att ladda elektroniska apparater och t.ex. arbeta under resans gång. ↴





Hanna Lindholm började som kock på Viking Line i somras:

"Jag gillar verkligen att jobba till havs!"

Kocken **Hanna Lindholm** är en färsk sjöman. När picknick-dagskryssningarna med M/s Gabriella börjar har hon hunnit arbeta som kock på Viking Line i en månad.

Jag började först på M/s *Viking Glory*. Därifrån gick jag till M/s *Viking Grace* och sedan kom jag hit till M/s *Gabriella*.

Lindholm kommer från Nyland. Fartyget kryssar från Helsingfors, vilket passar henne bra.

Hur har arbetet på fartyget kommit igång?

– Det är ju rätt spännande: ett nytt jobb och en ny arbetsplats. Jag har aldrig jobbat på ett fartyg förut. Det tar ett tag att vänja sig vid arbetstakten, men när man väl gjort det kan man allt annat också, säger den unga energiska och pålitliga kocken.

På de så kallade sverigefartygen talar man både finska och svenska. För många som funderar på ett jobb till havs kan ett främmande språk känna skrämmande. Hur har det gått med svenska för Lindholm?

– Jag har inte använt svenska sedan högstadiet, men jag förstår det visst bättre än jag trodde. Jag svarar kunderna förvånansvärt snabbt på svenska, säger Lindholm.

Ett gott omdöme är ett plus

Arbetet som kock i buffén är hektiskt.

– Fartygsarbetet passar folk som har ett gott omdöme. Man måste kunna arbeta under stress, men ändå lugnt och behärskat. Man får inte få panik.

Man klarar sig på fartyget om man inte rädd för att ta i.

– Det finns alltid något att göra i köket – ta något med sig när man kommer och när man går. Då funkar det, säger Hanna.

Tusenkonsträr till sjöss

Lindholm skojar inte, utan vet vad hon talar om. Innan hon gick till sjöss hann hon studera till ett par yrken, vilket man kan se av hennes uppskattning för att arbeta.

– Jag tycker om att arbeta. Jag arbetade i land och är utbildad storkökskock och husbyggare. Förra året gick jag även en utbildning till ordningsvakt, berättar hon om sin bakgrund.

På fritiden cyklar hon och tränar på gym.

– Det är absolut en rikedom att ha kunskap från olika områden. Tusenkonsträr behövs.

Arbetet som kock känns helt rätt för Lindholm. Ännu bättre är att kunna arbeta som kock på ett fartyg.

– Jag tycker verkligen om det här jobbet. På fartyget finns det glada kunder som det är roligt att betjäna. Det lönar sig alltså absolut att prova på ett arbete till sjöss, det ger alltid erfarenhet. ↓

LÖNETABELLER 2022

Urikesfartens passagerarfartygs garantilöner 1.9.2022

LÖNEGRUPP 1	2 087,86
Köks- och kallskänksbiträde	
Butiks- och lagerbiträde	
Nisse och utgivare	
Ekonomibiträde och städare	
Barnskötare	
Servitörspрактиkant och barelev	
LÖNEGRUPP 2	2 236,10
Servitör och försäljare samt kassaarbetare	
Hyttstädare/-värdinnor	
Bastuvärdinna, överstädare, SPA-arbetare	
Konferenssekreterare och ADB-praktikant	
LÖNEGRUPP 3	2 297,14
Kockar och kallskänkor	
LÖNEGRUPP 4	2 332,02
Proviantlagerförvaltare	
Chefsstädare/-husfru, sjuksköterska	
Programvärdinna / -värd	
Ansvarig servitör	
Vinkassa, croupier, musiker	
Purserbiträde /ADB-kontorist	
LÖNEGRUPP 5	2 436,90
Hov- och barmästare	
Cafeteria föreståndare	
Chefskock och chefsskällskänka	
Snabbköp-föreståndare/lagerföreståndare	
Konferensvärdinna/ -värd	
Kryssningsvärdinna/ -värd	
LÖNEGRUPP 6	2 616,34
Städs- och hotellchef	
Butikschef	
Restaurangchef och purser	
Kökschef	
Chefsbar- och chefshovmästare	
LÖNEGRUPP 7	2 799,66
Intendent	
DÄCKS- OCH MASKINAVDELNING	
Lättmatros och maskinvaktman	2 166,34
Matros och motorman	2 244,83
Ordningsman (förförman +8%)	2 314,58
Reparatör och båtsman	2 368,64
Elektriker	2 479,46

Det arbete som sker på bildäck och som omfattar fastsättning, lösgöring samt stödjande av fordon, containers, lösa släp och motsvarande ekipage, ses som lasthantering. Till dem som utför detta arbete utbetalas en summa på **16,19 euro/månad** som läggs till på garantilönen.

Urikesfartens passagerarfartygsavtal, olika tillägg och ersättningar 1.9.2022

Dagslön under arbetsförhållandet	1/30 garantilön
Övertid / timme	1/100 garantilönen
Beredskapsersättning / timme	1/260 garantilönen
Beredskapsersättning / dygn (då arbetstagare beordrats att bära personsökare eller tekniskt hjälpmedel)	1/475 garantilönen
Lasthanteringsersättning / timme	1/164 garantilönen
"Preorder"	1/475 garantilönen
Serveringsersättning	0,61 € / matgäst / dag
Betjäningsarvodets minimibelopp ¹⁾	227,54 € / månad
Naturaförmånsersättning²⁾	
- under semester	23,02 € / dag
(- kostersättningsandel)	15,94 € / dag
(- logiersättningsandel)	7,88 € / dag
- under arbets- och de lediga perioderna	11,91 € / dag
- under sjukdom	23,02 € / dag
(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	
Ersättning åt arbetstagare, som inte reserverats kost och/eller logi ombord²⁾	
- kostersättning	
- i Finland	32,48 € / dag
- utomlands	61,16 € / dag
- logiersättning	enligt räkning
Ersättning för smutsigt arbete	15,32 € / gång
Ersättning för praktikanhandledning	1/475 garantilönen
Taxikostnader	45,84 € maximalt
Musikers beklädnadsersättning	20,95 € / månad

¹⁾ 1/30 del därav / dag, ifall arbetstagare inte är i arbetsförhållande hela månaden.

²⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2022

Mängder av ändringar i sjöarbetsavtalslagen

Efter sommaren har flera ändringar i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) trätt i kraft. De viktigaste av dem handlar om familjeledigheter, utbildning som ordnas av arbetsgivaren samt utandningsprov. Arbetet med att uppdatera kollektivavtalstexterna så att de motsvarar de nya lagparagraferna pågår som bäst.

TEXT SANNALEENA KALLIO

Målet för reformen av familjeledigheter är att vårdansvaret ska fördelas mer jämnt mellan föräldrarna

Reformen av familjeledigheter, som länge varit under beredning, tar hänsyn till olika familjeförmer och målet är få papporna att delta mer i omvärdnaden av barnet och ta sin del av bordan.

Terminologin och bestämmelserna i hela kap. 5 i sjöarbetsavtalslagen ändrades för att motsvara de förnyade bestämmelserna i sjukförskringslagen (1224/2004), som fastställer föräldrarnas rätt till dagpenning vid olika familjeledigheter. Den som föder barnet har rätt till *graviditetspenning* för en sammanhängande period om högst 40 vardagar. Graviditetspenningsperioden börjar oftast 30 och senast 14 vardagar före den beräknade tidpunkten för nedkomsten. Mamman kan också ha rätt till *särskild graviditetspenning* före den ordinarie graviditetspenningsperioden, om en omständighet som härför sig arbetet äventyrar mammans eller fostrets hälsa.

Föräldrapenningen betalas ut till den förälder som är barnets vårdnadshavare. Den betalas också ut till den som har erkänt föräldraskapet samt till en förälder som adopterar ett annat barn än den egna makens barn. Föräldrapenning betalas *sammanlagt* för högst 320 vardagar på grundval av ett barns födelse eller adoption. Föräldraledighetsdagarna delas i princip upp på hälften och tas ut separat av mammans och barnets andra förälder, men den andra föräldern kan överläta högst 63 vardagar från sin andel till den andra föräldern. Ledigheten kan tas ut i högst fyra perioder, som ska vara minst 25 vardagar långa. Föräldrapenningsdagarna kan tas ut fram till att barnet fyller två år.

En annan nyhet är *ledighet för vård av anhörig*, som arbетstagaren under ett kalenderår har rätt att få högst fem arbetsdagar av för att ge personligt bistånd eller stöd till en anhörig som behöver det på grund av en allvarlig sjukdom eller skada.

I anslutning med detta betraktas enligt 3 § i den uppdaterade semesterlagen för sjörän (433/1984) högst 160 dagar som dagar som likställs med arbetade dagar för familjeledigheter.

Ändringarna trädde i kraft 1.8.2022.

