

MERIMIES

SJÖMANNEN

1/2021

**M/t Lunni ja M/t Uikku
tulivat Suomen lipun alle**

TULEVAISUUDEN TUTKIJA:

Kriisitilanteissa
vahvuus on perinteinen
merimiestaito

KORONAPANDEMIA:

**LOMAUTETTUJEN
ELÄMÄ ON TAISTELUA
PÄIVÄSTÄ TOISEEN**

Merimies-
Unionin uusi
loma-asunto:

TAHKO

M/s Rosella är viktigt som **försörjningsberedskapsfartyg**



Tulevaisuus on toivoa täynnä:
tulevaisuuden tutkijan
erikoishaastattelu ja visio
merenkulusta parinkymmenen
vuoden päästä

20

GETTY IMAGES



Laivasähkömies
Ville Koskinen:
halvalla ei saa
hyvää.

14

M/S ARKADIAN MIEHISTÖ



Laivakausi päättyi
Taipaleen kanavalla

28

JUSSI IMMONEN

sisältö | innehåll

- 4 Lomautettujen merimiesten arki on kovaa ja rahat kortilla
- 6 Eckerö Linen toimitusjohtaja Taru Keronen: irtisanominen on viimeinen vaihtoehto
- 8 Kuulumisia M/s Rosellalta
- 11 Liikenneministeri Timo Harakan terveiset
- 12 M/t Lunni ja M/t Uikku tulivat Suomen lipun alle
- 18 Pätkätyöläinen Tuomo Markkanen: tiukkaa on, mutta pärjälän
- 32 Postia työtuomioistuimesta
-
- 44 Vardagen för permitterade sjöman är hård
- 42 Hälsningar från M/s Rosella
- 57 Post från arbetsdomstolen

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu
*Suomen lipun alle saapunut M/t Lunni Kilpilahden
öljynjalostamolla joulukuun lopussa 2020.*

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2021

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISSAIKATAULU 2021 • TIDTABELLEN 2021

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
2	22.3.	14.4.
3	31.5.	18.6.
4	27.9.	15.10.
5	29.11.	17.12.

Merimies-Unionin ja Suomen Varustamoiden väliset työehtosopimusneuvottelut ovat parhaillaan käynnissä. Neuvotteluita on käyty alkuvuodesta ja pääsopimusalojen työehtosopimukset umpeutuvat 28.2.2021.

Suomen kolme ITF-tarkastajaa auttavat hätään joutuneita merimiehiä mukavuuslippulaivoilla

Suomeen satamiin liikennöi joka päivä mukavuuslippulaivoja. Suomessa työskentelee kolme Kansainvälisen Kuljetustyöntekijöiden federaation ITF-tarkastajaa, jotka valvovat merenkulkijoiden etua.

Helsingin Sanomat uutisoi *Sunnuntai*-liitteessään 7. helmikuuta 2021: ”Kaappaus merellä”-jutussa Raumalta syyskuussa Panaman lipun alla purjehtineelta ES Venus -rahtilaivalta pelastetuista myanmarlaisista merimiehistä. Lukuisat Helsingin Sanomien lukijat ovat olleet järkyttyneitä siitä, kuinka törkeätä työntekijöiden hyväksikäyttö merillä voi olla.

Nyt ES Venus -laivalta pelastetut merimiehet ovat palanneet kotimaahansa Myanmariin ja taistelevat nyt kotimaansa demokratian puolesta. Sotilasjunta on ottanut maassa vallan ja katkaissut maan internet-yhteydet, jotta valtion tilanteesta ei voi viestiä ulkopuolelle. Myanmarin tilanne ja myanmarilaisten merimiesten ahdinko ES Venus-laivalla muistuttavat monelta osin toisiaan. Myanmarilaiset työskentelevät mukavuuslippulaivalla vankilamaisissa olosuhteissa puolihullun kiinalaisen päällikön armoilla: näkivät nälkää, heille ei maksettu työsopimuksessa sovittuja palkkoja ja he tekivät töitä ilman satamavapaita yli 9 kuukautta, aluksella oli myös väkivaltaa. Lopuksi heidän viestintäyhteytensä muuhun maailmaan katkaistiin.

Lukuisat orjatyöläivoja muistuttavat alukset kyntävät tälläkin hetkellä maailman meriä ja tuovat suurella todennäköisyydellä Suomen johonkin satamaan tavarakuljetusta. Kyse ei ole sesonkityövoimasta. Mukavuuslippujen alla olevat alukset ajavat Suomeen läpi vuoden, niin kesällä kuin talvella, joka kuukausi ja joka viikko.

Mukavuuslippulaivoilla ongelmiin joutuneita merimiehiä auttavat Suomessa työskentelevät kolme ITF-tarkastajaa: kaksi Merimies-Unionista ja yksi AKT:sta, jotka edustavat Kansainvälistä Kuljetustyöntekijöiden federaatiota. Mukavuuslippulaivoille tehtyjen tarkastusten yhteydessä voi käydä ilmi, että miehistön työolosuhteissa on puutteita. Useimmiten ongelmia ilmenee työehtosopimusten puuttumisessa, työehtosopimuksen ja työsopimuksen mukaisia palkkoja ei makseta tai palkkaa ei ole maksettu ajallaan sekä työsopimusten pituudessa. Koronapandemiasta on aiheutunut kotiutusongelmia ja merenkulkijat eivät ole päässeet kotiin sopimusajan tultua täyteen, vaan joutuneet olemaan aluksella jopa yli vuoden. Merimies-Unionin ITF-tarkastajien vuonna 2019 tekemistä tarkastuksista 40 prosenttia johti jatkotoimenpiteisiin.

Mukavuuslippulaivat polkevat hintoja ja vievät töitä suomalaisilta varustamoilta ja sen myötä suomalaisilta merimiehiltä. Monet mukavuuslippulaivoilla työskentelevät merimiehet saavat työpakkansa kotimaansa merimiesten ”mustilta markkinoilta”, jossa

työpaikan saannista joutuu maksamaan niin välittäjälle kuin varustamolle. Merimies jää siis velkaa työnantajalleen. Tilannetta hankaloittavat merimiesten etujärjestöinä maailmalla toimivat liitot ”yellow unions”, jotka todellisuudessa toimivat työnantajien hyväksi. Työntekijöiden papereihin merkityt ”oikeudet” sisältävät sopimuksissa pelkkiä velvoitteita ja palkkataulukot ovat ala-arvoisia. Työvoimaa vaihdetaan halvasta vielä halvempaan: esimerkiksi ukrainalaiset merimiehet ovat olleet jo kauan merten halpatyövoimaa, joita välittävät Mustallamerellä toimivat miehitysfirmit.

ITF:n ensisijainen keino puuttua epäkohtiin on työehtosopimusten solmiminen. Niiden avulla voidaan seurata, toimitaanko laivalla kansainvälisten pelisääntöjen mukaan. Jos laiminlyönnit jatkuvat, Merimies-Unioni ja AKT voivat ryhtyä rankempiin toimiin, jolloin alus saatetaan saartaa rantaan.

Myös suomalaisissa kauppalaivoissa työskentelee EU:n ulkopuolista työvoimaa, jonka miehistönvaihdot ovat venyneet koronapandemian seurauksena. Suomalaisilla kauppalaivoilla työskentelee noin tuhat EU:n ulkopuolelta tullutta merimiestä. EU-miehistöä Suomen lipun alla olevilla kauppalaivoilla on jäljellä enää vain hieman yli 6 000 merimiestä (Traficom, merimiestilasto). Suomalainen merimieskunta on kriittisessä pisteessä, josta ei ole enää yhtään tinkimistä.

Suomen huoltovarmuuskuljetuksia on hoidettu koko koronapandemian ajan Suomen lipun alla olevilla aluksilla ja miehistöillä. ”Meillä pitää olla kriisitilanteita varten vahva varajärjestelmä, ja se on perinteinen merimiestaito”, toteaa tulevaisuuden tutkija **Toni Ahlqvist** Turun yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskuksesta.

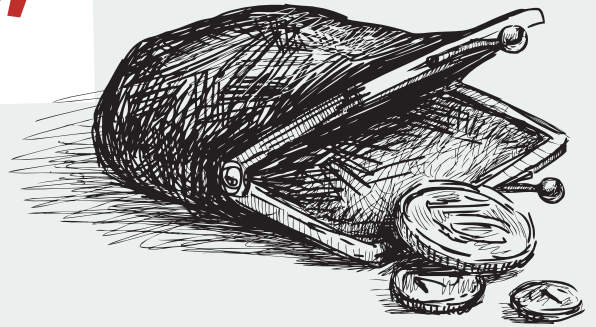
Suurin osa matkustajalaivojen miehistöistä on tällä hetkellä koronapandemian johdosta lomautettuna. Koronarokotteita jaetaan onneksi jo ja ekonomistit näkevät matkustajamerenkulun tulevaisuuden valoisana, kun koronasta päästään. Tulevaisuuden tutkija Ahlqvist näkee Tukholman ja Tallinnan reittien pitävän pintansa vielä vuosikymmenten päähän, vaikka reittejä nyt koetellaan. ”Varsinkin pitempi Tukholman reitti avaa uusia mahdollisuuksia.”

Parin vuosikymmenen päästä matkustajalaivoilla risteillään siis edelleen. Niillä ei ehkä käydä enää niin paljon juhlimassa, vaan päinvastoin hyvinvointiretriiteillä, joita on tarjolla jo nyt esimerkiksi kylpylöiden spa-osastoilla. Matkustajalaiva palveluineen tarvitsee osaavaa ja ammattitaitoista henkilökuntaa tänä päivänä – ja yhä enemmän vielä tulevaisuudessa.

"30 EUROA TILILLÄ ja monta lasta"

Lomautettujen merimiesten arki on kovaa. Ekonomistit povaavat risteilyliikenteeseen yleisöryntäystä rokotusten myötä.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA ANDERS SVEDSTRÖM JA GETTY IMAGES



Matkustajalaivojen miehistöstä suurin osa on ollut koronavuoden aikana lomautettuna. Elämiseen käytettävissä olevat rahat ovat vähissä. Vaikein tilanne on nuorilla, asuntovelkaisilla ja perheellisillä. Tilanne, jossa tilillä on jäljellä enää 30 euroa ja sillä pitäisi elää useampi henkinen perheen, ei ole harvinainen. Rahaa on jouduttu lainaamaan sukulaisilta, jos on. Kaikilla ei ole sitäkään. Kaikista kovimmassa asemassa ovat taloudet, joissa molemmat ovat merimiehiä ja lomautettuina.

Tukholman ja Maarianhaminan väliä liikennöivän **Viking Linen** M/s *Viking Grace* aluksen miehistöstä tällä hetkellä noin 75 prosenttia on lomautettuna. Huoli taloudellisesta tulevaisuudesta kasvaa päivä päivältä merimiesten keskuudessa.

– Perheissä lasketaan tällä hetkellä ruutupaperilla rahoja, kuinka ne riittävät, M/s *Viking Grace* -aluksen kokki **Joonas Kallio** kertoo.

Koronarokote on halpa ihmisten työttömyyden hintaan verrattuna: rokotteita saatava nopeasti maahan ja jakoon!

Koronarokotteiden saanti maahan hieman kalliimmallakin hinnalla voi koitua hal-

vemmaksi kuin merimiesten työttömyys. Varteenotettava vaihtoehto voisi olla tutkia myös Suomen oma rokotetutkimus, joka on korkeatasoista. Tutkijoita on ja rokotteet kehitteillä, mutta rahoitus puuttuu.

– Paljon on kiinni siitä, että koronarokotteet saadaan nyt nopeasti maahan ja jaettua. Kaikki on mahdollista, kun on vain halua ja toimintaa. Jos merimiehet putoavat pelkälle Kelan työmarkkinatuella, koituu siitä suuri lasku yhteiskunnalle.

Suomen meriklusteri työllistää 50 000 ihmistä ja siihen päälle matkailuelinkeinon piirissä on laskettu toimivan noin 140 000 ihmistä. Massat on saatava pian rokotettua ja töihin ja yhteiskunnan pyörät pyörimään.

**Ekonomistit ja pörssi
povaavat nousua jo tulevana kesänä**

Monet suomalaiset huippuekonomistit ovat povanneet koronarokotteiden laittavan Suomen talouden radalleen hyvinkin nopeasti, kun rokotukset on vain saatu jaettua. Esimerkiksi **Hypo** ennusti 11. tammikuuta, että suuri rokotevuosi 2021 tuo toivoa ja talouskasvua.

– Ravintolat ja baarit pullistelevat väkeä, kesäfestareilla kaulaillaan ja lapsiperheet pakkautuvat lomalennoille kouluvapaiden aikana aiempaan tapaan, ennustaa

Hypon pääekonomisti **Juhana Brotherus**.

Myös pörssissä kurssit näyttävät monen varustamon osalta aivan toisenlaisilta, noususuhdannetta povaavilta, mitä ulospäin alan omissa ennusteissa tuodaan julki. Vuosittainen *Varustamobarometri* julkaistiin 14. tammikuuta. Siihen on haastateltu suomalaisia varustamoita.

Vuoden 2021 *Varustamobarometri* toteaa varustamoalan odottavan toipumista pandemian vaikutuksista. Barometrissä tuodaan kuitenkin myös esiin, että varustamot ovat epävarmoja tulevista: ”epävarmuus heijastuu esimerkiksi siinä, että varustamoilla ei ole aikeita hankkia lisää henkilöstöä Suomen lipun alle. Henkilöstö voi jopa vähentyä”, tiedotteessa todetaan.

Viking Linen M/s *Viking Grace* liikennöi Turusta Tukholmaan. Siellä työskentelee myös valkeakoskelainen Joonas Kallio. Häntä ihmetyttää varustamoiden lyhytkausaisuus, jos nyt ei osata nähdä metsää puilta ja tulevalta. Koronarokotetta ollaan jo jakamassa kansalaisille, jonka jälkeen risteilyliikenne rysähtää käyntiin rytinällä, kun kansa lähtee vuoden erakkoelämän jälkeen hyvin mielellään risteilemään.

– Barometri puhuu toista kieltä mitä analyytikot ennustavat Suomen talouden tulevan olemaan vielä kuluvan vuoden aikana.



M/s Viking Grace -aluksen kokit. Vasemmalla lippis päässä Joonas Kallio, keskellä pääkokki Antero Karppinen ja oikealla kokki Mikael Guseff.

Vahvaa nousua on odotettavissa, tuodaan esiin useissa talousalan julkaisuissa.

Miehistöt tekevät laivojen tuloksen ja saavat työstään kiitosta Helsingin Sanomia myöten

Joonas Kallio ei myöskään purematta niele sitä, että Varustamobarometrissa kritisoidaan Suomen lipun hintaa: ”Suomen lipun hinta on jälleen noussut merkittäväksi kasvun esteeksi, mutta merenkulkupolitiikka on arvioiden mukaan säilynyt suurin piirtein ennallaan”, barometrissa todetaan.

Miehistöt tekevät laivojen tuloksen. Suomen lipun alla olevien laivojen henkilökunta on saanut erittäin hyvää palautetta työstään ja useat asiakkaat käyvät laivoilla, kun siellä on niin mukava henkilökunta. Risteilybisnes on palvelubisnestä, jossa ihmisyyden, sosiaalisuus ja palvelu omalla äidinkiellällä tekevät risteilystä arvoisensa matkan. Risteily on suomalaisen juhlapäivä, kun hän menee laivalla ja saa tuntea itsensä arvokkaaksi, ihmiseksi.

Se, kuinka hyväksydämiä suomalaiset merimiehet ovat, nousi esiin myös Helsingin Sanomien 17. tammikuuta julkaisemassaan jutussa, jossa haasteltiin helsinkiläistä **Jani Miettistä**, joka on risteillyt koronavuonna laivoilla paljon. Miettinen nosti haastat-

telussa erityisesti esiin sen, kuinka hyväksydämiä laivamiehistö on aina hänelle.

”Kun laivalle menee, on kuin kotiinsa menisi. Henkilökunta tuntee minut, ja vastaanotto on aina iloinen. Kuulun kalustoon”, kertoo Jani Miettinen.

Nyt Miettinen odottaa maaliskuista Viking Gracen keikkaa, jossa esiintyy **Saija Tuupanen**.

”Kunpa se toteutuisi ja paikalle saataisiin porukkaa. Matkustakaa, ihmiset”, Miettinen vetoaa.

Miettinen nostaa Helsingin Sanomien jutussa esiin myös laivojen hyvän siisteyden. Miettisen mukaan hygienian ja turvallisuuden ovat korkealla tasolla hänen paljon käyttämillään laivoilla.

”Siellä ei korona tartu. Sitä ei ihmisten tarvitse pelätä. Pintoja putsataan jatkuvasti. Näin paljon olen itsekin siellä ollut, enkä ole sairastunut”, Miettinen kertoo.

Suomalainen merenkulku on kuin Avainlipputuote

Viking Grace -aluksella kokkina työskentelevä Joonas Kallio tietää suomalaisen merenkulun arvon matkustajien silmissä.

– Suomalainen merenkulku on Avainlipputuote, tai sellaisena se on nähtävä. Suomalaiset merimiehet ovat tuoneet maahan

tavaraa koko koronaepidemian ajan. Jos tätä kriittistä, vielä jäljellä olevaa muutamasta tuhannesta merimiehestä koostuvaa osajakuntaa esitetään vähennettäväksi ja Suomen lippua pidetään kalliina, niin ei voi kuin päättää pudistella.

– Suomalaisen merimiesten palkat eivät ole tänä päivänä enää mitään kalliita, vaan moni valtio on jo ajanut meistä ohi, Joonas Kallio sanoo suoraan.

14. tammikuuta julkaistu Varustamobarometri nosti esiin myös miehistönvaihtoista syntyneen huolen koronavuoden aikana.

– Huoli on varmasti aivan aiheellinen rahtialuksilla EU:n ulkopuolisen miehistön osalta, joista suurin osa saapuu Filippiineiltä. Jos rahtilaivoille rekrytoitaisiin enemmän suomalaisia merimiehiä, ei olisi olemassa miehistön vaihtoon liittyviä ongelmia. Korona-aika ajoi varustamot omaan ansaansa, kun ne nyt joutuvat painimaan miehistön vaihtoihin liittyvien ongelmien kanssa ja monet filippiiniläiset merimiehet ovat joutuneet olemaan laivala töissä monia kuukausia pidempään, mikä on heille itselleenkin inhimillinen tragedia. Ikävä kyllä itsemurhiltakaan ei ole voitu maailman merillä, onneksi Suomessa ei ole nähty niitä. 🚢

”Irtisanominen on viimeinen vaihtoehto”

Korona on vienyt puolet Eckerö Linen matkustajista. Yhtiöllä on ainut Helsinki–Tallinna–väliä kulkeva matkustajalaiva, joka kulkee Suomen lipun alla. Toinen Eckerö Linen laivoista, M/s Finbo Cargo, kuljettaa matkustajien lisäksi rahtia Viroon.

TEKSTI TIINA TENKANEN KUVA ECKERÖ LINE

Vuosi vuodelta kohonneet matkustajamäärät ja palkinnot asiakaskokemuksessa eivät pelastaneet Eckerö Linea koronan vaikutuksilta. Joulukuussa päättyneiden yhteistoimintaneuvottelujen seurauksena sekä meri- että maahenkilökunnan lomautuksia jatkettiin kesään 2022 saakka.

Yhtiön toimitusjohtaja **Taru Keronen** toteaa, että viime vuonna Eckerö Linen matkustajamäärästä suli pois noin puolet verrattuna vuoteen 2019, jolloin matkustajia oli lähes 1,9 miljoonaa. Kuljetetun rahdin määrä kuitenkin kasvoi kolmanneksella.

Lomautukset kesään 2022

Matkustajamäärän romahtaminen tuotti yhtiölle rahoitusongelmia. Sen seurauksena 70 prosenttia yhtiön 500 työntekijästä lomautettiin viime vuonna useaan kertaan maaliskuusta lähtien joko osittain tai kokopäiväisesti. Työntekijöistä 50 työskentelee Tallinnan maapalveluissa.

– Henkilöstön irtisanominen on viimeinen vaihtoehto, Keronen toteaa.

Nyt lomautuksia on jatkettu kesään 2022 saakka.

Hänen mukaansa Eckerö Linen henkilökunnalla on sellaista ammattitaitoa ja erityisosaamista, jota voisi olla vaikea saada, kun henkilöstöä pitäisi saada jälleen työhön. Riskinä on toimitusjohtajan mukaan, että työntekijät hakeutuvat näin pitkän lomautuksen aikana pois alalta.

Eckerö Linen tavoite ja tahto on työllistää henkilöstöä mahdollisimman pian. Kerosen

mukaan tilanne ei parane vielä tämän kevään aikana, vaikka kotimaanmatkustus lähitiskin hiljalleen elpymään.

Huoltovarmuuden piirissä

Kevään poikkeuslain ja maan rajojen sulkeamisen aikaan Eckerö Line sai **Huoltovarmuuskeskukselta** tukea parin kuukauden ajan.

– Se oli meille merkityksellinen tuki, sillä kassavirtamme tyrehtyi.

Marraskuun lopusta lähtien yhtiö on saanut Liikenne- ja viestintävirasto **Traficom**in palveluvaltuutusta. Avustusta on myönnetty helmikuun loppuun saakka. Kerosen mukaan ilman Traficomin tukea Eckerö Line olisi voinut joutua sanomaan irti henkilökuntaa tai jopa ajamaan liiketoimintaa alas.

– On ollut kriittisen tärkeää, että olemme voineet jatkaa liikennöintiä varsinkin nyt, kun rajoitukset kiristyvät, Keronen toteaa.

Hän toivoo, että Traficomin tukimekanismi jatkuisi, kunnes laivayhtiö alkaisi pärjätä omillaan.

Rajoitukset rampauttivat alaa

Keväällä 2020 suomalaiset eivät uskaltaneet lähteä risteilylle koronapelon takia ja poikkeuslain aikaan risteileminen kiellettiin. Kesällä rajoitusten vapauduttua Eckerö Line rajasi matkustajamäärää omatoimisesti.

Syksyllä valtiovalta vaikeutti matkustusta Suomeen tiukilla rajoituksilla: Suomi käytti taudin ilmaantuvuusrajana 25 tapausta

100 000 henkeä kohti, kun se useissa Euroopan maissa oli 50. Jos turisti yritti saapua maasta, jossa ilmaantuvuusluku oli korkeampi kuin 25, hän ei päässyt Suomeen.

Syyskuussa järjestettiin mielenosoitus matkailualan ja merenkulun puolesta, sillä Suomen hallituksen päätös pitää kiinni koronan ilmaantuvuuslukuun perustuvista matkustusrajoitteista kuului Euroopan tiukimpiin.

Mielenosoituksessa muistutettiin, että henkilömankustuksen lisäksi logistiikkaketju Eurooppaan olisi turvattava kotimaisilla laivoilla.

Rokotuksista toivoo

Toimitusjohtaja toivoo, että koronarokotuksilla olisi myönteinen vaikutus matkustusiinokkuuteen. Rokotuksilla saadun suojan jälkeen kansalaiset saattavat uskaltautua matkalle, kun riskiryhmiin kuuluvien läheisten kanssa voidaan tavata turvallisemmin.

Tulojen ja töiden lisääntytyä Eckerö Line voisi kutsua lomautettuja takaisin töihin.

Keronen arvioi, että kansainvälisiä vieraita joudutaan odottelemaan vielä pitkään. Eckerö Linen matkustajista noin 60 prosenttia on suomalaisia. Noin 40 prosenttia ovat kansainvälisiä matkustajia Aasiasta, Yhdysvalloista sekä Baltian maista ja muualta Euroopasta. Kerosen mukaan viime kesänä Latviasta ja Liettuaasta tuli runsaasti automatkailijoita, jotka vierailivat Suomessa ensimmäistä kertaa.

Arvot näkyviksi työssä

Eckerö Linen *M/s Finlandia* on ainut Suomen lipun alla toimiva matkustajalaiva, joka liikennöi Helsingin ja Tallinnan välillä. Yhtiön suomalainen rahtilaiva *M/s Finbo Cargo* kuljettaa myös matkustajia Helsingin Vuosaaresta Viron Muugaan.

Suomalaisuus ei sinällään anna yhtiölle mitään lisäarvoa, vaan sen pitää Kerosen mukaan näkyä arjessa.

– Arvojemme pitää näkyä toiminnassa. Niihin kuuluvat työn ilo, tekemisen reiluus ja eteen päin katsominen, Keronen luettelee.

Hänen mukaansa Eckerö Linen arvot näkyvät suomalaisena suoraselkäisyytenä ja reiluutena, joita toteutetaan toimiessa asiakkaiden, yhteistyökumppaneiden ja henkilökunnan kanssa.

– Haluamme olla sen arvoisia, että meidän kanssamme halutaan tehdä yhteistyötä. Se heijastuu myös meidän työnantajakuvaamme, Keronen täsmentää. ⚓

Henkilökunta luottaa Eckerö Lineen

GREAT PLACE TO WORK -yritystutkimuksen Trust-indeksi eli työntekijöiden luottamuksen taso työnantajaan oli noussut Eckerö Linessä viime vuonna vaikeasta taloudellisesta tilanteesta huolimatta.

– Olimme ilahtuneita tuloksesta, sillä viime vuosi oli henkilöstölle vaikea,

toimitusjohtaja Taru Keronen toteaa.

Hänen mukaansa tutkimus osoittaa, että työyhteisön jäsenet luottavat toisiinsa ja työnantajaan sekä uskovat kaikkien toimivan yhteisen päämäärän saavuttamiseksi. Keronen kertoo, että niin hyvistä kuin huonoistakin asioista pyritään puhumaan avoimesti.

– Emme viihdytä tai tee sirkustemppeja, vaan teemme yhdessä töitä, Keronen summaa.

Great Place to Work julkaisee Suomen parhaat työpaikat vuosittain. Sen tekemässä tutkimuksessa selvitetään työntekijöiden kokemuksia yritysten johtamisesta. ⚓



M/S ROSELLA toimii tärkeänä huoltovarmuuslaivana Maarianhaminan ja Kapellskärin välillä

M/s Rosellan kahvilassa cateringemäntänä työskentelevän Maria Asplund-Mäkisen mukaan päivittäisliikenteen Maarianhaminasta Ruotsiin on toimittava myös poikkeusaikana.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT MARIA ASPLUND-MÄKINEN

<

Kahvilan cateringisäntä/tarjoilija Andreas Karlsson, hovimestari Lena Carlsson ja kokki Jesse Granlund.

Viking Linen M/s Rosella-laiva on erittäin tärkeä laiva Ahvenanmaalle. Alus liikennöi Maarianhaminasta Kapellskäriin päivittäin ja kuljettaa kyydissään rekkoja, trailereita, muita ajoneuvoja sekä matkustajia.

– Rosella on Ahvenanmaan tärkeimpiä huoltovarmuuslaivoja. Laiva on liikennöinyt koko ajan korona-aikana. Laiva ajaa Maarianhaminasta Kapellskäriin kahdessa ja puolessa tunnissa ja kuljettaa kyydissään paljon päivittäismatkalaisia, ajoneuvoja sekä rahtia, Rosellan kahvilan cateringemäntä **Maria Asplund-Mäkinen** kertoo.

– Korona-aika on vähentänyt matkustajamääriä, mutta siitä huolimatta kyydissämme on kulkenut ihan hyvin ihmisiä. Laivamme ja liikennöimämme reitti on tärkeä Ahvenanmaan toiminnalle, hän kommentoi tilannetta tammikuussa.

Asplund-Mäkinen käy Rosellalla töissä Ruotsista

Asplund-Mäkinen ja hänen vaihtoparinsa asuvat Ruotsissa. Heidän lisäksi pari-kolme Rosellan työntekijää ovat Ruotsista. Laivan muu henkilökunta on suomalaista ja asuu pääosin Ahvenanmaalla.

– Ahvenanmaalla asuvat sanovat usein, että saarilla kaikki on aika kallista. Elämi-



Tarjoilija Andreas Karlsson kahvilan kassassa. Suojavarusteisiin kiinnitetään laivalla erityistä huomiota korona-aikana.



KOKKI PATRIK JOHANSSON

nen ei ole halpaa. Jos merimiehen palkkaa aiotaan leikata, niin palkalla ei tule enää toimeen.

Saarilla monen perheen elanto on täysin merenkulun varassa. Pienempi palkka tarkoittaisi pienempiä verotuloja, mikä näkyisi välittömästi Ahvenanmaan kuntien tuloissa ja heijastuisi esimerkiksi terveydenhuoltoon, koulutukseen ja infran ylläpitoon.

Varustamoiden on pidettävä huolta työntekijöistään

Maarianhaminassa kotipaikkaansa pitää myös Viking Line -varustamo. Maria Asplund-Mäkinen toimii M/s Rosellassa laiva-



Kylmäkko Josefín Eriksson komentosillalla harjoituksissa.

luottamusmiehenä. Hänen mukaansa laivamiehistö on kuin yhtä perhettä. Työkavereita tuetaan ja kannustetaan sekä asiakkaille näytetään aina hyvää mieltä.

– Alusten miehistöt ovat tehneet kaikkensa, että aluksilla on vaikeista ajoista huolimatta hyvä henki matkustajille ja erilaisia terveys- sekä turvallisuusohjeita noudatetaan.

Asplund-Mäkinen on huojentunut siitä, että koronarokotukset ovat alkaneet, mikä tarkoittaa sitä että tänä vuonna vielä varmuudella risteilläään.