Arbetsvillkorddirektivet medförde många ändringar i arbetsavtalslagarna

I samband med att EU:s s.k. arbetsvillkordsdirektiv verkställdes kompletterade man sjöarbetsavtalslagens bestämmelser om arbetsgivarens informationsskyldighet. I fortsättningen har arbetstagaren bl.a. rätt att fråga om möjligheten att få ett fast eller heltidsarbetsavtal och få ett skriftligt svar på det. Enligt den nya paragrafen ska en utbildning som arbetsgivaren enligt lagen är skyldig att erbjuda arbetsstagaren, som t.ex. kurser i räddningsuppdrag eller tilläggskompetens, vara avgiftsfri för arbetsstagaren. Kurstiden ska räknas som arbetstid och arbetsgivaren ska sträva efter att i den mån det är möjligt ordna kurserna under en arbetsperiod enligt arbetsperiodsplanen.

Ändringarna trädde i kraft 1.8.2022.

Bestämmelser om deltagande i utandningsprov

Två nya paragrafer, 19 a § och 19 b §, har lagts till i kap. 13 i sjöarbetsavtalslagen. De nya paragraferna rör förpliktande att lämna utandningsprov och förutsättningarna för det samt integritetsskyddet vid behandlingen av resul-

tatet av utandningsprovet. Några motsvarande bestämmelser finns inte i arbetsavtalslagen som tillämpas på anställningar i land.

Innehållsmässigt innebär de nya lagbestämmelserna inte direkt några nyheter jämfört med de befintliga bestämmelserna i kollektivavtalen, men principiellt sker det en stor förändring. Arbetsgivaren har i fortsättningen *möjlighet att förplikta arbetstagaren* att lämna *utandningsprov* då vissa förutsättningar uppfylls. Det handlar alltså om en grundrättighetsbegränsning som bara kan regleras i lag. Den nya lagstiftningen innebär inte att kollektivavtalsbestämmelserna skulle förlora sin betydelse, utan de gäller alltjämt.

Det finns två grunder till att förplikta någon att lämna utandningsprov. För det första kan man förplikta arbetstagaren att lämna utandningsprov om det finns *grundad anledning att misstänka* att arbetstagaren är påverkad av alkohol under arbetstid. Den andra situationen gäller arbetstagare som arbetar *i uppgifter där arbete i berusat tillstånd kan äventyra andra ombordvarandes liv, hälsa eller säkerhet i arbetet* eller fartygets eller miljöns säkerhet. Man kan förplikta arbetstagaren att lämna utandningsprov som *stickprov*. Dessa uppgifter ska fastställas i förväg på varje fartyg innan utandningsproven genomförs.

De nya bestämmelserna innebär att vägran att lämna utandningsprov i de situationer där arbetstagaren är skyldig att delta i ett utandningsprov utgör en *överträdelse av arbetsavtalet*. Överträdelserna och följderna av den utvärderas på samma sätt som andra överträdelser av arbetsavtalet baserat på sjöarbetsavtalslagen och kollektivavtalsbestämmelserna.

De nya paragraferna trädde i kraft 1.9.2022. 

Det nya stora sågverket i Raumo skapar trafik både till havs och på landsvägar

Knappt några nya finska flaggor på väg upp i aktern

Metsä Groups stora sågverk som öppnar i Raumo de kommande månaderna kommer att innebära fler transporter på land och till sjöss. Sågverkets produktion lagras i Raumo hamn. De exakta mängderna sjöfrakt är ännu inte kända, men få av de nya fartygen kommer att segla under finsk flagg.

TEXT JAAKKO TAKALAINEN BILD METSÄ GROUP

Metsä Groups sågverk i Raumo som byggs intill massafabriken behöver 1,5 miljoner kubik tallstockar om året. Den ökade virkesförsäljningen – cirka 100 miljoner euro om året – som gläder skogsägarna borde också glädja den finska tunga trafiken och sjöfarten.

Få finska flaggor i exporthamnen

Byggandet av sågverket i Raumo är inne på slutrakan. Provköringarna är klara och produktionen är tänkt att starta i slutet av året.

Men hur ser det ut, **Veli-Matti Passinen**, biträdande chef för Metsä Groups råvaror och transport – kommer mängden

sjötransporter och därmed antalet fartyg under finsk flagg att öka?

– Sågverkets logistik kräver nya transportresurser. Vi känner ännu inte till exakt hur mycket mer. Och vad gäller inhemska fartyg och rederier så är de ganska få. Jag kom precis från Hangö hamn och där såg



jag knappat några fartyg med Finlands flagga i aktern, konstaterar Passinen.

Hangö hamn ägs av staden, men drevs tidigare av Metsä Board. Exporhamnen fokuserar på produkter från skogsindustrin, och hamnoperatör var Hangö Stevedoring fram till att Metsä Board 2021 sålde den europeiska jätten till den finska enheten Euroports Finland. Då bytte hamnen namn till Euroports Hanko. Birrädande chef Passinen känner alltså till Hangö hamn rätt väl.

– För vår del är en leveranssäker logistik en nyckelfaktor. Ett konkurrenskraftigt pris påverkar naturligtvis också. Däremot är det ganska få inhemska rederier som klarar av att erbjuda transporttjänster av denna klass – kanske Aspo, säger Passinen.

750 000 kubik tall

Frågan om den finska flaggen bör hämnast ställas till Europort Finland. De är dotterbolag till den stora europeiska hamnoperatören Euroports Group. Det globalt verksamma huvudbolagets ägarskap hänvisar till Belgien och slutligen till Cypern. Bolaget har ett trettiootal terminaler.

– Vi bokar inte ett enda fartyg för att transportera virke från sågverket i Raumo, säger **Tuomas Saarnilahti**, chef för Euroports projekt vid sågverket i Raumo och även chef för Euroports hamn i Raumo.

Enligt honom producerar sågverket i Raumo cirka 750 000 kubik virke om året, för vilket Euroports har reserverat cirka 30 000 kvadratmeter lagertya.

– Mängden virke i lager beror på hur snabbt virket cirkulerar. Eftersom hamnområdet i Raumo består av totalt 26 hektar har man reserverat tillräckligt med yta åt sågverket i Raumo, faktiskt flera hektar, säger Saarnilahti.

Lagerhållning inte den huvudsakliga verksamheten

Låt oss fråga om saken lite högre upp. Euroports Finlands verkställande direktör heter **Sari De Meulder**. Kommer det att komma fler fartyg under finsk flagg till Raumo hamn?

– Det vet vi inte. Vi är ett filter mellan sågverket i Raumo och kunderna som be-

ställer virke. Eftersom sågverket är i drift 356 dagar om året har vi förbundit oss att lagerhålla hela dess produktion. Varje paket kommer alltså till oss. Efter lagerhållningen tittar vi på hur mycket som transportereras vidare på land och hur mycket till sjöss, säger De Meulder.

Innan hon kom till Euroports arbetade hon som verkställande direktör för Björneborgs hamn.

– Jag har sett branschen från flera olika vinklar. Jag kan dock tala om att lagerhållning inte är den huvudsakliga verksamheten i vårt företag, utan det är att driva hamnen. Däremot behövs det säkert mer kapacitet för både land- och sjötransporter, konstaterar Sari De Meulder.

EU övervakar det statliga stödet

När man diskuterar den finska handelsflottans konkurrenskraft vänder man förr eller senare blicken mot staten. Skulle inte staten kunna stödja sjöfarten så att fler fartyg hade Finlands flagga i aktern?

Finland stödjer faktiskt sjöfarten, och den huvudsakliga stödformen är stödet för besättningskostnader. Ett annat centralt EU-tillåtet stödinstrument för sjöfarten är tonnageskatten.

Problemet för Finlands del är att inte ens ett rejält stöd för besättningskostnader har någon direkt inverkan eftersom det mesta av fraktfartygens utgifter rör bränslekostnader. På containerfartygen går 65 procent av alla kostnader till bränsle, på ro-ro- och torrbulkfartyg 50 procent och på traditionella torrlastfartyg 40 procent.

Besättningens andel av de totala kostnaderna är 6 procent på containerfartyg, 7 procent på ro-ro-fartyg, 12 procent på containerfartyg, 22 procent på torrbulkfartyg och 10 procent på traditionella torrlastfartyg.

Även om besättningen skulle arbeta gratis skulle det alltså inte direkt förbättra den finska handelsflottans konkurrenskraft. EU tillåter mindre stöd även för besättningsbyte, investeringar, utbildning och närsjöfart.

Däremot skulle t.ex. kompenseringen av bränslekostnader lätt betraktas om ett olagligt statligt stöd i EU. Förra året betalade



kommunikationsministeriet ut 67 miljoner euro till rederierna i besättningsstöd.

Sverige vet hur man stödjer sjöfarten

Hur syns då den ökade mängden virke från sågverket i Raumo i den finska sjöfarten? Det svenska rederiet Wallenius-SOL är väl-positionerat i Bottenviken och i städerna längs den finska västkusten.

Gamla och välbärgade utländska rederier har kapital att investera i nytt tonnage. I Sverige är även staten med och garanterar fartygsfinansiering med hjälp av **Svenska Skeppshypotek**.