– Ihmisille annetaan tällä hetkellä koronarokotuksia. Risteilyt tulevat käynnissä ➤

SUOMEN HALLITUS otti käyttöön tammikuun 27. päivä jälleen uudet matkustusrajoitukset, jotka ovat voimassa helmikuun loppuun. Jatkuvasti muuttuvat rajoitukset ovat aiheuttaneet hämmennystä matkustajille. Sen seurauksena Viron uusi pääministeri **Kaja Kallas** toivoi Suomelta löytyvän ymmärrystä tiukkoihin matkustusrajoituksiin.

tymään rytinällä vielä tämän vuoden puolella, kun korona on saatu aisoihin.

Asplund-Mäkinen on työskennellyt Viking Line -varustamossa 17 vuotta. Monet Viking Linella työskentelevät ovat pyhittäneet koko elämänsä varustamolle, jos näin voi sanoa.

– Meriurani alussa työskentelin hetken aikaa M/s Cinderellassa, josta siirryin M/s Ålandsfärjaniin 2004 ja sen jälkeen vuonna 2008 M/s Rosellaan, joka oli tuolloin Ruotsin lipun alla. Aluksen lippu vaihtui vuonna 2014 Suomen lipuksi. Minulta kysyttiin, että haluanko tulla töihin Suomen lipun alle. Minulla oli suora vastaus: tahdon.

Nuorten ja vikaeraajien elämäntilanne huolettaa

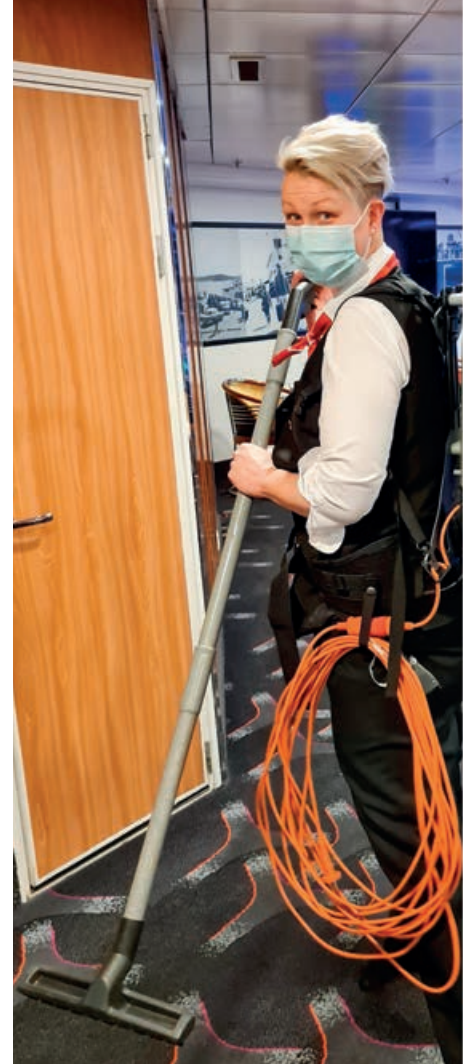
Koronatilanteen tähden noin 60 prosenttia M/s Rosellan miehistöstä on ollut lomautettuna. Alusta liikutellaan tällä hetkellä noin 21–35 henkisen miehistön voimin, eli niin sanotulla turvallisuusmiehistöllä. Viikonloppuisin miehistömäärä on voinut nousta 44:ään. Henkilökuntaa on kutsuttu töihin niin sanotun senioriteetin perusteella, eli pisimpään ”talossa” olleille tarjotaan töitä ensimmäisenä.



VAHTIMIES PETER JANSSON

– Nuorilla on perheet ja asuntolainat. Laivoilla on paljon myös vikaeraajia ja he sekä muut määräaikaiset työntekijät ovat kaikista heikoimmassa asemassa.

Toivottavaa siis on, että risteilyliikenne käynnistyy vauhdikkaasti, kuten analytikot uskovat, lähikuukausina. Koronarokote antaa positiivisen piristeruiskeen myös matkustuselinkeinolle – ja sitten taas mennään! 🇫🇮



CATERINGEMÄNTÄ/TARJOILIJA MARIA ASPLUND-MÄKINEN

M/S ROSELLASSA EI YHTÄÄN KORONATAPAUSTA

MAARIANHAMINASTA Ruotsin Kapellskäriin liikennöivällä M/s Rosellalla ei ole ollut yhtään koronataapausta.

– Koko henkilökunta käyttää maskia, käsidesiä ja suojahanskoja, joita jaetaan myös matkustajille. Täällä on väljää ja pidämme hygieniasta huolta.

Ruotsiin kaikista tiheintä vuoroväliä ajavan Rosellan ”nolla” koronataapausta on hyvä osoitus siitä, että laivalla matkustaminen on turvallista.

Maria Asplund-Mäkinen Skövdestä on sielultaan suomalainen

MARIA ALOITTI TYÖT merillä 21-vuotiaana. Hän on työskennellyt Viking Linella ja Ålands Färjanilla.

Vanhempani ovat suomalaisia, jotka muuttivat Suomesta Ruotsiin 1960-luvulla työn perässä. Onneksi isäni pisti minut opettelemaan ja puhumaan suomen kieltä 2-vuotiaasta eteenpäin, vaikka ihan helppoa se ei ollut. Julkinen paine painotti ruotsin kieltä.

Ahvenanmaalla ja M/s Rosellassa puhutaan ruotsia. Suomen kielen osaaminen on kuitenkin helpottanut laivaluottamusmiehenä neljä – viisi vuotta toimineen Maria Asplund-Mäkisen työtä, koska monet työehto- ja lakiasiat ovat suomeksi.

– Kun menin Merimies-Unionin luottamusmieskurssille muutama vuosi sitten, niin sain Suomen laki -kirjan käteeni. Kyllä siinä oli hieman ”haastetta” selvittää asioista, mutta kyllä se myös kannatti, Asplund-Mäkinen tuumaa.

LIIKENNEMINISTERI HARAKKA MERIMIES-LEHDELLE:

VAIKEA ARVIOIDA, milloin koronasta päästään

”Merenkulkijat, varustamot ja muut alan toimijat ovat jatkaneet pandemiankin aikana tärkeää työtään. He ovat osaltaan mahdollistaneet sen, että Suomelle elintärkeä rahtiliikenne on kulkenut”, toteaa liikenneministeri Timo Harakka.

TEKSTI JUHANI ARO KUVA JUHA GRANATH

Liikenneministeri Timo Harakka ei halua ennustaa koronaviruksen vaikutuksia sen paremmin pitkällä kuin lyhyelläkään tähtäimelle. Kukaan ei vielä tiedä, milloin pandemia saadaan kuriin.



Tammikuun lopussa julkistettiin vuotuinen *Varustamobarometri*. Se ennustaa laivanvarustajille tällekin vuodelle kovia aikoja. Suurin osa suomalaisista merimiehistä on edelleen pitkällä lomautuksella. Toisaalta jouluna alkanut rokottaminen toi hieman valoa tunnelin päähän ja lisäsi varustamoiden optimistisuutta hitusen.

Liikenneministeri **Timo Harakalle** (sd.) barometrissa silmään pistivät erityisesti covid-19-pandemian vaikutukset toimialaan.

– Pandemia on vaikuttanut alaan syvästi ja barometrin vastaukset heijastelevat myös epävarmuutta tulevaisuudesta. Toisaalta on ilahduttavaa, että barometrissa nähdään jo valoa tunnelin päässä, ministeri sanoo.

Elpymisestä vaikea antaa tarkkaa arviota
Harakan mukaan tarkkaa arviota alan elpymisen aikataulusta on vaikeaa antaa.

– Rokottamiset covid-19-tautia vastaan ovat juuri käynnistyneet. Koronavirusrokotteissa on edetty suurempiin rokotusryhmiin ja rokotuksia on alettu antaa entistä useammassa paikassa, hän sanoo.

– Koronapandemia on muuttanut maailmaa. Jatkossa ehkä mietitään liikematkailun osalta entistä tarkemmin, onko fyysisen läsnäolo tapahtumassa tai kokouksessa tärkeää. Uskon kuitenkin, että ihmiset tahottavat edelleenkin matkustaa elämysten äärelle. Kotoilu pikemminkin lisää tavaroiden kuljetusta – myös meritse – kun keskitytään oman kodin varustamiseen ja koristamiseen, Harakka arvioi.

– Koronapandemian pitkäaikaisia vaikutuksia alaan on tässä vaiheessa vaikea arvioida ja niihin vaikuttaa esimerkiksi tautitilanteen kehittyminen vuoden 2021 aikana.

– Lainsäädännön näkökulmasta on hyvä arvioida, miten lakeja ja asetuksia voitaisiin kehittää niin, että ne jatkossa vastaisivat paremmin mahdollisiin uusiin pandemian aiheuttamiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin.

– Merenkulkijat, varustamot ja muut alan toimijat ovat jatkaneet pandemiankin aikana tärkeää työtään. He ovat osaltaan mahdollistaneet sen, että Suomelle elintärkeä rahtiliikenne on kulkenut, Harakka lupaa. 

”JOKAINEN TYÖPAIKKA SUOMEN LIPUN ALLE ON ENEMMÄN KUIN TÄRKEÄ.”

M/T LUNNI JA M/T UIKKU Suomen lipun alle EU-miehistöillä

Uudet tankkilaivat, M/t Lunni ja M/t Uikku, saapuivat Suomen lipun alle alkuvuodesta. Ne korvasivat Nesteen vanhat tankkerit, Nesteen ja Futuran. Suomen lipun alle saapuneisiin Lunniin ja Uikkuun tuli EU-miehitys. Lunnissa on 17 hengen miehitys ja M/t Uikussa vastaava.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU

— **O**n tärkeää, että merimiestäidolla on jatkuvuutta, eikä alaa päästetä hiipumaan, moottorimies **Kennet Edlund** on tyytyväinen Suomen lipun alle saapuneisiin uusiin tankkilaivoihin.

M/t Lunni sai siniristilipun ahteriinsa joulukuun lopussa ja M/t Uikku 25. tammi-kuuta. Tankkerit ostettiin *Stenerseniltä* Norjasta. Ensimmäisen kuukauden aikana aluksella oli perehtymässä ylimääräisinä useampia päällystöpuolen työntekijöitä, jotka tulisivat tekemään töitä uusilla aluksilla.

Merimiestäidolla on oltava jatkuvuutta ja tulevaisuutta

– Jokainen työpaikka Suomen lipun alle on enemmän kuin tärkeä. On erittäin hyvä, että tankkilaivat saapuivat Suomen lipun alle ja niissä on EU-miehistö. Suurin osa miehistöstä on suomalaista ja joitakin virolaisia, Lunnissa ensimmäisellä törnillä olut moottorimies Kennet Edlund tuumii.

Nesteen tankkereilla työuransa tehnyt Edlund on seurannut maailman politiikan tilanteita viime kuukausien osalta huolestuneena.

– Meidän on pidettävä kiinni omasta,

suomalaisesta tankkilaivastosta. Maailmanpoliittinen tilanne voi heijastua myös Itämeren merikuljetuksiin, hän muistuttaa.

Österlundin ennustusten ensimmäinen luku toteutui

Lippueamiraali **Bo Österlund** julkaisi tammi-kuussa tasan kaksi vuotta sitten historian ensimmäisen Suomen merikuljetusten huoltovarmuudesta tehdyn väitöstutkimuksen. Väitys osoitti Suomen lipun olevan tärkein tekijä, jolla turvataan maamme merikuljetukset poikkeusolosuhteissa. Österlund nosti esiin väitöksessä erityisesti



Suomen öljykuljetusten huoltovarmuuden turvaamisen.

Kukaan ei olisi voinut uskoa, että vain kaksi vuotta väitöksen julkaisun jälkeen koronapandemia sulki Suomen rajat muuhun maailmaan. Suomen meriliikenteen tuonti- ja vientikuljetuksia turvataan tälläkin hetkellä, helmikuussa 2021, huoltovarmuuskuljetuksina.

– Maskeista kohuttiin keväällä 2020 kuukausikaupalla julkisuudessa. Samaan aikaan Suomen elintarvikehuolto kauppoihin, apteekkien lääkkeitä, tehtaiden raaka-aineet ja polttoainekuljetukset turvattiin kauppalaivoilla huoltovarmuuskuljetuksina. Niistä ei kuitenkaan pidetty meteliä, vaan koko julkinen keskustelu velloi maskien ympärillä, Edlund puistelee päätään.

Suomi sijaitsee Pohjolan perukoilla meren takana. Lähestulkoon kaikki tavara tuodaan maahamme kauppalaivoilla.

– Suomen kuljetuksista yli 80 prosenttia hoidetaan meriteitse. Jos laivakuljetukset eivät toimisi, kansalaisilla olisi tällä hetkellä paljon suurempia huolenaiheita kuin maskit. Laivaliikenteen oletetaan toimivan nykyään liian automaattisesti: mandariinit vain saapuvat kauppohen hyllyihin ja sillä siisti.

Kustannussäästöjen hakeminen on loputon kujanjuoksu, jos sille tielle lähtee

Edlund aloitti työuransa merillä 1980-luvulla. Moottorimies kertoo, että huoli työpaikan menettämisestä on ollut aina läsnä laivatyössä.

– 20–30 vuotta olen elänyt ”pelko ahterissa” siitä, että työt loppuvat jonain päivänä. Onnekseni niitä on kuitenkin riittänyt ja olen pysynyt uskollisesti samassa varustamossa ja tehnyt työni tunnollisesti. Ikävä kyllä monella muulla merenkulkijalla ei ole käynyt yhtä hyvä tuuri: aluksia on ulosliputettu ja väkeä vähennetty vuosien varrella.

Merenkulku on yksi globaalisti kilpailuimmista aloista. Edlundin mukaan vaikuttaa välillä siltä, että varustamot pyrkivät saamaan taloudellisesti kaikki hyödyt irti, mitä irti vain on ”revittävässä”. Kustannussäästöjä haetaan erilaisin omistusjärjestelyin ja miehistöjä koitetaan halpuuttaa voittojen maksimoimiseksi.

– Kujanjuoksu on loputon, jos sille tielle lähtee. Merenkulussa ulosliputuksia on nähty kautta aikain. Sieltä ilmiö siirtyi maihin. Ensimmäin siirrettiin tehtaat Kiinaan. Palkat ja elintaso ovat nousseet myös siellä, joten nyt tuotantoa siirretään Afrikkaan.

– Sama ilmiö on nähtävissä myös merenkulussa Itämerellä, jossa virolainen työvoima oli pitkään suomalaista halvempaa. Nyt elintason ennustetaan nousevan Virossa kymmenessä vuodessa samalle tasolle kuin Suomessa. Virossa palkat ovat nousseet, joten sieltäkään ei tahdo löytyä suomalaisille laivoille uutta työvoimaa, jolla varustamot voisivat paikata syntyneitä osaamisvajetta.

”Päivittäkää pätevyyttenne kuntoon, niin uutta työtä voi löytyä”

Moottorimies Kennet Edlund tietää mistä

puhuu, sillä hän kertoo olevansa tällä hetkellä kolmatta vuotta töissä tankkilaivoilla ”ylimääräistä”, koska aluksiin ei löytynyt työvoimaa. Edlundin mielestä on viimeiset hetket turvata suomalaisten alusten tulevaisuus ja miehistöosaaminen.

– Merenkulku ei tule häviämään maailmasta, päinvastoin. Tärkeää on kasvattaa Suomen lipun alla olevaa tonnistoa ja suomalaista miehistöosaamista. Nuorille on oltava työpaikkoja merillä, niin tekijöitä kylä varmasti saadaan houkuteltua. Merenkulku on hyvä ala olla töissä, Edlund itse on viihtynyt merillä vuosikymmeniä.

”Härmäläisen” väen tulevaisuus suomalaisilla laivoilla turvattava

Suomalaisilla tankkilaivoilla alkaa olla tällä hetkellä jo pulaa osajista määrättyihin miehistötehtäviin. Edlund kannustaa merimiehiä päivittämään omat pätevyydet kuntoon ja olemaan varustamoon rohkeasti yhteydessä.

– Hankkikaa pätevyydet, niin tankkilavoista ja muistakin aluksista voisi saada töitä.

Katsoessaan pitkää merimiesuraansa taaksepäin Edlund pitää tärkeänä myös valtiollisen ymmärtämyksen ja pitkäjänteisen työn suomalaisen merenkulun edistämiseksi.

– Suomen valtion pitää katoa pitkäjänteisesti merenkulun tuomia hyötyjä maallamme, eikä pohtia pelkkiä menoja hallitusohjelma kerrallaan. Suomi elää vahvasti merestä. Fyysinen sijaintimme ei muuksi muutu Euroopan kartalla. 📍



LAIVASÄHKÖMIES VILLE KOSKINEN: HALVALLA EI SAA HYVÄÄ.

Suomalaisten rahtivarustamoiden tulos EI PARANE VAIHTAMALLA MIEHISTÖÄ HALVEMPAAN

ESL Shippingin M/s Arkadialla on riittänyt hyvin töitä koronapandemiasta huolimatta. Varustamo antoi loppusyksystä positiivisen tulosvaroituksen.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT VILLE KOSKINEN JA MIEHISTÖ

”Eihän tässä voi olla kuin tyytyväinen, että varustamolla menee hyvin ja töitä on riittänyt. Koronapandemian alussa muutamat alukset seisoivat, mutta sen jälkeen kaikki laivat ovat olleet koko ajan liikenteessä”, laivasähkömies **Ville Koskinen** on tyytyväinen.

Koronapandemia lisäsi rahtikuljetuksia maailmalla ja kotimaassa

Koronapandemia ei ole heikentänyt suurten rahtivarustamoiden taloustilannetta. Tavaraa on liikunut koko ajan ja Shanghaissa rikottiin viime vuonna jopa rahtienäytyksiä. Myös Suomessa suuret rahtivarustamot ovat pärjänneet hyvin. Tästä johtuen laivasähkömies Ville Koskinen ei näe minkäänlaista tarvetta lähteä ainakaan heikentämään työehtoja.

– Olemme miettineet laivalla monesti, että jos varustamo antaa positiivisen tulostuloksen, niin tulos ei siitä ainakaan parane, jos EU-miehistöä vaihdetaan sekamiehitykseen. Päinvastoin, se aiheuttaa varustamolle vain hallaa.

Tammikuussa julkaistu *Varustamobarometri* kokoaa yhteen varustajien näkemykset menneen vuoden toiminnasta. Vuoden 2020 barometrissa todettiin Suomen lipun olevan kallis. Tähänkin Koskisella on oma näkökantansa.

– Halvalla ei saa hyvää. Suomen lipun alla on kuitenkin jonkinlaiset inhimilliset työehtosopimukset ja suomalaisen miehistön vaihdot pelaavat. Koronapandemian seurauksena rahtivarustamoilla on ollut erityisiä ongelmia EU:n ulkopuolisen, eli käytännössä filippiiniläisen, miehistön vaihdoissa.

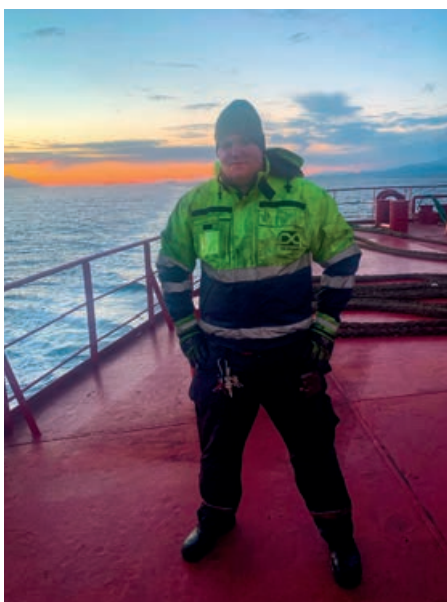
EU-miehistön määrää aluksilla tulisi lisätä, ei vähentää

Jos suomalaista merenkulkua halutaan ylläpitää, niin Suomen lippu ja suomalainen miehistö ovat ehdottomia.

– Suomalaisista merimiehistä ei saa luopua, päinvastoin heitä tulisi lisätä aluksilla. Kysyntä luo tarjontaa ja se heijastuu myös merenkulun oppilaitoksiin. Jos merillä on töitä tarjolla, merikouluihin saadaan alan



M/s Arkadia upeissa maisemissa Pohjois-Norjan Narvikissa, josta se kuljetti rautamalmia Bremeniin Saksaan.



Laivasähkömies Ville Koskinen toimii kutsumusammattissaan merimiehenä.

uusia opiskelijoita.

M/s Arkadialla on sekamiehitys. Aluksen EU-miehistö koostuu suomalaisista ja välillä aluksella vikaeraa virolaisia meri-

Suomalainen merenkulku pitää säilyttää. Kysyntä luo tarjontaa.



miehiä. Muu miehistö saapuu Filippiineiltä. Koskisen mielestä rahtivarustamoissa ei nähdä tällä hetkellä metsää pulta, kun vuodesta toiseen jauhetaan vanhaa sekamiehitysmanttraa.

– Varustamoissa on mielestäni mennyt hieman trendiksi tämä sekamiehitys, vaikkei siinä ole edes välttämättä mitään taloudellista hyötyä pitkässä juoksussa.

Alusten sekamiehittäminen EU:n ulkopuolisella miehistöllä on syönyt suomalaisten merimiesten vakansseja. Nyt määrättyihin tehtäviin ei tahdo enää löytyä tekijöitä.

– Nykyään ei opiskella enää niin paljon vahtikonemestareiksi, perämiehiksi ➤

Tämä on
kutsumus-
ammatti.



ja vahtiperämieheksi, koska töitä ei ole tarjolla.

– Tilanteesta on muodostunut surullinen oravanpyörä, mitä olemme seuranneet laivalla omia harjoittelijoitamme. Olemme neuvoneet heitä, että kannattaa mennä suoraan ammattikorkeakouluun, koska pik-

kuperämiehen ja vahtikonemestarin kirjoilla ei tee kohta enää mitään. Nämä tehtävät on korvattu jo monessa paikassa.

Kysyntä luo tarjontaa: varustajien on annettava vahva signaali, että suomalaista työvoimaa tarvitaan

Syynä tilanteeseen Koskinen pitää sekamiehitystä.

– Jos kouluihin menee sellaista infoa, että alaa on turha enää opiskella, niin ei kukaan lähde enää opiskelemaan merenkulkua. Nyt eläkeukot joutuvat palaamaan laivoille takaisin töihin paikkaamaan osaa-

javajetta ja heitä käytetään ikävä kyllä tilanteessa myös hyväksi.

Peli ei ole kuitenkaan vielä menetetty, päinvastoin. Suomalaisesta merenkulusta ja merimiesosaamisesta tulee pitää kiinni, kuten myös Suomen lipusta.

– Kysyntä luo tarjontaa. Varustajien on annettava nyt sellainen signaali, että suomalaisille ja eurooppalaisille merenkulkijoille on tarvetta, niin alalle saadaan hyvin nopeasti uutta työvoimaa. Signaalin meneminen kouluihin on erittäin tärkeä asia. Viiden vuoden sisällä tilanteemme on jo aivan toinen, se on pitkä aika. ⚓

ESL:N SHIPPINGIN M/S ARKADIA ajaa hakurahtia Amerikasta, jossa vastassa ovat tiukat säännökset

ESL Shippingin M/s Arkadia ajaa tänä päivänä enimmäkseen hakurahtina rautamalmia ja puupellettiä.

– Kuljetamme tällä hetkellä lastia Norjan Narvikista Bremeniin Saksaan, M/s Arkadian laivasähkömies **Ville Koskinen** kertoo.

Suomessa alus vierailee usein Kokkolan satamassa. Arkadia ajaa rahtia myös rapakon takaa Amerikasta ja Kanadasta saakka.

– Korona on sekoittanut nyt hieman pakkaa satamien osalta. Aiemmin talvisin ajoimme Mississipille ja kesäisin Kanadaan Baffininsaarelle, josta haemme rautamalmia.

Merenkulku rapakon takana todella byrokraattista

Koskinen on työskennellyt ESL Shippingissä laivasähkömiehenä joulukuusta 2013 lähtien. Tuona aikana hän on seilannut rapakon taakse useita kertoja. Amerikka on hankala paikka mennä laivalla.

– Amerikassa on todella tiukat säännöt ja systeemit. Etenkin kippari ja konepäällik-

kö joutuvat täyttämään suuren pinon papereja Jenkkilän reissulla.

Laivalla on tehtävä myös erilaisia testejä, jotta ovet Amerikkaan avautuvat. Esimerkiksi painolastivesiä on pumpattava jenkkien omilla ohjelmistoasetuksilla.

– Aiemmin painolastiveden pumppaaminen oli rutiinityötä. Nyt se vaatii jo hieman tietokoneälyä. Jenkeissä painolastivedet on pumpattava UV-reaktoriin filtringin läpi, joka puhdistaa siitä bakteereita. Laitteisto pyörii määrättyllä nopeudella ja painolastivesien on oltava reaktorissa tietyn aikaa ennen kuin ne pääsevät sieltä läpi, Koskinen selostaa.

M/s Arkadia on 56 000 tonnin laiva. Yliperämies joutuu pumppaamaan painolastivettä useamman vuorokauden, ennen kuin työ on valmis. Suomalaisilla laivoilla tekniikka on kunnossa ja miehistöltä löytyy ohjelmisto-osaamista. Mitenkähän on Amerikkaan liikennöivien mukavuuslippulaivojen laita?

– Amerikassa näkee kyllä mukavuuslippulaivoja, on Monroviaa ja monia muita.

Sitä olen kyllä monesti kyllä ajatellut, että onkohan niillä sellaisia laitteistoja, joita satamaan pääsyyn Amerikassa vaaditaan, Koskinen pohtii. ⚓

Rahtia Marokosta ja Algeriasta

Koronapandemian myötä M/s Arkadia on ajanut rahtia myös Välimerellä. Uusia maita ovat Marokko ja Algeria.

M/s Arkadia

EU-miehitys:
päällikkö
konepäällikkö
kokkistuerkki
yliperämies
pursimies
laivasähkömies

muu miehistö filippiiniläistä

HENKILÖKUVA

Laivasähkömies Ville Koskinen

En ole koskaan ajattelut tekeväni mitään muuta työtä kuin tämä.
Merimiehen työ on kutsumusammatti.

Olen 26-vuotias, toisen polven merimies. Isä teki työuransa merillä ja toimi kokistuerttina. Viimeisenä hän oli töissä jäänmurtaajilla ja pääsi 55-vuotiaana eläkkeelle, kun seilaukset tulivat täyteen.

Olen neljän vanhasta pyörinyt laivoilla, jäänmurtaajilla. En ole koskaan miettinyt, että voisin tehdä jotakin muuta kuin merenkulkua. Kun aloitin työt reilu kymmenen vuotta sitten, niin aina sai jobia jostakin, muttei enää. Ei meitä nuoria täällä niin kauheasti

ole. Ensimmäinen työpaikkani oli Neste-varustamossa vuonna 2011. Välissä olin vuoden armeijassa. Viimeksi työskentelin *M/t Palvassa* ja *M/t Stena Poseidonissa*, mutta ne myytiin ja ulosliputettiin Suomen lipun alta 2013. Sen jälkeen olen ollut ESL Shippingissä joulukuusta 2013, jossa vuodesta 2017 lähtien olen toiminut vakituksena.

Laivat ovat teknisiä ja hankalia työympäristöjä, joten vaatii kunnon koulutuksen ja kokemuksen työskennellä niillä. Suomalaisen merimiesten osaamistaso on pääsääntöisesti korkea. Mentaliteettimme on se, että teemme kaikkemme sen eteen, että laiva liikkuu. Olemme yhteydessä konttoriin ja tilaamme varaosia, emme juokse nurkan taakse, jos tulee ongelmia.

Suomalaiset yrittävät keinolla millä hyväällä yrittetään pitää vehkeet kunnossa ja laivan liikkeessä. Suomalaisen merimiesten onkin oltava tiukkana oikeuksiensa puolesta, kun niitä ei ole enää niin kauheasti muutenkaan. En henkilökohtaisesti haluaisi antaa omaa vakanssiani EU:n ulkopuoliselle työvoimalle, enkä toivo sitä kenenkään muunkaan kohdalle.

Mielestäni merimiehen elämän pitää olla inhimillistä: ei sellaista, että ollaan puoli vuotta töissä ja sitten puoli vuotta taas kotona. Suomalaista merimiestä ei voi laittaa enää sellaiseen työvuorotteluun kuin oli 1970-luvulla. Nyt sitä teetetään filippiiniläisillä. Heillä on mielestäni epäinhimillisen pitkät törnit. Meillä työskentelevät usein samat henkilöt laivalla. He saavat olla muutaman kuukauden kotona, jona aikana he käyvät etsimässä vielä töitä Manilasta ennen kuin palaavat taas puoleksi vuodeksi töihin laivalle, jos pääsevät takaisin tänne. 🚢



PÄTKÄTYÖLÄINEN TUOMO MARKKANEN:

”TIUKKAA ON, mutta pärjäilen”

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT ARTO NORDLUND



Vanhemmiten vakinainen työpaikka ja säännöllinen elämä maistuisivat. Pättät rassaavat pitemmän päälle, Tuomo Markkanen sanoo.

On keskiviikko Sastamalassa Pirkanmaalla. Keikkamies **Tuomo Markkasen** keittiön uunissa ruskistuu makaronilaatikko.

Toki makaroni maistuu, mutta vielä on nukkuttava yksi yö ja sitten.

– Torstai ja hernekeittopäivä. Letut vielä jälkiruoaksi. Siinä työttömän työntekijän viikon huippuhetki. Ravintolassa olen käynyt syömässä viimeksi kesällä, Tuomo Markkanen naurahtaa.

Vielä runsas vuosi sitten Tuomo Markkanen työskenteli *M/s Finlandian* ravintoloissa. Sitten tuli korona, lähtö kotiin ja kevääksi suunniteltu paluu laivalle karahti kiville.