Denna offentligrättsliga förening berättar: "Med rådgivning och finansiering stärker vi den svenska handelsflottan. Vi startade 1929 med uppdrag från Sveriges Riksdag att med god finansiering förnya den svenska handelsflottan. Uppdraget kvarstår."

De statliga stöden påverkar den finska sjöfartens konkurrenskraft, säger special-sakkunnig **Konsta Luukka** från kommunikationsministeriet. Han medger att stödet begränsas till besättningskostnader "och inte sträcker sig till andra kostnadsfaktorer, där finska rederier också stöter på konkurrens."

De finska rederierna behöver samma förfarande som Svenska Skeppshypotek. Hur kan svenskarna klara det utan att EU lägger sig i?

– Varje stödelement utvärderas för att se hur det uppfyller EU:s bestämmelser om statligt stöd. Särskild tillsyn av stödbestämmelserna gäller också det svenska hypotekets verksamhet, säger Konsta Luukka.

Det ser på något sätt ut som att vår västra granne lyckas undvika grynnorna och kryssa lite bättre än Finland även när det gäller den djungel som EU-stöden utgör. 

På midsommardagen var havet helt stilla och temperaturen 30 grader

I sommarkiosken på övre däck på M/s Silja Serenade köpte man öl, men också alkoholfria drycker för att släcka midsommardagstörsten. Helsingfors-Stockholm-linjens jämma takt passar servitör Harri Berg perfekt.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINISIVU

På midsommardagen är det cirka 2 300 passagerare på kryssningen, uppskattar servitör Harri Berg då han häller upp öl till törstiga passagerare.

– Kunderna är på gott humör: nu är det midsommar och glädjen står högt i tak.

Havet är stilla och termometern visar nästan 30 grader. På övre däck är folk på gott humör. Det är stiltje och varmt väder. Vackrare midsommärväder än så här kan man inte önska sig. Och ölen smakar såklart gott. Men hur är det med drinkarna?

– *Martini Fiero & Tonic* är sommarens hit, säger Berg.

I sommarkiosken säljer man också alkoholfri cider och öl.

– I restaurang *Starlight*, alltså M/s Silja Serenades nattklubb, säljer man cocktails och mocktails efter att kiosken stängt.

Berg har arbetat på M/s Silja Serenade i fem-sex år.

– Jag kom hit från M/s Baltic Princess. Jag trivs bra på Helsingfors-Stockholm-linjen: det är en jämn takt här. Under törnen arbetar vi åtta pass, alltså dagar. Vi åker från Helsingfors, kör till Stockholm och återvänder till Helsingfors.

– Den takten passar mig. Tidigare, när jag arbetade på M/s Baltic Princess, hade vi dagliga avgångar från Åbo. Arbetstakten på avgångarna från Helsingfors är behagligare. ♪





Hovmästare Marika Kosonen: **På fartyget är det arbetskamraterna som svetsar samman**

Marika Kosonen arbetar som hovmästare på M/s Silja Serenade. Vid fartygsarbete uppmärksammar man nya arbetskamrater och bjuter in dem i gemenskapen.

Hovmästare Marika Kosonen är ett bra exempel på hur man kan avancera i sin karriär till sjöss om man bara vill.

– Jag har nu haft en fast anställning på M/s Silja Serenade i 13 år, och innan det arbetade jag extra i några år på olika restauranger på fartyget. Jobben har med tiden tagit mig framåt och nu lotsar jag baren som hovmästare.

Vad har fått henne att trivas så länge till sjöss?

– Fartyget har olika restauranger och jag har hela tiden fått lära mig nya saker på jobbet. Jag började i barvärlden, har provat på matsidan och har fått växa i uppgifterna. Sedan blev en tjänst som barmästare ledig och jag sökte den och fick den. Genom jobbet som hovmästare har jag lärt känna hela restaurangvärlden och ser den nu med nya ögon.

– Eftersom jag har mer erfarenhet berättar jag om hur jag vuxit i arbetet till sjöss: vi uppmuntrar nya anställda att avancera i jobbet om de bara vill. Utmaningar finns det gott om.

Ingen är smed från födseln, påminner dock Kosonen. Man måste börja någonstans.

– I arbetet till sjöss börjar man med de små sakerna och arbetar sig framåt mot de stora. Det viktiga är att det är säkert att lära sig på fartyget och att man kan göra det i sin egen takt.

– Det är viktigt att vägleda, guida och lyssna, säger hovmästare Marika Kosonen.

Man tillbringar hela törnen på fartyget och åker inte hem efter jobbet, som man gör i land.

– På fartyget framhävs vikten av gemenskap: I arbetet är det viktigt att man svetsas samman inom teamet – man lär känna folk och får med nya arbetskamrater i gemenskapen. ▼

Sjöfarten sysselsätter unga och gamla

Restaurangchef Kalle Pakonen från Tallink Siljas M/s Silja Serenade berättar hur arbetskraftsläget såg ut på fartyget i midsomras.

början av sommaren var personalsituationen ganska alarmerande, men nu börjar vi ha rätt så bra med personal och har lyckats få ihop folk, säger restaurangchef Kalle Pakonen.

Hur har man skaffat arbetskraft till fartygen?

– Vår HR-avdelning har gjort ett enormt arbete. Vi sökte sommarjobbare och har nu en öppen ansökan igång hela tiden. Vi söker både kockar och serveringspersonal till restaurangavdelningen.

Vad beror bristen på arbetskraft på?

– Många på vårt fartyg gick i pension under pandemin och gammal extrapersonal gick över till andra jobb.

Vilken arbetserfarenhet eller utbildning behöver man för att söka jobb till sjöss?

– Det vore såklart kul om man har någon slags erfarenhet från restaurangbranschen, men det lönar sig att ha ett öppet sinne och

utan tvekan att skicka in en ansökan även om man helt saknar erfarenhet eller utbildning från branschen.

M/s Silja Serenade har lyckats rekrytera ny personal. Vilken typ av personal?

– Vi har fått nya arbetstagare av alla de slag: såväl unga som något äldre personer. De har väldigt olika arbetserfarenhet och bakgrund, precis som det brukar vara. Det finns alltså inte en viss prototyp av en sjöman.

Vilken typ av "papper" eller behörigheter behöver man för att arbeta i restaurangen på ett fartyg?

– Det är en riktig utmaning: personen ska ha ett sjömansläkarintyg och för närvarande är det riktigt, riktigt svårt att få tid hos en sjömansläkare. Det finns inte särskilt många lediga tider.

– Vi har för närvarande också många som arbetar med ett tre månaders sjömansläkarintyg. Och när det tar slut måste det förnyas,

vilket ställer till problem eftersom det inte finns några läkartider.

Den övriga utbildningen ordnas till stor del av rederiet på restaurangsidan.

– Bolaget utbildar och ordnar till stor del – eller faktiskt helt och hållet – kurser åt personalen inom t.ex. säkerhet, berättar restaurangchef Kalle Pakonen.

Vad erbjuder rederiet en sjöman för att få honom eller henne att välja havet?

– Ett arbete – och framför allt ett arbete som kock och serveringspersonal – till sjöss är ett bra yrkesval. Vi har fortfarande en rätt så konkurrenskraftig lön och naturaförmånerna är riktigt bra på fartyget.

Även om man är på en törn på fartyget, alltså arbetar ett dygnet-runt-skift, kan man vara ledig mer till sjöss även på veckoslutet än om man arbetar på en restaurang i land.

– Till sjöss får man avsevärt fler lediga dagar än vid restaurangarbete i land.

– Det beror på att vi arbetar 1:1-skift, alltså att vi får en ledig dag för varje arbetad dag. ☺

Servitris Linda Talvitie i kafé Coffee & Co.:

"Arbetskamraterna på fartyget är fantastiska och ingen dag är den andra lik"

I land arbetar man ofta på flera olika företag under sin karriär, men till havs kan man vara länge hos samma arbetsgivare och till och med bli kvar hela sin arbetskarriär. Till havs trivs man.

På Tallink Siljas M/s *Silja Serenade* finns det flera sjömän som arbetat i branschen i många år. Servitrisen **Linda Talvitie** i kafé Coffee & Co. är en av dem.

– Jag gick till sjöss för 22 år sedan. Arbetskamraterna på fartyget är fantastiska och ingen dag är den andra lik, säger hon om varför hon trivs till havs.

För barnfamiljer är kryssningen till Stockholm sommarens höjdpunkt
Efter coronapandemin kryssar M/s *Silja Serenade återigen* "sin egen" rutt från Helsingfors till Stockholm. Framför allt för barnfamiljer är "Harri Hylje"-kryssningen sommarens höjdpunkt och något man sparar länge till. Barnens reaktioner på fartyget är otroligt känslofulla: när man kommer till Salutorget i Helsingfors ser man M/s *Silja Serenade* redan från bilen och ett barn till och med vinkade och gav slängkyssar till "Harri."