Yliopistolta keikkatyöläiseksi

61-vuotiaan Tuomo Markkasen neljän vuosikymmenen matka maalla ja merellä alkoi vuonna 1981 Pieksämäen legendaariselta rautatieasemalta. Nuorukainen oli päässyt lukemaan vero-oikeutta Tampereen yliopistoon ja mielessä siinsi notaarin paperit.

– Lukuhommat eivät oikein ottaneet tulta. Päädyin Tukholman Grand Hotellin tiskiin, josta etenin juhlakerroksen viinikassaksi. Sitten välillä armeijaan Suomeen, takaisin Ruotsiin ja sieltä Porin yökerhojen

kautta merimieheksi, Markkanen kertoo.

Tuomo Markkasen merimieselämä alkoi vuonna 1987 Silja Linen matkustajalaiva M/s Wellamon ravintoloissa. Sen jälkeen meni pari vuotta maissa, kunnes pesti M/s Rosellalla aloitti vuosien pätkätyöputken ”Viikkarin” eri alusten baareissa, ravintoloissa ja yökerhoissa.

– Välillä piipahdin Tampereen yliopistolle ja tein töitä maissa. Vuoden 1999 viimeisenä päivänä lähdin takaisin merille, ja se pätkäputki kesti kahdeksan vuotta, Markkanen muistelee.

Kahdeksan vuoden pätkätyöputki

Tuomo Markkasen taivas tummui vuonna 2008, kun avovaimo sairastui vakavasti. Edessä oli taas paluu maihin pariksi vuodeksi. Pätkätyön tuoma epävarmuus vaihtui epävarmuuteen avioparin tulevaisuudesta.

– Kun olin saanut vaimon avustaja-asiat järjestykseen, lähdin joka paikan höyläksi Kristina Cruiselle. Muutaman viikon ristei-



Pidän eniten Helsingin ja Tukholman välisestä reitistä. Siinä päivät rytmittyvät mukavasti, ja päivisin ehtii vielä pistäytyä kaupungillakin, Tuomo Markkanen tuumaa.

lypesti Välimerelle, Mustamerelle ja Kreikan saaristoon auttoi hieman alakuloon.

– Kristina Cruisen keikan jälkeen aloitin kahdeksan vuoden pätkätyöputken M/s *Silja Serenadella*. Hain tuona aikana muutama otteeseen vakinaista työsopimusta, mutta aina nuoremmat menivät ohi, Markkanen kertoo.

Markkanen heitti Silja Serenadella keikkaa aina vuoden 2019 alkuun asti, kunnes kyllästyi jatkuvaan epävarmuuteen ja jäi maihin. Aika Sastamalassa alkoi kuitenkin käydä pitkäksi, ja taas miestä vietiin. Alkoi toistaiseksi viimeinen pätkäputki Eckerö Linen M/s *Finlandialla*.

– Matkustajaliikenne hiljenee aina alkuvuodesta ja pätkätyöläisten työt vähenevät. Niin kävi myös viime vuoden tammikuussa. Tarkoitukseni oli palata laivalle keväällä, mutta korona pysäytti kaiken. Kotona ollaan edelleen, Markkanen hymähtää.

Matkustajaliikenteen romahdus on pannut Tuomo Markkasen miettimään ”miten markat” tulevana vuosina riittävät elämiseen. Pudotus on ollut melkoinen.

– Palkkatulo on vaihtunut työttömyyspäivärahaan. Se on noin puolet pätkätyöläisen nettopalkasta. Kyllä se elämiseen riittää, mutta käteen ei jää mitään. Tässä oppii tulemaan pienellä toimeen, kun on pakko, Markkanen sanoo.

Kaaosta maalla ja merellä

Tuomo Markkanen eli ennen koronaa säännöllisen epäsäännöllistä elämää. Kymmenkunta päivää peräperää töissä ja kymmenkunta vapaalla. Ainaista epävarmuutta korvasivat kohtalain palkka ja kelvolliset työsuhde-edut sekä liuta erinomaisia työkavereita ja mielekäs työ.

– Aikoinaan kun tuli töistä kotiin, ensimmäiset päivät menivät lepäillessä. Nykyään meininki on sama joka päivä. Nyt on elämä tasaista, sen korona sai aikaan, Tuomo Markkanen tuumii.

Nyt Sastamalan kerrostalohuoneistossa äänessä on vain radiojuontaja, joka kertoo Sokotelin aloittavan hotelleissaan 200

työntekijäänsä koskevat yt-neuvottelut. Tuomo Markkanen puistaa päätään.

– Samaa kaaosta kuin merellä. Mikä se uusi normaali meriliikenteessä on, kun korona tukahtuu? Ulkomaalaisten työntekijöiden ryntäykseen Ruotsin ja Tallinnan laivoille en usko, sillä näillä reiteillä pitää palvella paikallisilla kielillä.

– Itse olen valmis töihin, kunhan taivaankappaleet ovat asettuneet entiselleen ja korona väistynyt. Eikä sillä ole väliä, onko työ maalla tai merellä. Pääasia on, että on työtä ja toimeentuloa. Rokotteen otan heti, kun sen saan, Markkanen vakuuttaa.

Pätkä- vai eläkeputki?

Tuomo Markkasen odottaa huomisen hernekeiton lisäksi eläkeputkeen pääsyä. Herneet ovat jo kattilassa likoamassa ja eläkepäivät mielessä.

– Jos ei ihmeellistä satu, niin ehdin eläkeputkeen nippanappa. Toki pätkäputkikin kiinnostaa, mutta sellaista nyt ei ole näköpiirissä. Ja voihan eläke- ja pätkäputken yhdistää, Markkanen toteaa.

Tuomo Markkanen pitää jatkuvasti yhteyttä työkavereihinsa. Pitkissä puheluissa sivutaan koronaa, puhutaan maailmanmenosta ja ”milloin mistäkin”. Mies viihtyy myös omassa rauhassaan.

– Yksineläjällä ei ole väliä, mihin asenoon vessapaperirullan asettelee. Tiedän että monilla eristykseen jääneillä työntekijöillä hermot ovat kireällä. Varsinkin perheettömät nuoret pätkätyöläiset ovat raastavassa tilanteessa.

Kuusikymppinen Markkanen kuuluu siihen sukupolveen, jolle sana ”solidariisuus” tuli tutuksi. Mies kantaa huolta omiensa lisäksi myös Ruotsin lipun alla seilaavista suomalaiskollegoistaan.

– M/s *Silja Symphonylla* seilaava ja Suomessa asuva kaverini sai joulutervehdyksenä irtisanomislapun. Siinä yhdessä pohdimme, miten ruotsalaisvarustamat hoitavat koronan jälkeiset takaisinottoveloitteensa. Parasta toivomme, mutta pahaa pelkäämme. 🍷

TULEVAISUUDEN MERENKULKU

Kuva: Getty Images



TULEVAISUUS ON TOIVOA TÄYNNÄ

Tulevaisuuden merenkulkija on hybridi. Hän työskentelee osan ajastaan satamassa, osan laivassa. Uusi uljas merimies osaa tehdä merimiessolmun ja päivittää tietokoneiden järjestelmät.

TEKSTI JUHA GRANATH

Kulunut vuosi on ollut suomalaiselle merenkulkijalle tuskaisa. Varustamot kauhistelevat koronan aiheuttamaa matkustajakatkoa. Merenkulkijat näkevät painajaisia työpaikkojensa ja jopa koko ammattikuntansa kaatoamisesta. Terveysviranomaiset pelkäävät uusia pandemioita.

Vain pörssianalytikot lupaavat merenkululle rahakasta tulevaisuutta. Korona kukistuu, talous elpyy, laivat täyttyvät kuluttajista ja vientitavarasta. Tallink- ja Viking-yhtiöiden osakekursseille povataan vahvaa nousua.

– Nämä talouden ennustajat katsovat maailmaa omien linssiensä läpi. Samalla he ohjaavat ihmisten odotuksia ja yritysten investointeja. Merenkulkijan tulevaisuuden sen sijaan määrittävät merenkulun toimin-

nan ja teknologian suuret murrokset, professori **Toni Ahlqvist** pohtii.

Tulevaisuuden tutkija Toni Ahlqvist Turun yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskuksesta ei ennakoï tulevaa kristallipallos- ta, vaan hänen näkemyksensä perustuvat mm. tieteellisiin artikkeleihin, historiallisiin aineistoihin, tilastoihin, haastatteluihin sekä asiantuntijakeskusteluihin.

Sitten vain katse tulevaisuuteen. Vieläkö meillä on 30 tai 50 vuoden kuluttua merimiehiä ja -naisia, risteilymäntiä- ja isäntiä, bilekeikkoja ja rahtikuljetuksia, professori Ahlqvist?

– Tavaraliikenteen kasvu jatkuu verkko-kaupan kasvun myötä. Laivoja voidaan käyttää liikkuvina sairaaloina ja tehtaina, jotka toisivat lisäkapasiteettia aina tarpeen vaatiessa. Satamat ja alukset automatisoi-

tuvat, merenkulkijoiden koulutus monipuolistuu, Toni Ahlqvist luettelee.

Professori ennakoï merenkulkijoille sen verran hyvää, että on syytä ottaa menolippu tulevaisuuteen.

Myötätuulta maailman merillä

Tulevaisuuden maailma kaupungistuu. Ilmastomuutos ja luonnon monimuotoisuuden köyhtyminen ovat tehneet laajoista alueista elinkelvottomia. Ihmiset pakkautuvat yhä tiiviimmin kaupunkeihin ja maailman suuret metropolit paisuvat paisumistaan.

Professori Ahlqvist näkee tulevan väestöpaon kaupunkeihin vaikuttavan myös merenkulkuun.

– Suursatamat kasvavat ja keskittyvät miljoonakaupunkeihin, ja niiden välille syntyy valtavia liikennevirtoja. Satamien läheisyyteen syntyy isoja varastokeskittymiä, joita kansainväliset Amazonin tapaiset suuryritykset käyttävät lisääntyvissä tavarakuljetuksissaan, Ahlqvist sanoo.

Nopeus on tulevaisuuden merillä. ➤

kenteessä valttia. Kun yritykset lupaavat toimittaa tuotteensa parissa tunnissa minne tahansa maailman kolkkaan, se vaatii suurten varastokeskittymien välistä vilkasta kanssakäymistä.

– Tulevaisuus on yhä enemmän ketterien ja nopeiden laivojen. Lisäksi alukset voivat ottaa avukseen uusia kuljetustapoja, kuten tavarankuljetuslennokit. Isojen alusten kasvua rajoittavat ympäristö- ja turvallisuuskysymykset, professori Ahlqvist ennakoii.

Nykyään maailman kaupasta 90 prosenttia kulkee meritse, mutta maailman päästöistä vain 2,5 prosenttia aiheutuu merenkulusta. Meriliikenne onkin suurien tavaramäärien kuljetuksessa ympäristölle paras kuljetusmuoto.

Tulevaisuus lupaa ympäristölle vielä lisää. Kansainvälinen merenkulujärjestö IMO päätti, että meriliikenteen on leikattava päästöjään 70 prosenttia vuoden 2008 tasosta vuoteen 2050 mennessä.

– Tavoite on hyvin saavutettavissa. Vetyä ja muita vähäpäästöisiä polttoaineita ajetaan kovaa vauhtia sisään, konetekniikka kehittyä ja energiaa pystytään säästämään ja päästöjä vähentämään aluksiin kehitetyillä sisäisillä kierroilla, Toni Ahlqvist vaikkeutaa.

Vielä tässä vaiheessa merenkulkijan tulevaisuus näyttää hyvältä. Globaali kaupungistuminen lisää merikuljetusten kysyntää. Laajeneva ympäristösääntely parantaa meriliikenteen asemaa entisestään maailman ympäristöystävällisimpänä suurten tavaramäärien kuljetusmuotona. Mutta horisontissa näkyy myös mustia pilviä.

Uusia uhkia

Suuret onnettomuudet, kulkutaudit, merirosvous ja viime vuosikymmenien terrorismi ovat olleet kautta aikojen merenkulkijoiden painajaisia. Merta ja merenkulun tulevaisuutta tutkiva professori Toni Ahlqvist näkee uutena uhkana uusien teknologioiden haavoittuvuuden.

– Pitkälle automatisoidut laivat ovat viikkojen merimatkoilla otollinen kohde merirosvoille ja terroristeille. Myös laivojen ja satamien välinen suljettu internet-ympäris-



Meillä pitää olla kriisitilanteita varten vahva varajärjestelmä, ja se on perinteinen merimiestaito, toteaa tulevaisuuden tutkija Toni Ahlqvist Turun yliopiston Tulevaisuuden tutkimuskeskuksesta.

Kuva: Hanna Oksanen/Turun yliopisto

tö on riski. Jos ulkopuolinen taho imuroi sieltä käyttäjätiedot ja transaktiot, sillä on melkoinen ase käytössään.

– Iso riski olisi myös täysin automatisoitu ja yhtenäistä tietojärjestelmää käyttävä satamaverkosto. Jos hyökkääjä onnistuisi murtamaan salausjärjestelmän, se panisi hetkessä koko maan polvilleen, Toni Ahlqvist sanoo.

Professori Ahlqvistin mielestä merenkulun tulevaisuuden uhakuviin pitäisi suhtautua yhtä vakavasti kuin ydinvoimaloiden turvallisuuteen. Pelastusharjoituksia pitää lisätä ja järjestelmätason riskejä arvioida entistä enemmän.

– Varustamoiden ja meriteollisuuden on

syytä miettiä, kuinka paljon satamiin ja aluksiin kannattaa kehittää avoimia ja saatamattomia ratkaisuja. Olisiko turvallisempaa lokeroita toimintoja pienempiin yksiköihin, jotka ovat hädän hetkellä helppo eristää muusta toiminnasta?

Kursseja, kursseja, kursseja

Mitä monimutkaisempi järjestelmä, sitä varmemmin siitä löytyy vuotokohtia. Professori Ahlqvist muistuttaa, että aika usein tuon vuoden aiheuttaa ihminen. Miten sitten tulevaisuuden merimies selviää uusien teknologioiden tuomien ongelmien kanssa?

– Merenkulkijalla on edessään elinikäi-

sen oppimisen tie. Pitää osata hallita tietojärjestelmien rajapintoja ja monia uusia teknologioita. Edessä on muuttuvia vastuita, enää ei voi lähteä siitä, että minä teen vain tätä, Toni Ahlqvist luettelee.

Professori tulevaisuudessa merimiehen osa on jatkuvaa kurssitusta, datan käsitteilyä ja tekoälyn kanssa keskustelua. Koulutusta antavat merenkulun oppilaitokset, yliopistot, konsulttifirmat, työmarkkinajärjestöt ja varustamot.

– Perinteinen merenkulkutaito pitää säilyttää. Jos merenkulun koko operatiivinen rakenne lepää pelkästään digitaalisten järjestelmien varassa, se on kovin altis häiriöille ja kyberhyökkäyksille. Meillä pitää olla kriisitilanteita varten vahva varajärjestelmä, ja se on perinteinen merimiestaito.

Toki professorin horisontissa tilaa löytyy myös merimiesromantiikallekin.