I våras brast ett barn ut i gråt i hallen på ett daghem i Helsingfors och undrade när det äntligen skulle få komma till

"Harri på kryssning". Det gråtande barnet tröstades lyckligtvis med att det bara behövde vänta ett litet tag till. Ett annat fyraårigt barn kunde i sin tur berätta att hon faktiskt redan varit på kryssning på ett fartyg och därmed redan är en världsmedborgare:

– Jag har varit på Harri, hördes det kvicka svaret på frågan om den hon känner till några fartyg.

Stort behov av extrapersonal

På midsommardagens kryssning var det många barnfamiljer med på kryssningen. Nu när familjer och passagerare äntligen får åka med "Harri" igen behöver de något att äta. I kaféet på M/s *Silja Serenade* är det liv och rörelse när fartyget öppnar sina dörrar. Smörgåsar, kaffe och smoothies går åt i mängder. Servitrisen Linda Talvitie serverar dem till passagerarna.

– Vi är ett standardgäng som arbetar här, men vi är i stort behov av extrapersonal. Nu går vi runt mellan olika restauranger för att få allt att funka, beskriver hon sommarens arbetskraftssituation.



Arbetet på fartyget har varit hektiskt, men det påverkar inte pigga Talvitie.

– Jag tycker om när det är hektiskt och när jag har mycket att göra, berättar hon. ♪

I restaurang Happy lobster på M/s Silja Serenade är skaldjuren definitivt färiska

I restaurang Happy lobster på Tallink Siljas M/s Silja Serenade öppnar kocken Tapio Tättäläinen upp kräftor inför serveringen.



LYSSNA PÅ SJÖMANSRADION:
Varför har kockar en hög mössa?

Lyssna på den intressanta intervjun med Tapio Tättäläinen i Sjömansradion: smu.fi/merimiesradio

I dag kommer det att komma 700 svenska till fartyget, så det kommer definitivt att gå åt humrar. Jag halverar dem redan nu så att det inte blir stressigt sen, berättar kock Tapio Tättäläinen.

Happy lobster på Tallink Siljas M/s Silja Serenade är en fiskrestaurang som specialiseras sig på humrar. Restaurangen har funnits på Serenade sedan hon började trafikera.

– På Happy lobster serveras vi många olika godsaker från havet: flodkräftar, kammusslor, scampi, blåmusslor och grön-

musslor, röpta kräftor och vanliga kräftor samt varm fisk.

I restaurangens vitrinskåp finns det enorma havskräftor, upp till 30 cm långa. Humrarna är ännu större.

– Vi får humrar från hela världen, det allra mesta från Norska havet och Atlanten. Humrarna kommer från Kanada och ostronen från Frankrike. Just nu har vi ostron på menyn och de går åt i ganska stor mängd. Jag har inte ens sett dem säljas i land, säger kocken Tapio Tättäläinen, som har koll på branschen.

Humrarna levereras färiska till M/s Silja Serenade och dör först när de ska tillagas.

– Humrarna kommer levande till oss och är garanterat färiska. Jag kokar dem först här i restaurangen. I land säljer man främst frysda kräftor till samma pris som på fartyget – och kanske till och med till ännu högre pris. Våra priser är definitivt konkurrenskraftiga.

50 kundplatser i restaurangen

Den allmänna prishöjningen syns redan i prislistan. Hummer är det bästa exemplet på inflationen.

– En halv hummer, som vi säljer som förrätt, kostade tidigare 16 euro. Nu har vi varit tvungna att höja den till 29 euro. Det är en rejäl ökning, men det går inte heller att få hummern billigare någon annanstans.



"Humrarna på M/s Silja Serenade är sällsynta och går knappast att hitta i någon restaurang i land. Vi serverar hummer, havskräftar och allt möjligt."

– Finländarna äter något mindre fisk och skaldjur, men svenskarna förstår sig på dem, säger Tättäläinen.

Restaurang Happy Lobster har 50 kundplatser och restaurangen är ständigt full. Man kommer till fartyget för att njuta av god mat och dryck trots de svåra ekonomiska tiderna.

– Vår restaurang är riktigt populär och heila tiden fullsatt. Vi tar inte ens emot bordsbeställningar eftersom det skulle sakta ner arbetet. För att äta i vår restaurang får man köa på traditionellt vis. ☀

Tättäläinen fastnade för sjömansarbetet i 20-årsåldern

KOCKEN TAPIO TÄTTÄLÄINEN

har arbetat till sjöss i 30 år, varav cirka 20 år på M/s Silja Serenade.

– Om tre år går jag i pension. Tiden har gått snabbt och det har varit roligt att arbeta till sjöss, berättar han.

Skulle du rekommendera en karriär till sjöss till unga?

– Det skulle jag definitivt. Jag fastnade själv för branschen i 20-årsåldern eftersom man arbetar åtta dagar och är ledig lika länge.

– På ledigheten hinner man gå till exempel på festivaler. Om man jämför arbetet till sjöss med kockarbetet i land måste man jobba alla kvällar och veckoslut i land och är ledig högst var sjunde veckoslut. Till sjöss kan man räkna med att vara ledig vartannat veckoslut. Det är det främsta skälet till att jag blivit kvar till sjöss.

Servitör Veeti Lundahl:

Andra sjöresan med M/s Silja Serenade

– Jag hamnade till sjöss på en lite kringelikrokig väg. Jag hade semester från mitt jobb i land och mina kompisar rekommenderade att jag skulle sommarjobba till sjöss.

– Detta är nu min andra sjöresa till Stockholm. Jag har kommit in i gänget riktigt bra och har hunnit arbeta i flera restauranger de första arbetsdagarna, berättar Lundahl.

Hur känns det att arbeta på ett fartyg? Lönar det sig att söka jobb till sjöss?

– Människorna här är riktigt lätta att ha att göra med och man kommer lätt in i gemenskapen. Det finns gott om arbete. Du kommer utan tvekan in. ☀



Timo Huuskonen, förtroendeman för baravdelningen på m/s Silja Serenade, handledde och instruerade många nya arbetstagare under sommaren. Även baren förstärktes med ny personal.

Sjösäkerhetspriset Sea Sunday till M/s Midas

Transportminister Timo Harakka delade ut sjösäkerhetsutmärkelsen Sea Sunday till besättningen på M/s Midas i Helsingfors den 13 september 2022. Besättningen på M/s Midas räddade tre sjörövare från en kapsejsad katamaran i Atlanten i november 2020.



Kapten Timo Väänänen (till vänster) med sin besättning och de räddade seglarna på Midas däck.

– Räddningsuppdraget underlättades av att M/s Midas är väl underhållit. Dessutom förkroppsligar Midas-besättningens modiga och beslutsamma agerande i det krävande sjöräddningsuppdagget den hårdta kärnan i den finska sjösäkerhetskulturen: ingen lämnas i nöd.

Perfekt framgångsrikt lagarbete

– Räddningsoperationen i Atlanten är ett utmärkt exempel på ett framgångsrikt lagarbete, tack vare hela den multinationella besättningen på Midas”, säger fartygets kapten, Timo Väänänen.

manuellt livflotten nära landgången på Midas, som fällts ner och på så vis kunde de skeppsbrutna komma i säkerhet ombord på Midas.

– Vi lyckades rädda tre franska sjörövare från en liten livflotte under ganska krävande förhållanden. Tyvärr hade den fjärde seglaren redan kvällen innan i samband med att katamaranen kantrat omkommit och fallit i vattnet berättar Timo Väänänen om höstens händelser.

Vi lämnar ingen

I kriterierna för tilldelning av priset nämnts att ”M/s Midas-besättningens agerande byggde på en fungerande och praktiserad säkerhetskultur, starkt lagarbete och hela fartygsbesättningens sjömanskap”.

– Vår framgångsrika räddning visar också på Godby Shippings säkerhetskultur. Det är fantastiskt att arbeta för ett rederi som håller sina fartyg och fartygens säkerhetsutrustning i gott skick.

Sjösäkerhetspriset Sea Sunday är ett erkännande som instiftades 1997 av finska myndigheter och yrkes- och fritidssjöfartsorganisationer, och priset utdelas årligen. Finska sjömanskyrkan fungerar som ordförandeorganisation för priskommittén. Prisföremålet är en 36 cm hög bronsavtgjutning av **Emil Cedercreutz** *Rörgängare*-skulptur. ♦

På morgonen den 6 november 2020 fick M/s Midas, som var på väg över Atlanten till Florida, en förfrågan från den portugisiska kustbevakningen om att kontrollera en eventuell olycka med en katamaran cirka 150 nautiska mil från den portugisiska kusten. M/s Midas ändrade kurs och vid olycksplatsen såg besättningen tre personer i en liten livflotte bredvid en kapsejsad katamaran.

På grund av hård sjö kunde M/s Midas inte sjösätta sin MOB-båt (Man Over Board) eller sin livbåt. Fartygets kapten, **Timo Väänänen**, som ledde räddningsinsatsen, beslutade att positionera Midas så nära livflotten som möjligt och vände fartyget som vindskydd för livflotten. Besättningen drog

Ansökningen om Unionens stugor vårperioden 2023

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



VECKORNA 7–16 (13.2.–23.4.) 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 30.11.2022. 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 tvättrum 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.



TAJKO

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 2.1.–12.2. och 24.4.–29.5.

ANDRA STUGOR

Unionens andra stugor kan bokas under hela vårsäsongen fram till 29.5. utan lottdragning. På bokningssidan hittar du grundläggande information om alla stugor och en kalender där du ser stugornas bokningsstatus.

Eventuella veckor som fortfarande är lediga kan bokas efter lottdragningen.

Endast opartisk förlikning fungerar

Förbundsledarna förutsätter en jämlikare linje från den nya riksförlikningsmannen. Lösningar som upplevts som partiska förstör hela förlikningssystemets funktion.

TEXT TUA ONNELA BILD GETTY IMAGES



Transportförbundens ledare har framför allt ett krav till den nya riksförlikningsmannen **Anu Sajaava**: att hon även lyssnar på arbetstagarsidan. De senaste åren har förlikningsmännens arbete inte alltid upplevts som schysst.

– Det är inget bra betyg om förlikningsförslagen alltid leder till att arbetstagarsidan avvisar dem och arbetsgivarsidan godkänner dem. Även i domstol vinner ibland den ena, ibland den andra, men av någon anledning har riksförlikningsmannens förslag de

senaste åren alltid varit till arbetsgivarsidans belätenhet, säger **Heidi Nieminen**, ordförande i Post- och logistikbranschens union PAU.

Nieminen, Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT:s ordförande **Ismo Kokko** och Sjömans-Unionens ordförande **Kenneth Bondas** betonar att förlikningssystemet bara fungerar som det ska om det upplevs som tillräckligt opartiskt.

Tvivel på opartiskheten bryter ner uppskatningen för systemet och därmed hela dess funktion. En obalanserad linje kan ock-

**Konflikter
på arbets-
marknaden
bör i första hand lösas
genom förhandlingar
mellan arbetstagar- och
arbetsgivarförbunden.**

så göra förlikningen till ett onödigt lockande alternativ för den ena parten.

Konflikter på arbetsmarknaden bör i första hand lösas genom förhandlingar mellan arbetstagar- och arbetsgivarförbunden. Om den ena parten kan vänta på en lösning från riksförlikningsmannen som passar dem, kan det vara alltför lätt att förlita sig på en förlikning.

– Det bör vara riskabelt även för arbetsgivaren att hamna i en förlikning. Båda parter bör ha lika stor risk att misslyckas, säger Kokko.

Skillnaderna mellan branscherna måste beaktas

Förbundsledarna anser att det även funnits andra problem i de tidigare riksförlikningsmännens verksamhet. Kenneth Bondas har förundrats över att information om pågående förhandlingar har spridits till offentligheten.

– Ingen av parterna har gynnats av att de ofärdiga lösningarna offentliggjorts. Bland allmänheten blir ett ofärdigt förhandlingsresultat lätt till en sanning, och när det sedan inte infrias så blir de besvikna, säger Bondas.

Det irriterar också förbundsledarna att man hakar upp sig på principen som säger att exportindustrin anger taket för löneförhöjningar även i andra branscher. Denna princip drivs av arbetsgivarsidan, och de senaste riksförlikningsmännen har hållit hårt fast vid den. Den nya förlikningsmannen har också sagt sig stödja samma linje.

– Att riksförlikningsmannen öppet upp repar arbetsgivarens budskap väcker inte direkt förtroende. Eftersom vi numera förhandlar på förbundsnivå i Finland borde det innebära att man tittar separat på varje branschs frågor, säger Heidi Nieminen.

Ismo Kokko kritiserar den strikta fickräknarmodell som förhöjningstakstänkandet har lett till.

– Bara för att exportindustrin har fått löneförhöjningar på t.ex. två procent borde det inte innebära att förlikningsmannen räknar ut ett pris på även alla andra förbättrade arbetsvillkor och drar av två procent. Alltså om man t.ex. förkortar arbetstiden i någon bransch så anser man att de bara kan få förhöjningar på t.ex. 1,5 procent.

– I sådana beräkningar tar man inte hänsyn till skillnaderna mellan branscherna. I andra branscher har lönen kanske legat efter till att börja med eller så har arbetstiden kanske varit längre än i andra. Man borde jämföra branscherna som helheter och se deras särdrag, säger Kokko.

Börjar uppskattningen falna?

Riksförlikningsmannens byrå har traditionellt sett varit en uppskattad institution som man gått till med en allvarlig min. Förbundsledarna funderar på om uppskattningen för institutionen håller på att falna.

De senaste åren har förhandlingarna på förlikningsmannens byrå avbrutits t.ex. på grund av riksförlikningsmannens semesterresa. Det har till och med hänt att den ena parten har vägrat komma dit. Förr i tiden hade det aldrig ens kommit på fråga.

– Förr satt man där långa stunder för att försöka hitta en lösning och avbröt bara för att äta. Att låta bli att förhandla var inte ett alternativ. Man skulle vara där tills man nått ett samförstånd, säger Bondas.

– Jag vet inte om något förändrats rent generellt i samhället så att uppskattningen har minskat. Något har i alla fall hänt, fortsätter Nieminen.

Alltid allvar

Kokko, Bondas och Nieminen har under sina karriärer sett flera arbetsvillkorskonflikter och förlikningar. AKT besökte riksförlikningsmannens byrå två gånger i höstas och PAU:s och Sjömans-Unionens senaste sto-

ra konflikter är också från de senaste åren.

Ordförandena betonar att det alltid är allvarligt att hamna i en förlikning.

– Vi strävar alltid efter att förhandla själva hela vägen fram. Om parterna inte kan komma överens själva, utan måste lämna över det till en tredje part känns det alltid lite som en förlust. Men ibland går det inte utan ett större tryck, säger Kenneth Bondas.

Skulle det då behövas någon slags förlikning innan saker och ting låst sig helt? I Finland kan arbetsmarknadsparterna välja en frivillig förlikning, men enligt Ismo Kokko har systemet inte visat sig fungera särskilt väl.

Däremot undrar han om det skulle kunna gå att sätta ihop dagens arbetsmarknadsmyndigheter och -organ till en bredare arbetsmarknadsbyrå. Den skulle kunna titta bredare på saker och ting än idag.

– Jag skulle önska att systemet var mer förutsebart så att man kunde titta på situationer redan innan de blir till kriser. Målet är ju att ha färre konflikter på arbetsmarknaden. ↗



Förlikningsmannens viktigaste arbete äger rum mellan konfliktarna

Den nya riksförlikningsmannen förlitar sig på dialog och fotarbete, men säger också att man inte tänker fylla några lönegropar på Boulevarden.

TEXT EMILIA KUKKALA BILD ARBETS- OCH NÄRINGSMINISTERIET / JULIUS KONTTINEN

Den nya riksförlikningsmannen, juris kandidat **Anu Sajavaara**, arbetade tidigare som förhandlingsdirektör för Arbetsgivarna för servicebranscherna (Palta). Dessförinnan har hon arbetat bland annat i EG-domstolen och Finlands Näringsliv (EK).

Sajavaara har i intervjuer nämnt att förlikningsmannabyrån är en "boulevard of broken dreams" (de brustna drömmarnas boulevard), där det inte är någon idé att söka några rejälä löneförhöjningar.

– Det togs lite ur sitt sammanhang. Lagen innehåller anvisningar om hur man ska bättre en arbetskonflikt. Det ska baseras på parternas egna mål och förslag, men ingen får igenom alla sina mål. Den traditionella sanningen här på byrån har varit att alla läm-

nar den lite missnöjda. Man når en tunn överenskommelse som man kan leva med.

Sajavaara säger att man bara hinner ta tag i de mest centrala problemen vid en medling.

– Man får utveckla sin bransch under sina egna förhandlingar, här kan man inte göra några stora framsteg. Resultatet är alltid ett ganska tunt paket.

Det gäller enligt Sajavaara också förnyelsen av vårdarnas lönesystem.

– Vårdarnas sak är så komplex att man inte kan lösa den med bara ett medlingsbud. Det krävs arbete på flera olika håll med grund i hur man kan öka branschens dragningskraft. Vi vet vad de vill ha, men som förlikningsman måste man också tänka på varifrån pengarna ska komma och inom vilka intervall.

Sajavaara säger att hon tror på styrkan hos dialog. Det är också så hon tänker vinna arbetstagarsidans förtroende.

som konflikten utbröt tidigare än man kunnat föreställa sig.

Förlikningsmannen strävar till stor del efter att förebygga konflikter genom diskussioner: hon talar på olika evenemang, främjar en dialog och lyssnar på parterna.

– Jag frågar hur de mår och hur det går. Arbetet med att främja relationer och förebygga konflikter är mycket intressant. Vi har inte så här många som gör fotarbete för den allmänna arbetsmarknadsharmonin, så jag ser att det finns en tydlig roll för det.

Sajavaara anser att det absolut viktigaste att främja en dialog.