– Kyllä uusi uljas merimies pääsee vielä tyydyttämään kaukokaipuutaan ja vieraiden maiden näkemisen nälkäänsä. Lisäksi hän pääsee tuleviin erilaisiin virtuaaliympäristöihin ja näkee alalla tapahtuvan suuren muutoksen, Toni Ahlqvist ennakoii.

Valtavan teknologinen muutoksen myötä on odotettavissa myös konflikteja.

– Miten tavaraliikenne alkaa tulevaisuudessa muodostua, on kysymysmerkki. Meriliikenteen tilannetta vaikeuttaa myös eri kansallisuuksista laivoihin tulevat tiimit. Lisäksi matkustajaliikenteen syöksykierteen oikaiseminen aiheuttanee ristiriitoja, Ahlqvist sanoo.

Viinarallista mielenrauhaan

Takavuosisikymmeninä Ruotsin laivat tarjosivat suomipojille ja -työille voileipäpöydän herkkuja, Maraboun suklaata, cocktail-baarin sekoituksia ja puolalaisorkesterien musisointia.

Viime vuosina Tallinnan laivat myivät laatikoittain halpaa viinaa, veivät tuulipukukansaa piraattitoureille sekä kaupungin syntisiin strippiluoliin ja olutpubeihin.

Onko tulevaisuuden ihminen edelleen himokas halvan viinan ja vastakkaisen sukupuolen perään?

– Ei ole ollenkaan itsestään selvää, että tulevat sukupolvet näkevät laivan saman-

laisena viihdekeskuksena kuin nykypolvi. He eivät välttämättä lähde ”aiivot narikkaan” -linjalle vaan hakevat laivalta rauhaa, retiriittejä ja hoitavat parisuhdettaan, Toni Ahlqvist visioi.

Tulevaisuuden tutkija Ahlqvist näkee Tukholman ja Tallinnan reittien pitävän pintansa vielä vuosikymmenten päähän.

– Varsinkin pitempi Tukholman reitti avaa uusia mahdollisuuksia. Tallinnan reitille on visioitu mm. matkan varrelle rakennettavia tekosaaria hotelleineen ja viihdekeskuksineen. Mikäli Helsingin ja Tallinnan välinen tunneli toteutuu, se voi vähentää Tallinnan laivojen vetovoimaa.

Bioskanneri satamassa

Jos käännämme katseen menneisiin vuosisatoihin, niin merenkulku näyttäytyy melkoisena taudin pesänä. Laivarotat levittivät ruttoa, eurooppalaiset valloittajat kulkutau-teja, kotiin palanneet merimiehet sukupuolitauteja. Nykyään Tukholman ja Tallinnan laivoilta leviää koronavirus.

– Pandemiat ovat myrkyä laivaliikenteelle. Ne käytännössä lopettavat toiminnan kuten on nähty. Turvallisuudesta tulee entistäkin tärkeämpi, Toni Ahlqvist vakuuttaa.

Matkustajaliikenteen kohtalon ratkaisee se, miten terveysviranomaiset, varustamot ja työntekijäjärjestöt pystyvät varmistamaan matkustajien turvallisuuden.

Professori Toni Ahlqvistin tulevaisuudessa pandemioita syntyy ja kuolee, mutta niitä pystytään kontrolloimaan entistä paremmin. Virusnäytettä ei 30 vuoden kuluttua kaivella enää nenästä.

– Virukset voidaan lukea verestä uusilla menetelmillä. Lisäksi merimiesten ja matkustajien terveydentilaa voidaan jatkuvasti tarkkailla bioskannereilla. Ammattimerenkulkuun tulee kattavia turvajärjestelmiä, säännöllisiä tarkastuksia ja karanteeneja.

– Niin kauan kuin massaturismi kasvaa, virukset ja mikrobit ovat aluksilla läsnä ja vaikeasti hallittavissa. Rahtiliikenteessä miehistö kulkee satamissa vain bioskannerin läpi, joka ilmoittaa virustilanteen. Mutta...näitä laitteitahan on jo nyt, professori Ahlqvist palaa nykyhetkeen. 

AMAZON RYNNISTÄÄ – ay-liike hereillä

Verkkokaupan jättiläinen on surkea veronmaksaja ja vaikeuttaa työntekijöidensä järjestäytymistä.

TEKSTI EMILIA KUKKALA KUVA LEHTIKUVA / AFP



Liittovastaisena tunnetun Amazonin tulosta Pohjoismaihin ehdittiin huhuta pitkään. Yhtiö avasi Ruotsiin ensimmäisen varastonsa syksyllä 2020 vain pari kuukautta sen jälkeen, kun asiaa vielä spekuloiitiin mediassa.

Varaston avaamista myös Suomeen on uumoillut muun muassa Amazon-konsultti **Markus Varsikko** (*Talouselämä*, 4.8.2020). Hänen uskoakseen tämä tapahtuisi vuoden 2021 aikana.

Protesteja ympäri maailmaa

Samaan aikaan Amazonin liittovastaisuus, veronkierto sekä työturvallisuuden ja ympäristövastuun laiminlyönti ovat saaneet aikaan maailmanlaajuisia protesteja. Amazonia on vaadittu maksamaan kunnon palkkaa, kunnioittamaan järjestäytymisoikeutta, maksamaan veronsa ja kantamaan ympäristövastuunsa.

Yhtiön veroprosentti nousi Yhdysvalloissa hiljattain nolasta yhteen. Amazonin

markkina-arvo on yli biljoona dollaria ja perustaja **Jeff Bezosin** henkilökohtainen omaisuus yli 200 miljardia dollaria.

Make Amazon Pay -kampanjaan ovat työntekijöiden lisäksi liittyneet useat ympäristö- ja kansalaisjärjestöt, aktivistit ja kansalaiset. Protesteja on nähty ainakin Brasiliassa, Meksikossa, Yhdysvalloissa, Iso-Britanniassa, Espanjassa, Ranskassa, Belgiassa, Saksassa, Luxemburgissa, Italiassa, Puolassa, Intiassa, Bangladeshissa, Filippiineillä ja Australiassa.

Lakkoja työturvallisuuden puolesta

Amazonin varastotyöntekijät Ranskassa, Saksassa, Italiassa, Puolassa ja Espanjassa ovat puolestaan lakkoilleet parempien työskentely- ja turvallisuusolosuhteiden puolesta.

Equal Times-sivuston mukaan ekstratyöntekijät, maskittomuus ja korona-ajan pidemmät vuorot ovat altistaneet työntekijöitä virukselle. Yhdysvalloissa pande-

mia-ajan terveys- ja turvallisuusongelmista puhuneita työntekijöitä on irtisanottu.

Brittiläisen *The Guardian*-sanomalehden mukaan tiukat tulostavoitteet, joita seurataan reaaliaikaisesti jokaisen työntekijän kohdalla, pitävät osaltaan onnettomuusluvut korkeina.

Kaikki riippuu järjestäytymisestä

AKT:n palkkasihteeri **Juha Ollas** pitää todennäköisenä, että Amazon tulee myös Suomeen.

– Meidän kantilta riippuu hyvin paljon siitä, järjestäisikö Amazon kuljetukset itse vai jollain muulla tavalla. Jos itse, väki pitäisi saada järjestäytymään joko kuorma-autotalan tai kaupan automiesten työehtosopimuksen alle.

CNBC-kanavan mukaan Isossa-Britanniassa Amazonin tiloihin puhumaan pyrkineitä liiton edustajia on uhkailtu oikeustoimilla, Puolassa järjestäytyneitä työntekijöitä on kuritettu. Yritys on määritellyt ammattiliitot ”riskitekijäksi” useassa vuosiraportissaan.

– Onhan sillä merkitystä ja se osoittaa liittovastaisuuden, mutta eivät he järjestäytymiselle täällä mitään voi. Meillekin on tullut matkatoimistopuolelle isoja amerikkalaisia, ja heillä ollut aluksi omat tapansa ja ongelmansa. Sielläkin ne ovat lopulta lutviutuneet.

Hätää ei ole, jos vain ollaan hereillä

Amazonin liittovastaisuutta Ollas ei pidä täysin poikkeuksellisenä, vaan enemmän tyypillisenä yhdysvaltalaisen jättyhtiön toimintatapana. Hätäilyyn ei ole syytä, mutta hereillä pitää olla.

– Joissain kulttuureissa ollaan enemmän liittovastaisia. Myös Lidl oli aikoinaan hyvin liittovastainen ja pyrki alussa toimi-

maan omien systeemiensä mukaan, mutta taipui lopulta ihan tähän samaan muottiin.

Ollas ei ole huolissaan siitä, että Amazon pääsisi polkemaan työehtoja Suomessa.

– Ei siitä sinänsä ole pelkoa Suomen oloissa. Siihen pystytään puuttumaan lain-säädännöllisestikin.

– Tietysti Amazonin tulo voisi aiheuttaa isoja muutoksia alalle, kun se satsaa voimakkaasti automaatioon, että miten paljon se muuttaa kaupankäyntiä. Kyllähän se markkinaosuuksia myllää.

Amazon pelkää työehtosopimuksia

– Amazon karsastaa tessejä. Yksi spekulatio on, onko heidän strategiansa Pohjoismaissa se, että tulevat alihankkijoiden kautta. Siellä on varmasti pelkoa, että jos tessit sallittaisiin Pohjoismaissa, niin ehkä kohta muuallakin, Koljonen arvioi.

Hän sanoo, että ympäri maailman Amazonia on välillä yritetty saada työehtosopimusten piiriin, mutta yrityksissä ei toistaiseksi ole onnistuttu.

– Aika nopeasti liittoaktiivit on painostettu hiljaisiksi tai pois. Tausta lienee siinä, että yhdysvaltalaisessa järjestelmässä tessit ovat yrityskohtaisia ja liiton pitää yrittää

saada itsensä sisälle tiettyyn yritykseen. Siihen vaaditaan puolet työntekijöiden äänistä ja yritykset käyttävät valtavasti rahaa konsulttipalveluihin, jotka yrittävät vakuuttaa työntekijät liiton tarpeettomuudesta.

– Sitäkin tärkeämpää on, jos päättävät tulla oikein rytinällä, pystyä heti näyttämään, että täällä on tämä järjestelmä ja sen mukaan mennään.

EU-komissio tutkii vakoiluepäilyjä

Amazon on surullisenkuuluista myös työntekijöiden tiukasta teknologisesta valvonnasta. Vice News on kertonut Amazonin seuraavan myös työntekijöidensä yksityisiä Facebook-ryhmiä. *CNBC:n* mukaan Amazon ”kontrolloi kaikkea vessatauoista keskusteluihin työkavereiden kanssa”.

– On huolestuttava suunta, että työntekijöitä valvotaan jollain ranteeseen laitettavalla pannalla ja applikaatiolla. Samanlaista on jo ruokajakelussa esimerkiksi Foodoralla.

Syksyinen asiakirjavuoto antaa syytä olettaa, että ainakin Yhdysvalloissa Amazon myös seuraa työntekijöidensä sometilejä et-sien merkkejä lakoista ja mielenilmauksista sekä satsaa uuteen seurantateknologiaan.

Koljosen mukaan vakoiluepäilyistä ja

järjestäytymisoikeuden loukkauksista on kirjelmöity EU-komissiolle.

Hallitseva asema ja piittaamaton asenne

– Tämä on todella hurja ja pelottava suuntaus. Työelämä on jakautumassa vielä pahemmin kuin tähän asti tällaista pakkotyötä tekeviin ja niihin onnekkaisiin, jotka ovat nyt kotona läppärin ääressä.

– Amazonin suurin uhka ja pelottavuus liittyy siihen, että se on niin valtavan suuri. Niillä on hallitseva asema, hirvittävä määrä tietoa meistä ja aika piittaamaton asenne.

– Mielestäni meidän pohjoismaisella ja suomalaisella ay-liikkeellä ei ole mitään muuta vaihtoehtoa kuin se, että tällaisille toimintamalleille ei voi antaa jalansijaa. Nämä teknologiajätit ovat siinä asemassa, että asian pitäisi kiinnostaa kaikkia.

Rohkaisevia esimerkkejä järjestäytymisestä kantautuu kuitenkin myös Yhdysvalloista. *New York Times* kertoo Googlen työntekijöiden perustaneen hiljattain ammattiliiton.

Yli 200 työntekijän liitto edustaa kaikkia työntekijöitä. Sen edustajat painottavat, että ovat kysyneet vaikuttamaan yrityksen toimintaan jo nyt. [↗](#)

Vangittiinko isäsi, äitisi, isoisäsi tai isoäitisi alle 15-vuotiaana 1918?

TIETOKIRJAAN ja dokumenttielokuvaan etsitään henkilöitä, joiden perhehistoriaan kuuluu alle 15-vuotiaana lapsenvangitsemisen ja valtiorikosoikeuteen joutuminen vuonna 1918.

Sisällissodan aikana ja sen päätyttyä vangittiin yli sata 10–14-vuotiaana punakaartiin liittyntä tai joutunutta lasta, ja vietiin valtiorikosoikeuteen. Heitä syytettiin avunannosta valtiopetokseen, valtiopetoksesta tai jopa valtio- ja maanpetoksesta, ja osa tuomittiin eristeisiin ja -pituisiin vankeus- tai kuritushuonerangaistuksiin. Val-tiotieteen maisteri, tietokirjailija **Tuulikki Pekkala** tuo tekeillä olevassa oikeushis-

torian väitöstutkimuksessaan esiin merkitävän löydöksen liittämällä näiden lasten kohtalot osaksi historiaamme.

Lapset lähtivät punakaarteihin säilykseen hengissä. Ensimmäinen maailmansota oli vienyt työpaikat ja toimeentulon monilta perheiltä. Punakaarteihin liittyttiin, jouduttiin tai pakotettiin. Kun nälkä ajoi, vaihtoehtoja ei ollut eikä ikää kysytty.

Tuulikki Pekkala valmistee näiden lasten myöhemmistä kohtaloista myös tietokirjaa (Into Kustannus Oy) ja yhdessä elokuvaohjaaja, taiteen tohtori **Timo Korhosen** kanssa dokumenttielokuvaa (tuotantoyhtiö Illume Oy).

Tekijöitä kiinnostaa erityisesti se, miten lapsena koettu vankeusaika ja tuomio vaikuttivat ihmiseen ja hänen elämänsä kohtalonsa, ja miten seuraaviin sukupolviin. He haluavat kuulla perheitä, joiden historiaa tämä usein vaiettu kokemus on.

Henkilöitä, joita aihe koskee, pyydetään ottamaan yhteyttä Timo Korhoseen, joko sähköpostilla timo.korhonen@illume.fi tai puhelimitse 0400 365 770. Yhteydenotto ei vielä tarkoita sitoutumista kirjan tai elokuvan tekemiseen. Myös taustatiedot aiheesta ovat arvokkaita. [↗](#)

Ammattiliitolla on oikeus ryhtyä työtaistelutoimenpiteisiin sosiaalisen polkumyynnin estämiseksi.