– För att parterna ska ha en gemensam syn på branschen och dess framtid är det mycket viktigt att kunna förbereda sig inför framtiden. Alltså att tillsammans fundera på vart branschen är på väg för att dela med sig av information och få en gemensam bild av läget. Det lyckas inte alltid. En del av parterna diskuterar bara med varandra vid ett förhandlingsbord. Vi måste förändra denna kultur.

Sajavaara säger att hon tror på styrkan hos dialog. Det är också så hon tänker vinna arbetstagarsidans förtroende.

– Min uppgift är i början att lyssna på deras bekymmer, synvinklar och erfarenheter.



Att bygga broar så mycket jag bara kan för att få till stånd en dialog. Jag fokuserar på att träffa löntagarsidan framför allt så här i början, eftersom jag redan känner arbetsgiarsidan bättre.

Hon säger att hon blivit positivt överraskad under den gångna avtalsrundan, då hon besökt förbundsledare och experter för att lyssna på dem.

– Behovet av att diskutera till exempel den finska arbetsmarknadsmallen och finska avtal är stort. Vi har haft mycket bra och öppna diskussioner, där vi delar oron för vilket håll man är på väg mot och hur man kan återfå förtroendet. Förutom vårdarnas arbetskonflikt har det inte varit några egentliga arbetskonflikter, och vi hoppas att det inte kommer några heller.

Det kommer att bli en intensiv vinter

Den nya förlikningsmannen börjar sitt arbete i en rätt så svår situation.

– Inflationsutvecklingen, Rysslands krig, vad mer... Man vet inte ens var man kommer att göra förhöjningar.

På grund av olika chocker utifrån och den ökade osäkerheten anser Sajavaara att man bör fundera på om man kan bygga in element i kollektivavtalet för att kunna granska dem även under avtalsperioden. Kollektivavtalet innehåller redan nu element och krisklausuler som gör dem mer flexibla, men de används knappt enligt henne.

– Det finns också stora skillnader inom branscherna vad gäller till exempel möjligheten att teckna lokala avtal. Man skulle kunna diskutera nödvändiga åtgärder på företags- och arbetsplatsnivå om till exempel orderböckerna helt plötsligt står tomma. Därför är det bra att ha en dialog. Parterna måste också bedöma vad som är en lämplig längd på perioden. Det är bra för båda parter när avtalet har tecknats. Det ger mer stabilitet, vilket man behöver i svåra tider.

På arbetstagarsidan är man rädd för att lokala avtal ska öka mängden konflikter och orättvisa.

– Hur beredd man är på fältet att förhandla är helt avgörande för om ett lokalt avtal ska lyckas. Man har försökt att utveckla det inom flera branscher, såväl bland förtroendemännen som bland arbetsgivarna. Det fungerar ju inte om man ser det som en ensidig diktering eller om man inte har ett jämlikt förhandlingsläge.

Löntagarnas reallöner har fallit med cirka fem procent från föregående år. Sajavaara ser problemet, men upprepar den ofta hörrda varningen om löneförhöjningarnas ökande effekt på inflationen. Det gäller också att trygga en samstämmighet inom euroområdet.

– Det krävs en viss balansgång för att se till att man kan fylla matkassen och samtidigt bevara Finlands konkurrensförmåga och goda framtidsutsikter. ↴



Inkomstregistret

Telefontjänsten hos Transportbranschens arbetslöshetskassa tar dagligen emot mängder av frågor från sina medlemmar kring ansökan om dagpenning. Vi har märkt att medlemmarna ofta undrar över liknande saker. I den här artikeln har vi samlat några ofta återkommande frågor.

TEXT SARA MALINEN

Har du funderat på att ansöka om jämkad dagpenning, ansöka om dagpenning som permitterad eller huruvida lönen som utgör grunden för dagpenningen borde räknas om? Svar på dessa frågor och några fler finns nedan.

Min anställning har gjorts om till en deltidsanställning och jag skulle vilja ansöka om jämkad dagpenning. Har jag rätt till jämkad dagpenning?

Jämkad dagpenning kan betalas ut till en deltidsanställd eller för heltidsarbete som varar i högst två veckor. Arbetet ska vara på deltid på arbetsgivarens initiativ och arbets-tiden ska kunna övervakas. För att jämkad dagpenning ska betalas ut ska arbetstiden enligt arbetsavtalet vara högst 80 % av arbetstiden för en person i branschen som arbetar heltid. Dessutom kontrollerar kassan för varje ansökningsperiod att arbets-timmarna som betalats ut under perioden inte överskider maxgränsen på 80 %.

Vad innebär det att arbetslöshetskassan beaktar arbetsinkomsterna enligt utbetalningsprincipen?

Jämkning enligt utbetalningsprincipen innebär att arbetslöshetskassan drar av de inkomster från deltidsarbete som betalats

ut under ansökningsperioden från dagpenningen.

Exempel: Dagpenningsansökan görs för perioden 1–31.5.2022. För att handlägga ansökan behöver arbetslöshetskassan lönebesked där utbetalningsdagen infaller i maj.

Jag är helt permitterad och har fått ett deltidsarbete hos en annan arbetsgivare under permitteringen. Vad ska jag göra?

Du kan fortsätta att ansöka om dagpenning hos kassan om arbetstiden enligt arbetsavtalet i deltidsarbetet inte överskrider 80 % av arbetstiden för en person i branschen som arbetar heltid. Arbetslöshetskassan ska i fortsättningen betala ut jämkad dagpenning till dig. Jämkad dagpenning betalas ut i perioder om fyra veckor eller en kalender-månad, så fyll i ansökningarna i den rytm som motsvarar löneutbetalningsperioden.

Om du arbetar deltid ska du vid varje dag på ansökan anteckna om du varit permitterad eller arbetat. Dessutom ska du anteckna arbets-timmarna vid arbetsdagarna. Arbets-löshetskassan jämför timmarna som du antecknat i ansökan med de timmar som betalats ut till dig, så de måste stämma överens. Det är också bra att anteckna namnet på den arbetsgivare för vilken du arbetat. Då arbetet börjar ska du skicka en kopia på arbetsavtalet för deltidsarbetet till kas-

san. Dessutom ska du också alltid skicka en kopia på lönebeskedet så att kassan kan kontrollera arbetstimmarna.

Jag är helt permitterad från ett passagerarfartyg och arbetsgivaren kallar in mig för att arbeta i en vecka. Vad ska jag göra?

Fyll i ansökan till kassan enligt den normala ansökningsperioden på en kalendermånad. Om kalendermånaden som du ansöker för går ut mitt i en vecka ska du alltid fylla i ansökan till en söndag. Anteckna permitterings-dagarna, arbetsdagarna och kompen-sationsledighetsdagarna på ansökan. Skicka dessutom en kopia på lönebeskedet som motsvarar ansökningsperioden samt meddelandet om att permitteringen avbryts.

Exempel: Du ansöker om dagpenning för perioden 1–30.6.2022 och arbetsgivaren kallar in dig att arbeta 11–17.6.2022. Fyll i ansökan för perioden 1.6–3.7.2022 och bifoga lönebeskedet för juni samt meddelandet om att permitteringen avbryts för perioden 11–17.6.2022.

Jag har arbetat på ett fartyg under svensk flagg och har nu permitterats/sagts upp. Vad ska jag göra?

När du har arbetat på ett fartyg under svensk flagg har du varit tvungen att försäkra dig hos en svensk arbetslöshetskassa. Om du

Transportbranschens Arbetslösheteskassas medlemskap förflyttas till den Öppna arbetslösheteskassan, A-kassan vid årsskiftet



Transportbranschens Arbetslösheteskassa fusioneras med den Öppna arbetslösheteskassan, A-kassan den 1.1.2023. Kassafusionen kräver inga åtgärder av Transportbranschens Arbetslösheteskassas medlemmar eftersom nuvarande medlemskap automatiskt överförs till A-kassan från början av nästa år. Innan årsskiftet informerar vi våra medlemmar om praktiska förändringar så som ändringar i kundbe-

tjäningstider och skickande av förmånsansökningar via nätet eller per post. Så följ gärna vår info vid årsskiftet.

A-kassan är en allmän och branschöverskridande arbetslösheteskassa öppen för alla som arbetar i anställningsförhållande. A-kassan är en av de största arbetslösheteskassorna i Finland och efter fusionen med Transportbranschens Arbetslösheteskassa handhar kassan över 220.000 medlemmars arbetslösheteskassaförmåner. ⚡

bor i Sverige betalar den svenska arbetslösheteskassan ut din dagpenning. Om du bor i Finland beror den som betalar ut din arbetslösheitsförmån på om du är permitterad eller om du har sagts upp:

Om du har permitterats ska du ansöka om dagpenning hos den svenska arbetslösheteskassan (**SEKO**).

Om du har sagts upp har du rätt att få arbetslösheitsdagpenning från Finland. Du ska du gå med i **Transportförbundets Arbetslösheteskassa**. Skicka en anslutningsblankett till **Sjömans-Unionen** och nämni i samband med det att du ska flytta från SEKO till en finsk kassa på grund av att du sagts upp.