HELSINGIN KO (12/2020):

Suomalaisen merimiesten ammattiliiton päättämiä venäläisten alusten saartoja ei voida kieltää tuomioistuimen toimesta

Helsingin kärjäoikeus käsitteli joulukuun lopussa oikeustapauksen, jota voidaan pitää periaatteellisesti merkittävänä tapauksena ja ”voittona” työntekijöiden työehtojen puolustamisessa niin Suomessa kuin maailmalla. Kärjäoikeuden päätöksen mukaan alusten saartoja ei voida kieltää tuomioistuimen toimesta.

TEKSTI ASIANAJAJA/VARATUOMARI JARKKO PEHKONEN,
ASIANAJOTOIMISTO KASANEN&VUORINEN KUVA GETTY IMAGES

Venäläisvarustamo ajoi Merimies-Unionia ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:ta kohtaan vaatimuksia kieltää varustamon alusten saartaminen suomalaisessa satamassa. Helsingin kärjäoikeuden päätöksen mukaan venäläisten alusten saartoja ei voida kieltää tuomioistuimen toimesta. Ammattiliittoa oikeudessa edusti Asianajotoimisto Kasanen & Vuorinen.

Venäläisvarustamo vaatii ammattiliitoille kieltoa saartaa aluksia suomalaisessa satamassa

Venäläisvarustamo haastoi Merimies-Unionin ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT:n oikeuteen noin viisi vuotta sitten. Varustamo vaati ammattiliitoille kieltoa saartaa varustamon aluksia suomalaisessa satamassa. Varustamo toimi kansainvälisessä meriliikenteessä ja sen alukset olivat Venäjän lipun alla ja aluksilla noudatettiin Venäjän lakia. Varustamo ilmoitti, että se

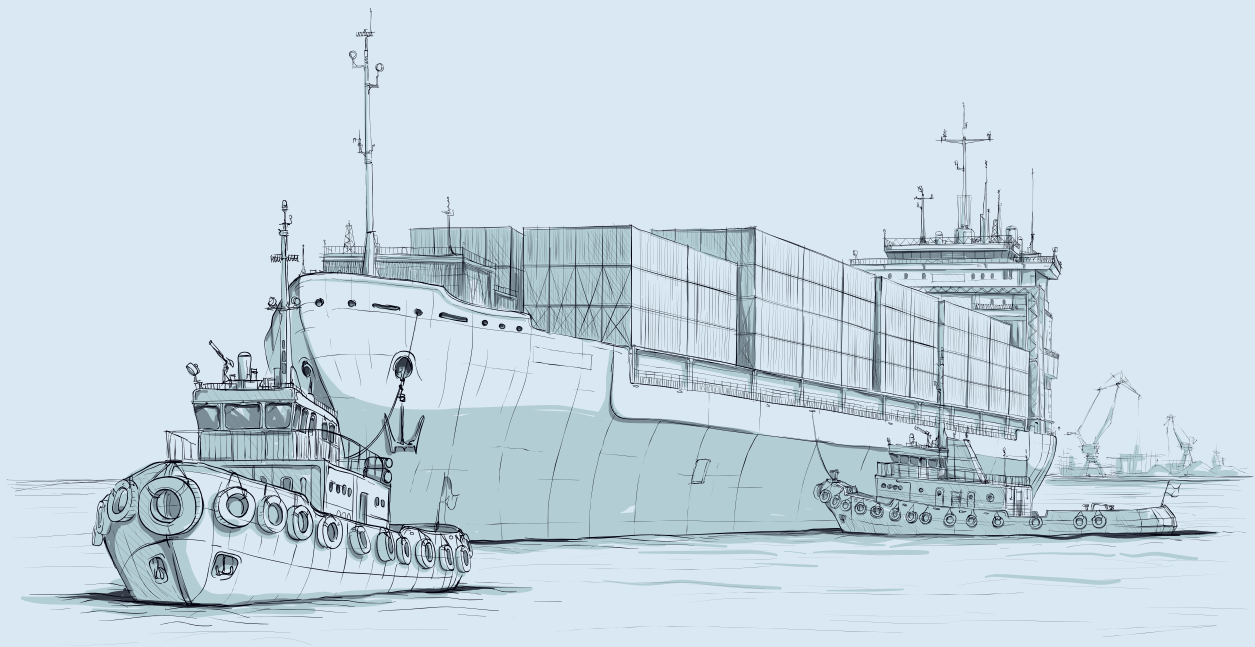
on tehnyt venäläisen ammattiliiton kanssa venäjän lain mukaisen työehtosopimuksen, jota se noudatti alusten miehistön työsuhteissa. Varustamon mukaan alusten miehistön palkat täyttivät työehtosopimuksen, Venäjän vähimmäispalkkaa koskevien lain säännösten sekä kansainvälisen työjärjestön ILO:n merenkulkua koskevan vähimmäispalkkasuosituksen tasot.

Kanteensa perusteena varustamo vetosi vielä siihen, että Suomen Merimies-Unionilla ei ollut jäseniä varustamon aluksilla, joten se ei ollut heitä edustava ammattiliitto, eikä sillä ollut muutoinkaan mitään lailista oikeutta painostaa varustamoa laivan henkilökunnan palkkatietojen antamiseen tai heidän palkkaustaan koskevan työehtosopimuksen solmimiseen itsensä tai minään muunkaan liiton kanssa. Siten Suomen Merimies-Unionin toimeenpanemat saarrot olivat Suomen oikeusjärjestyksen perusteiden vastaisia ja hyvän tavan vastaisia ja ne tuli kieltää.

Työtaistelutoimenpiteeseen voi ryhtyä sosiaalisen polkumyynnin estämiseksi

Suomen Merimies-Unioni ja AKT vaativat kieltovaatimusta hylättäväksi muun muassa sillä perusteella, että kyse oli työntekijöiden yhdistysten työtaistelutoimenpiteistä, jotka nauttivat perustuslain 13 §:n ja ILO:n yleissopimusten sekä myös asiassa sovellettavien EU-oikeuden ja Euroopan ihmisoikeussopimuksen mukaista ammatillisen järjestäytymisvapauden suojaa. Suomen Merimies-Unionilla oli oikeus ryhtyä työtaistelutoimenpiteisiin sosiaalisen polkumyynnin mahdollisessa tilanteessa alueella, jolla heidän jäsenensä työskentelivät, jos muut saartoa lievemmat keinot eivät olleet tehokkaita polkumyynnin estämiseksi.

Kärjäoikeudessa Merimies-Unioni toteasi, että varustamoa kohtaan saartoihin oli ryhdytty ja ryhdyttäisiin vasta viimesijaisena keinona, koska kyseinen venäläinen varustamo itse oli kieltäytynyt tietojen



antamisesta tai neuvotteluista Merimies-Unionin kanssa. Liiton saamien vähäisten tietojen perusteella sille oli muodostunut perusteltu käsitys, että varustamo maksoi aluksillaan palkkaa, joka oli alle kaikkien hyväksyttävänä pidettävien merenkulun työehtosopimusten tason, ja jopa ILO:n merenkulun vähimmäispalkkasuosistusten tason.

Työntekijöitä edustanut venäläinen "ammattiliitto" oli niin sanottu keltainen liitto

Merimies-Unionin tiedon mukaan varustamon esittämän työehtosopimuksen solminut ammattiliitto ei ollut aidosti työntekijöitä edustava ammattiliitto vaan niin sanottu keltainen ammattiliitto, joten sen tekemää työehtosopimusta ei voitu pitää hyväksyttävänä työehtosopimuksena. Muutoinkaan tuo työehtosopimus ei estäisi sopimista Merimies-Unionin esittämällä tavoin aluksilla maksettavista vähimmäispalkoista. Siten liiton esittämissä neuvotteluissa varustamolle, sen esittämissä vaatimuksissa työehtosopimuksen solmimisesta tai neuvotteluiden tai saartojen toteuttamistavassa ei ollut mitään Suomen oikeusjärjestyksen perusteiden tai hyvän tavan vastaista, eikä kieltovaatimusta siten voitu hyväksyä.

Venäläisvarustamon aluksilla sosiaalista polkumyyntiä

Helsingin kärjäoikeus hylkäsi varustamon

kieltovaatimukset 22.12.2020 antamassaan osatuomiossa. Kärjäoikeus katsoi, että Suomen Merimies-Unionin varustamo kohtaan tekemät saartot olivat työtaistelutoimenpiteitä ja niiden synnä oli ollut liiton pyrkimys estää sosiaalista polkumyyntiä, mitä ei ollut pidettävä lain vastaisena päämääränä. Liiton saamat vähäiset tiedot varustamon aluksilla maksettavista palkoista antoivat perustellusti sen kuvan, että kyseessä saattoi olla sosiaalisen polkumyynnin tilanne. Liiton oli näytetty kohtelevan kantajana ollutta venäläistä varustamo samalla lailla kuin mitä tahansa ulkomaa-laista varustamo, joka toimi samoin ja liitto oli ryhtynyt saartoon vasta, kun asiassa ei muutoin päästy neuvotteluteitse eteenpäin.

Venäläisen "ammattiliiton" työehtosopimuksessa ei vähimmäispalkkamääräyksiä

Kärjäoikeus katsoi, että varustamon aluksilla noudatettavan venäläisen työehtosopimuksen osalta oli jäänyt epäily siitä, oliko sen solminut venäläinen järjestö aidosti edustanut työntekijöitä. Merimies-Unionin esittämät vaatimukset palkkojen sopimisesta työehtosopimuksella eivät olisi muutoinkaan johtaneet ristiriitaan tuon toisen työehtosopimuksen kanssa, koska tuossa toisessa sopimuksessa ei ollut mitään vähimmäispalkkamääräyksiä.

Kärjäoikeus vielä katsoi näytetyn, että

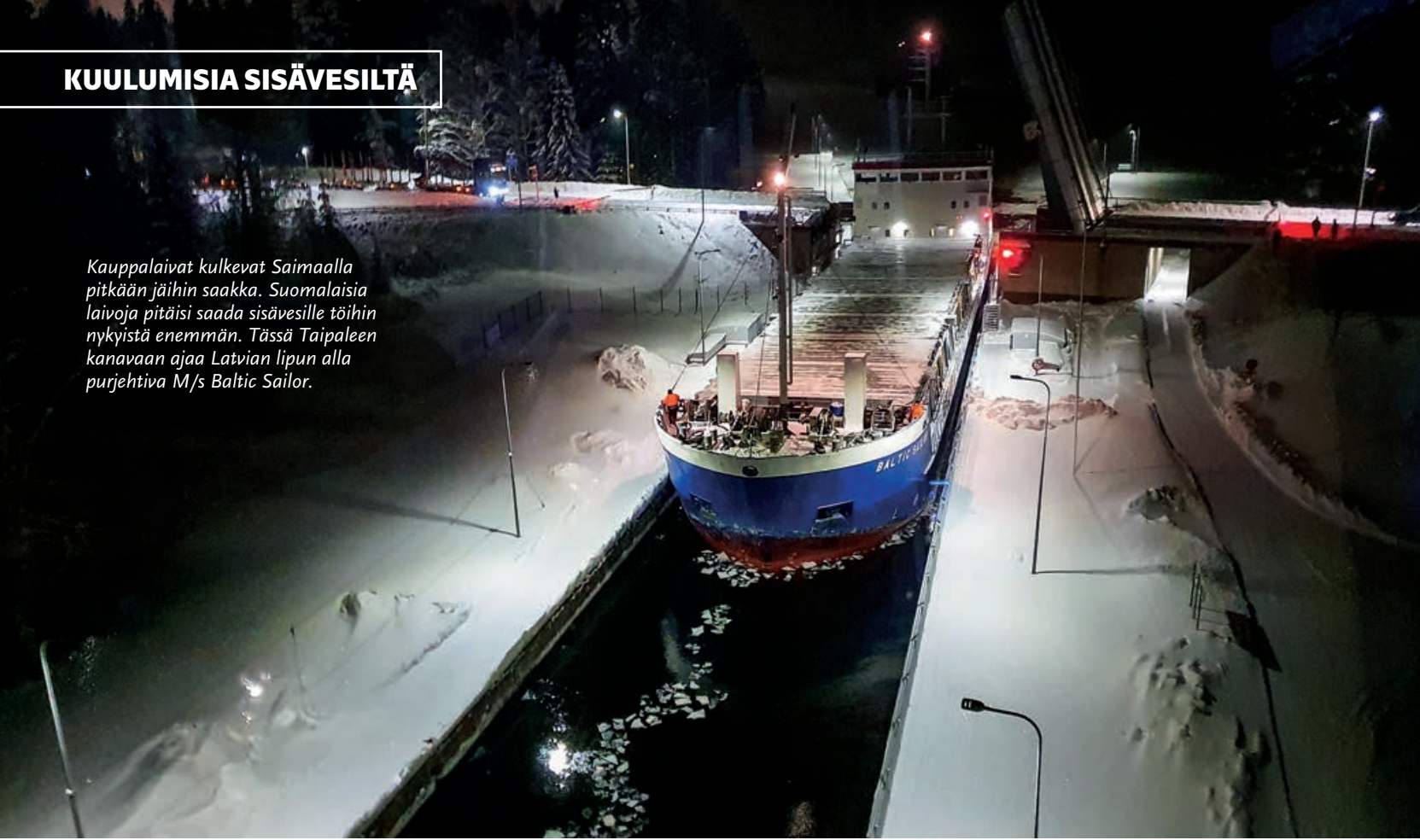
Merimies-Unionin päättämien ja yhdessä AKT:n kanssa toimeenpanemien saartojen ei ollut näytetty toteuttamistapansa puolesta olleen hyvän tavan vastaisia tai muutoin lain vastaisia. Laivojen saartojen laillisuuden kannalta ei oikeuskäytännön mukaan ollut merkitystä sillä, että liitolla ei ollut omia jäseniä saarron kohteina olevilla laivoilla.

Ammatillinen järjestäytyminen on perusoikeus

Lopuksi kärjäoikeus totesi, että tuomioistuimen määräämän kiellon tulee perustua lakiin. Suomi on demokraattinen oikeusvaltio, jossa perusoikeuksien kuten ammatillisen järjestäytymisvapauden rajoitusten tulee perustua eduskunnan säätämään lakiin. Kun eduskunta ei ollut tällaista lakia säätänyt, ei tuomioistuin kärjäoikeuden mukaan voi määrätä perusoikeuden käyttöä kieltäviä tai sitä rajaavia kieltoja, joita vaaditut kiellot olisivat. Näillä perusteilla kärjäoikeus hylkäsi varustamon kieltovaatimukset. Kärjäoikeuden ratkaisu on vailla lainvoimaa. ⚓

Asianajotoimisto Kasanen & Vuorinen edusti Helsingin kärjäoikeudessa Suomen Merimies-Unioni SMU ry:tä ja Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry:tä asiassa, jossa venäläinen varustamo ajoi liittoja kohtaan vaatimuksia kieltää varustamon alusten saartaminen suomalaisessa satamassa.