Jag har varit arbetslös och har ansökt om dagpenning från arbetslösheteskassan. Jag fick ett tidsbestämt heltidsarbete för sommaren. Vad ska jag göra och hur ska jag göra i höst om anställningen inte förlängs?

Arbetslösheteskassan betalar ut dagpenning som vanligt fram till att arbetsförhållandet börjar. Du kan skicka din ansökan till kassan

så snart din arbetslöshet upphör. Du behöver inte vänta på att din ansökningsperiod löper ut, eftersom du inte har någon rätt till dagpenning för tiden med heltidsarbete. Meddela arbets- och näringsbyrån att du fått arbete och skicka en kopia på arbetsavtalet för heltidsarbetet till arbetslösheteskassan.

Om arbetet inte förlängs efter att den tidsbestämda tiden löpt ut kan du återigen ansöka om inkomstrelaterad dagpenning hos arbetslösheteskassan. Kom då ihåg att se till att din arbetsansökan är giltig hos arbets- och näringsbyrån från den första arbetslösa dagen.

Du kan fylla i och skicka ansökan till arbetslösheteskassan när du varit arbetslös i två veckor. Du kan inte ansöka om dagpenning i förväg. Bifoga ditt löneintyg och tjänsteintyg till ansökan.

Jag är 60 år och arbetar deltid. Min dagpenning har beräknats baserat på inkomsterna från ett heltidsarbete. När mitt arbetsvillkor uppfylls, beräknas min dagpenning då om?

Nivån på dagpenningen för en person som

fyllt 58 år är skyddad. Dagpenningen bestäms inte på nytt nivån på din dagpenning skulle sjunka.

**Jag har blivit arbetslös.
Får jag en ny självrisktid?**

Självrisktiden åläggs då arbetslösheten börjar om den inte har ålagts förut eller om det gått mer än ett år sedan den ålades förra gången.

Ska man skicka skattekortet till arbetslösheteskassan?

Arbetslösheteskassan får i regel uppgifter angående medlemmarnas beskattningsdirekt från skattemyndigheten. Skattningsmyndigheten meddelar skatteuppgiften för löneinkomst till kassan. Enligt skattemyndigheten anvisningar och då inkomstrelaterad dagpenning betalas ut är förskottsinnehållningen alltid ändå minst 25 % då skattekortet för lön används. Om du vill ändra din skatteprocent ska du skicka ett ändringsskattekort för förmåner separat till kassan. Observera att kassan inte kan använda skattekort för sjöarbete. ⚡

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMI

Syyskokous 26.11.2022 klo 13.00, Savonlinna

Sisä-Suomen ammattiosaston sääntömääräinen syyskokous pidetään **Spa Hotel Casinolla**, Savonlinnassa (Kylpylaitoksentie 7, 57130 Savonlinna).

Osallistujille tarjotaan kahvia / teetä, voileipää. *Tervetuloa!*

Pikkujoulut 26.11.2022, Savonlinna

Tervetuloa Sisä-Suomen osaston pikkujouluihin 26.11.2022! Pikkujoulupäivällinen nautitaan klo 16 ja klo 18 alkaa **Tukholma**-esitys Savonlinnan teatterissa.

Sitovat ilmoittautumiset 7.11.2021 mennessä. Mukaan mahtuu ensimmäiset 30 ilmoittautunutta. Omavastuu teatteriin ja ruokailuun on 10 euroa jäseneltä sekä seuralaiselta.

Ilmoittautumisen pikkujouluihin toivotaan tapahtuvan Sisä-Suomen osaston kotisivujen kautta: sisasuomi.smu.fi. (Sivulta löytyy ilmoittautumiskaavake kohdasta: yhteystiedot). Lisätietoa: sisasuomi.smu.fi

POHJOINEN

Syyskokous ja pikkujoulut 19.11.2022, Kemi

Paikka: **Hotelli Merihovi**, Kemi (Keskuspustokatu 6–8, 94100 Kemi)

Hallitus kokoontuu klo 13 ja osasto klo 15 syyskokoukseen. Koukosten jälkeen **pikkujoulut klo 18.00 alkaen** Merihovissa Kemissä. Kutsu on kahdelle. Osasto tarjoaa ruokailun. Yöpymisessä 50 euron omavastuu.

Ilmoittautumiset 30.10. mennessä osaston sihteerille sähköpostitse: hannala@gmail.com

Majoitusvaraukset suoraan Merihoviin 30.10. mennessä: myynti@merihovi.fi tai

puh. 040 6853 556. Varaukseen mainita SMU:n huonekiintiöstä.

SATAMA-ALA

Syyskokous 17.11.2022, Naantalin kylpylä

Satama-alan osaston syyskokous pidetään 17.11.2022 klo. 18.00 Naantalin kylpylän kokoustiloissa. (Matkailijantie 2, 21100 Naantali). Tervetuloa!

ÅLANDSAVDELNINGEN

Höstmöte 24.10.2022, Mariehamn

Ålandsavdelningen håller höstmöte måndagen **den 24 oktober kl 18.00** i ABF-huset Ålandsvägen 40, Mariehamn. Stadgeenliga ärenden. Om man vill delta i mötet på distans vänligen kontakta ordf Eija Kiviö: e.kivio@gmail.com. Välkomna!

LOUNAIS-SUOMI

Syyskokous 17.11.2022, Turku

Lounais-Suomen osaston syyskokous pidetään torstaina 17.11.2022 klo 16 alkaen osoitteessa Maariankatu 6 b, 5. krs., Turku. Kokousessa käsitellään sääntömääriaset ja muut esille tulevat asiat.

Sitovan ilmoittautumisen yhteydessä mainitse ruokavalio (liha/kala) **4.11. mennessä** s-postiin: smu.osastoo06@gmail.com. Tervetuloa!

Pikkujoulut,
M/s Rudolfina to 24.11. ja to 1.12.
Paikka: Läntinen Rantakatu 37, 20100 Turku.

Pikkujouluja vietetään laivan pysyessä rannassa. Tapahtuman ajankohta on klo 18.00-21.30. Hintta 40 euroa jäseneltä ja 50 euroa avecilta, sisältäen alkumaljan,

joulupöydän juomineen, kahvin ja teen + avec.

Sitovat varaukset ja maksu

1.11.2022 mennessä viitettä **2532** käyttäen tilille:

TSOP Fl8o 5542 4020 0093 83.

Saaja: SM-U Lounais-Suomen osasto ry.

Osallistujien nimet ja tapahtuma-tilta, johon osallistuu **s-postiin**: smu.osastoo06@gmail.com

ITÄKUSTI

Syyskokous 3.11.2022, Kotka

Itäkustiin osaston syyskokous pidetään 3.11.2022 klo 12.30, Kotkasissa (Puutarhakatu 12). *Tervetuloa!*

ETELÄ-SUOMI

Syyskokous 28.11.2022, Helsinki

Etelä-Suomen osaston syyskokous pidetään 28.11.2022 klo 13.00 Helsingissä osoitteessa Linnankatu 1 (Katajanokka). *Tervetuloa!*

Pikkujouluristeily 3.11.2022, M/s Viking Grace

Etelä-Suomen osasto järjestää 3.11.2022 vuorokauden risteilyn (iltalähtö) M/s Viking Gracella. Risteilyn jäsenhintta on 35 euroa. Sis. 2 hengen hytti, a la carte -illallinen, aamiainen. Yhden hengen hytti / avec lisähinnasta. Lisätietoa risteilystä Etelä-Suomen osaston Facebook-sivulta.

Yhteydenotto ja ilmoittautumiset: anne.passinen@gmail.com / Anne 040 660 4399 (tekstiviesti) tai Sirpa 040 744 8865 (tekstiviesti). Ilmoittautumisen yhteydessä ilmoita syntymäaika ja hyttikaverisi sekä mahdollinen erityisruokavalio. Tervetuloa!

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Syyskokous 29.10.2022, Turku

Matkailu- ja Huolinta-alan syysko-

kous pidetään hotelli Kakolan ravintola Rubenissa 29.10.2022 kello 15.00. Tervetuloa!

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Eläkkeelle 31.5.2022

Suuret kiitokset kaikille Arctialla muistamisesta jäädessäni 31.5.2022 vapaherran vaativiin tehtäviin.

Matti Kontiainen, Korjausmies MSV Fennica

Eläköityminen 1.9.2022

Kiitokset M/s Finnmaidin henkilökunnalle muistamisesta jäädesäni eläkkeelle.

Kimmo Kostainen

Från 1 Augusti på pension

Stort tack till besättningen på M/s Shipper, M/s Exporter samt Eckero Shipping för tavlan jag fick vid min pensionering.

Stefan "Geipon" Gustafsson

SYNTYMÄPÄIVÄT

80-vuotissyntymäpäiväänsä vietti 29.9.2022 ex-pursimies

Ilkka Rainio Pellosta. Hänen viimeinen laivansa oli **M/s Bravaden**.

81 vuotta mittarissa 8.7.2022.

Enpä olisi uskonut!

Erkki Ahonen

KULTAMERKIT / GULDMÄRKERNA

Grönmark Henrik

Ihalainen Turo

Kostainen Kimmo

Majuri Jami

Nieminen Pertti

Pasanen Timo

IN MEMORIAM

Jari Myllynen

s. 10.7.1968 Valkeakoski

k. 3.4.2022 Valkeakoski

Jaria lämmöllä muistaen,
sukulaiset ja ystävät

Ay-liikkeen uranuurtaja Tapio Nurminen loi ystävyyksiä yli rajojen ja neuvotteli työehto-sopimusuudistuksia yli Merenkulkulaitoksen muodonmuutosten

TEKSTI SATU SILTA

Tapio "Tapsa" Nurminen menehti 29.7.2022. Nurminen siunattiin syyskuisena sunnuntaina Malmin isossa kapellissa Helsingissä urkujen soittaessa Myrskylodon Maijaa.

Nurminen aloitti merimiesuransa laivasähkömiehenä Merenkulkuhallituksen jäänmurtaja Voimalla 13.12.1968 ja samasta laivasta hän jäi myös eläkkeelle 1.8.2007. Pitkän meriuran aikana tulivat tutuksi myös muit valtion murtajat sekä työn etä luottamustoimien johdosta.

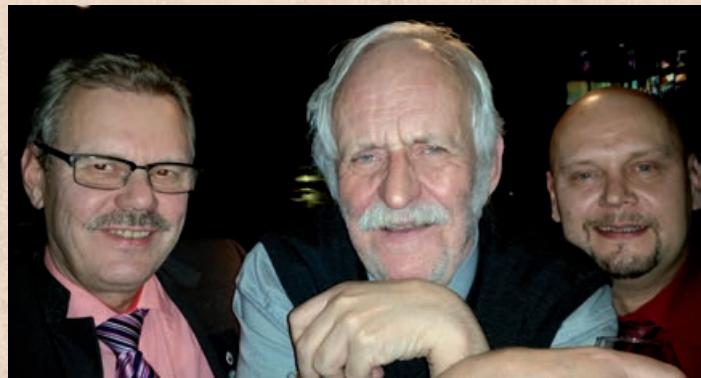
Nurminen oli aktiivinen ay-toimija Merimies-Unionissa ja teki Helsingissä liittoyhteistyötä muiden ay-aktiivien kanssa. Nurminen tuli tunnetuksi mm. Helsingin vapputoimikunnassa.

Moneen paikkaan ehtivä ay-konkari oli myös 35 vuotta sitten mukana perustamassa Etelä-Suomen osastoa, jossa hän toimikin aktiivisesti osaston hallituksen jäsenenä, sihteerinä ja ATK-tukihenkilönä vielä jonkin aikaa eläkkeelle jäämisen jälkeen.

Nurminen toimi suurimman osan merimiesurastaan luottamusmiehenä - ja pääluottamusmiehenäkin läheemmäs 20 vuotta työnantajan nimen muuttuessa Merenkulkuhallituuksesta Merenkulkulaitokseksi, sitten Varustamoliikelaitos Finstashipiksi ja viimein Arctiaksi. Nurminen kehitti luottamusmiestoimessaan yhteistyötä muiden merenkulkijaliittojen kanssa jopa niin, että Laiva- ja Konepäästöön pääluottamusmiehistä tuli ystäviä myös työelämän ulkopuolella. Nurminen oli mukana neuvottelemassa ja rakentamassa Merenkulkulaitoksesta liikelaitokseen siirtyneiden alusten uutta työehtosopimusta ja palkausjärjestelmää yhdessä muiden merenkulkijaliittojen kanssa vuonna 2004.

Merimies-Unionin valtuustossa Nurminen oli jäsen vuosina 1988–1992 ja liittotoimikunnan/hallituksen jäsen vuosina 1992–2007 sekä liittotoimikunnan varapuheenjohtaja vuosina 1992–1996. Lisäksi hän toimi talous- ja työvaliokunnan jäsenenä. Unionin Velskolan mökki oli Nurmisen rakas paikka. Käsitään kätevä ja toimelias – eikä ihan lyhyinkään mies – toimi vuosia mökin mökkitalkkarina vielä eläkkeelle jäämisen jälkeenkin ja luopui tehtävästä vasta pari vuotta sitten. Nurminen järjesti porukalle syys- ja kevättalkoita ja mökin ollessa vapaana, hän järjesti Velskolassa erilaisia osaston ja eläkeläisten kokouksia.

Minulle Nurminen – tutummin Tapsa – tuli tutuksi heti aloitettessani työt Merimies-Unionin työttömyyskassassa joulukuussa 1992. Nurminen toimi Arctian pääluottamusmiehenä ja varustamossa olivat käynnissä lomautukset, jolloin pääluottamusmies toimitti kaikki jäsenten dokumentit tehokkaasti ja huolellisesti työt-



Arctian pääluottamusmiehiä kolmelta "sukupolvelta": vasemmalta Rauno Mutka, keskellä Tapio Nurminen ja oikealla Arctian nykyinen pääluottamusmies Mikko Ervast.

tömyyskassalle. (Vuonna 1992 ei ollut vielä käytössä työttömyyskasvan sähköisiä palveluita.)

Hakiessani ensimmäistä kertaa toimitsajan paikkaa Merimies-Unionissa 1995, hallitus lähetti Nurmisen kertomaan minulle, että en tunne vielä riittävästi merimiehen sielua, jotta olisin valmis toimitsajan tehtävään. Toisen kerran - hakiessani paikkaa 1996 - oli Nurminen kanssani hakemassa samaa paikkaa – minut valittiin. Tuolloin Nurminen kertoi, että meidät molemmat olisi pitänyt valita, mutta koska hallitus on näin päättänyt, hän tulee auttamaan ja tukemaan minua kaikessa mitä tarvitseen. Sen lupauksen Nurminen lunasti moninkertaisesti vuosien aikana ja siitä tulen aina olemaan hänen kiitollinen.

Nurminen on tehnyt saman myös jälkeensä tulleille Unionin pääluottamusmiehille. Hän on ystäväni ja kollegana auttanut ja tukenut myös **Rauno Mutkaa** sekä **Mikko Ervastia**. Nämä kolme pääluottamusmiestä edustavat jatkuvuutta ja yhteistyötä Unionin luottamusmiestoinnissa.

Eläköitymisensä jälkeen Nurminen jatkoi aktiivista toimintaansa merieläkeläisisissä, ensin *Helsingin Seudun Merieläkeläisten* jäsenenä, sittemmin puheenjohtajana ja myös valtakunnallisen Suomen Merieläkeläisten Keskusliiton puheenjohtajana. Helsingin seudun Merieläkeläisten puheenjohtajana hän toimi viimeiseen asti yhdessä **Raija**-vaimonsa kanssa.

Nurmisen muistotilaisus järjestettiin hänen siunaamisensa jälkeen kahvila Pihlajassa, jossa myös Helsingin Merieläkeläiset ovat viime vuosina kokoontuneet. Tapsan vaimo Raija haluaa kiittää kaikkia Nurmista muistaneita. ♣



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2023

Luottamusmiesten peruskurssi 13.–16.3.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 25.–26.4.

Luottamusmiesten jatkokurssi I 22.–25.5.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 18.–21.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 24.–25.10.

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

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Kenneth Bondas
p. 040 456 0245
kenneth.bondas@smu.fi

Merimies-Unioni

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

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



Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors
VÄXEL +358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi
E-ADRESS förnamn.efternamn@smu.fi
ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSOTE
PL 65, 00531 Helsinki
ASIAKASPALVELU
Siltasaarenkatu 3–5,
katutaso Helsinki
arkipäivisin klo 9–15
PUHELINPÄIVYSTYS klo 9–12
puh. (09) 613 111
Faksi: (09) 6131 1333
TYÖTTÖMYYSKASSAN SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalantk.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors
KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 3–5 g
atuplan Helsingfors
vardagar kl. 9–15
TELEFONJOUR kl 9–12
tfn. (09) 613 111
Fax: (09) 6131 1333
ARBETSLÖSHETSKASSANS ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalantk.fi/se

Förtroendemanna utbildning 2023

Grundkurs för förtroendemän 13.–16.3.

Kompletteringskurs för förtroendemän 25.–26.4.

Fortsättningskurs för förtroendemän I 22.–25.5.

Fortsättningskurs för förtroendemän II 18.–21.9.

Kompletteringskurs för förtroendemän 24.–25.10.

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

Vidare uppgifter om forbundets utbildningsverksamhet ges av:

Kenneth Bondas
tel. 040 456 0245
kenneth.bondas@smu.fi

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

Talous- ja jäsenihteeri
Kirsi Kostiainen
(09) 615 20 217
Jäsenrekisteri- ja
jäsenpalveluhihteeeri /
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
Vasa / Vasa
Pitkäkatu 43, 65100 Vasa
Storåängsgatan 43, 65100 Vasa