Kauppalaivat kulkevat Saimaalla pitkään jäihin saakka. Suomalaisia laivoja pitäisi saada sisävesille töihin nykyistä enemmän. Tässä Taipaleen kanavaan ajaa Latvian lipun alla purjehtiva M/s Baltic Sailor.



Laivakausi päättyi Taipaleen kanavalla

Kauppalaivat liikennöivät Saimaalla pitkälle talveen ja jopa koko talven ajan. Varkaudessa, Taipaleen kanavalla, laivakausi päättyi vasta 3. helmikuuta 2021, kun M/s Baltic Sailor (Latvian lippu) sulutettiin läpi kanavasta.

TEKSTI JA KUVAT JUSSI IMMONEN

Viimeisessä työvuorossa ennen lomaa vesiliikennettä valvoivat Väyläviraston sulkumestarit Jarkko Seppä ja Anttville Uusaro. Latvian lipun alla purjehtiva M/s Baltic Sailor saapui kanavaan Yara Siilinjärven tehtailta täydessä lannoitelastissa suuntaamaan Liettuan Klaipeda.

Lähestyessään Taipaletta laiva kutsui radiolla kanavaa: "Taipale, Baltic Sailor." Samoin menetteli kanavaan saapuva Alfons

Häkansin hinaaja Protector, joka toimii Saimaan alueen murtajana. Vaikka hinaaja murtaa päätöikseen talvella Saimaan jäitä, se purjehtii Viron lipun alla.

Saimaalla kauppamerenkulkua harjoitetaan kesäisin, mutta myös talvisin.

Saimaalla Suomen lipun alla purjehtivat alukset ovat harvinaisempi näky kuin mukavuuslippulaivat ja ulkomaalaiset miehistöt. Tämä on ehdottomasti asia, johon pitäisi saada ehdottomasti parannusta, kun

Suomen väylästä ja merenkulkua kehitetään.

Taipaleen kanavantornista valvotaan kuutta eri kanavaa

Taipaleen kanavan 24 metriä korkeassa tornissa valvotaan ja ohjataan Saimaan alueen kanavia sekä siltoja kaikkiaan kuudessa eri paikassa. Näitä ovat Taipaleen kanava, Pirtinvirran junasilta (Varkaus), Konnuksen kanava (Leppävirta), Tikkalansalmen rauta-



Varkautelainen Jarkko Seppä ja joroislainen Anttiville Uusaro, toisen polven sulkumestari, pitävät työstään. Työpäivät ovat vaihtelevia, jotka sisältävät myös käyntejä kanavilla. Sähköasentajan koulutuksen saaneena he selviävät myös pienemmistä vioista ja ongelmista sekä saavat tehdä korjauksia ja sulakkeen vaihtoja.

jolloin kanavan valot pysyvät punaisena.

Kun alus poistuu sulusta, eli kanavasta, tarvitaan vielä apua ”tornista”.

”Taipale, saammeko perään vettä.”

Laskemalla kanavaan vettä yläpuolen sulusta saadaan alukselle lisää työntöä ja matka jatkuu taas.

”Kiitos Taipale, keväällä taas nähdään!”

Taipaleen kanava

Ensimmäisen kanavan rakennustyöt alkoivat 1835. Taipale on Suomen ensimmäinen sulkukanava ja työmaalla oli mm. Suomen ensimmäinen rautatie.

Alkuperäinen kanava on museokanavana n. 100 metriä itään toimivasta kanavasta, jossa samassa paikassa sijaitsee myös Taipaleen kanavamuseo.

Uusi kanava valmistui jo 1871, koska vanha kanava kävi ahtaaksi Saimaan kanavan valmistumisen jälkeen.

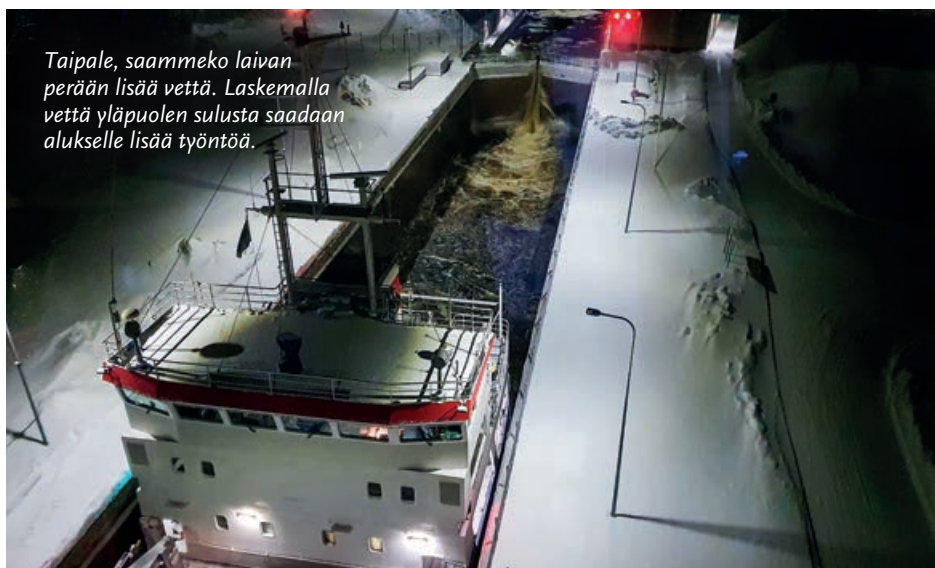
Kanava modifioitiin vuosina 1962–1967. Uusi, 120 metriä pitkä sulkua mahdollisti Saimaan kanavalta tulevien laivojen nousun Leppävirran reitille (ja Kuopioon ja Siilinjärvelle), vesistöjen korkeusero 4,6–6 metriä).

Kanava kuuluu osana Saimaan syväväylään ja yhdistää alapuolen Haukiveden yläpuolen Unnukan vesistöön ja edelleen Kallaveteen sekä alaspäin mennessä Savonlinnan ja Lappeenrannan kautta Saimaan kanavan kautta maailman merille.

Taipaleen kanava on liikennöintikautena auki 24/7.

Taipaleen kanavan rakennustyömaalla on myös synkkä historia. Tammikuussa 1868 työmaalla ollut noin 600 miestä, monet perheineen, ympäri Suomea, jotka asuivat mm. maakuopissa. Työmaalla kuoli satoja ihmisiä olosuhteisiin ja tauteihin.

281 kuolleen joukkohauta on lähellä, Varkausmäessä, josta on näköyhteys kanavalle. 



Taipale, saammeko laivan perään lisää vettä. Laskemalla vettä yläpuolen sulusta saadaan alukselle lisää työntöä.

tiesilta (Kallan silta Kuopio), Peltosalmen rautatiesilta (Iisalmi) ja Virtasalmen silta Savonlinnan alapuolella.

Kanavantornista ohjataan ja hoidetaan myös maantie- ja junaliikenteen ohjausta kanavan alueella. Turvallisuus on työssä tärkeää ja kaikki tehdään kontrolloidusti maaja vesiliikennemääräysten mukaisesti.

Taipaleen kanavalla työskentelevät sulkumestarit tekevät monia varmistuksia, ennen kuin saapuva laiva päästetään kanavaan. Ennen kuin silta avataan, on esimerkiksi varmistettava ettei sillalla ole tuolloin jalankulkijoita, pyöräilijöitä, autoja tai muita kulkuneuvoja.

Taipaleella tehtiin menneen kauden aikana noin 3 000 sulutusta, joka piti sisälleen kauppalaivat ja huviveneet, joita liik-

kuu Saimaalla paljon. Menneenä vuonna poikkeuksellisin sulutus oli peura, joka ui kanavaan ja sitä jouduttiin hätistelemään turvaan pintasukeltajan avulla.

Kanavasta kulkee rahtilaivojen, matkustajalaivojen ja tukkilauttojen lisäksi pienveneitä, vesiskoottereita, myös ryhminä, uimareita ryhminä (niitäkin on nähty) sekä isompia huviveneitä – myös miljoonaristeilijöitä – mm. sveitsiläisen miljönääri **Konrad Schnyderin Cinderella Noel III**.

Talvi ja kanavan jäätyminen sekä murrettu jää aiheuttavat lisätyötä sulutuksessa. Silta ei aina avaudu hyvin tai sulut eivät mene täysin auki, jolloin myöskään lukitukset eivät mene päälle.

Tuolloin järjestelmä ei anna lähtölupaa,

Luontoisetu- korvaukset nousivat vuoden alusta

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset ovat nousseet 0,2 prosentin verran. Korotus tuli voimaan tämän vuoden alusta.

Korotus seuraa kuluttajahintaindeksi nousua.

Korvausten tarkistamisesta sopivat Merimies-Unioni ja Suomen Varustamot.

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset 1.1.2021 alkaen

• vuosiloman ajalta	23,02 €
(- ravintokorvausosuus)	15,40 €
(- asuntokorvaus)	7,62 €
• vastikeaikana (rahti-alukset)	23,02 €
• työ- ja vapaajaksolta matkustaja-alukset	11,51 €
• sairauden aikana	23,02 €
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	
Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja / tai asuntoa aluksessa	
• ravintokorvaus Suomessa	31,88 €
• ravintokorvaus ulkomailla	59,09 €
• asuntokorvaus laskun mukaan	
Verottajan määräämä	
luontoisedun verotusarvo	13,80 € / päivässä 311,00 € / kuukaudessa

Naturaförmån- sersättningarna

Utrikesfartens naturaförmånsersättningarna steg med 0,2 procent från och med den 1.1.2021

Naturaförmånsersättningarna

• under semester	23,02 €
(- kostersättningsandel)	15,40 €
(- logiersättningsandel)	7,62 €
• under vederlag (lastfartyg)	23,02 €
• under arbets- och de lediga perioderna (passagerarfartyg)	11,51 €
• under sjukdom	23,02 €
(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	
Ersättningar åt arbetstagare, som inte reserverats kost och / eller logi ombord	
• kostersättningar i Finland	31,88 €
• kostersättningar utomlands	59,09 €
• logiersättning enligt räkning	
Naturaförmånens beskattningsvärde	
	13,80 € / dag 311,00 € / månaden

HEIDI NIEMINEN:

Kuljetusliittojen yhteistyössä mennään tekeminen edellä

KL:n puheenjohtaja Heidi Nieminen pitää kuljetusliittojen yhteistä liittoa mahdollisena, mutta ei lähihetkien tavoitteena.

TEKSTI JA KUVA ARTO JOKELA



Heidi Nieminen, 41.

- Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU ry:n puheenjohtaja elokuusta 2014. PAU:n liittosihteeri 2009–2014 ja PAUn lakimies 2006–2009.
- Koulutus lakimies.
- Asuu Vihdissä.
- Naimisissa, yksi lapsi.
- Perheen lemmikit 2 koiraa ja hevonen.
- Viihtyy metsässä.
- Kävi 2 vuotta sitten lapsen harrastuksen innoittamana aikuisten jalkapallokoulun. Aikaa pelaamiseen ei ole riittävästi.

Kuljetusliitot KL ry perustettiin toukokuussa 2018 syventämään ja tehostamaan kuljetusliittojen yhteistyötä. KL:n jäsenliittoa ovat tällä hetkellä AKT, PAU, RAU ja SMU.

Tämän vuoden alusta KL:n puheenjohtajana toiminut Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU:n puheenjohtaja **Heidi Nieminen** näkee yhteistyössä monia mahdollisuuksia. Sanat yhdessä tekeminen, mahdollisuudet ja synergia toistuvat puheessa usein.

Tekeminen edellä

Nieminen ei sano, että kun tietty määrä vuosia on kulunut, niin kuljetusliitot ovat fuusioituneet yhteiseen liittoon. Kuljetus-

liittojen fuusioituminen yhdeksi liitoksi ei aktiivisesti mietitä. Sen sijaan hän painottaa tekemistä.

– Jos tekemisen tuloksena syntyy yhteinen liitto, niin se on sitten siinä.

Hyvä esimerkki yhteistyöstä on Niemisen mukaan KL:n jäsenliittojen jäsenrekisterien siirtäminen samaan järjestelmään. Tästä on nyt neuvottelut käynnissä järjestelmätoimittajan kanssa. Siitä on sekä taloudellista että toiminnallista hyötyä.

– Toiminnallista hyötyä saadaan, kun jäsenrekisteri ei ole missään liitossa enää yhden ihmisen osaamisen varassa ja lomilla olisi tuuraaja hoitamassa hommia.

Viime vuoden alussa KL:n toiminnanjohtajana aloitti **Sanna Viljakainen**. Tämä

on Niemisen mukaan tuonut jämäkkyyttä KL:n toimintaan ja mahdollistanut KL:n strategiatyön käynnistämisen tämän vuoden alussa. Kevään kuluessa hiottava strategia on tarkoitus hyväksyä toukokuussa KL:n kevätkokouksessa.

Neljä työryhmää

Yhteistyön syventämiseksi KL on perustanut neljä työryhmää. Pisimmälle on edennyt jäsenrekisterityöryhmä. Muut työryhmät käsittelevät viestintää, koulutusta ja lakitoimintoja. Nieminen johtaa lakityöryhmää. Hänestä lakitoiminnot voisivat olla kenties helpoimmin yhdistettävissä.

– Siitä olisi paljon hyötyä liitoille ja niiden jäsenille. Ja jäsenet tuskin huomaisivat tässä mitään varsinaista muutosta.

Yksi yhteistyön paikka koulutuksessa on hänestä siinä, miten liitot järjestävät koulutuksensa Kiljavan opiston nykymuotoisen toiminnan loppuessa. Toinen on yhteisten koulutusten järjestäminen.

– Esimerkiksi PAU järjestää omia työoikeuskursseja. Voisi olla antoisaa, jos niillä olisi osanottajia ja opettajia muistakin liitoista. Kursseilla olisi hyvä tilaisuus tutustua myös muiden liittojen jäseniin.

Viestintäryhmä teki viime syksynä KL:n lehden näytenumeron. Matkaa siitä liittojen yhteiseen viestintään vielä on, mutta lehti oli Niemisen mielestä kuitenkin askel kohti yhteistä tekemistä.

Heidi Nieminen muistuttaa, että yhteistyön tiivistämisen taustalla vaikuttaa lisäksi mm. eri ammateissa tapahtuvat muutokset digitalisaation seurauksena, liittojen resurssit ja ay-liikkeen jäsenkehitys. 

POSTIA TYÖTUOMIO- ISTUIMESTA JA MUITA TERVEISIÄ



TUOMIO TT 2020:88

Varustamokohtaisen päihdepolitiikka-sopimuksen soveltamisohjeen mukaan jokaisella merimiehellä on oikeus ulosvienteihin tullin muonitusohjeistuksen ja viranomaisen sekä terminaalien määräysten mukaan. Soveltamisohjeen mukaan alukselle työntekijän hankkimat alkoholituotteet säilytetään aluksella lukitussa tilassa, josta tuotteet luovutetaan työntekijälle lomalle tai vapaavuorolle lähdön yhteydessä tai muuten maihin vietäväksi. Alkoholien säilytys ja käyttö hytissä on kielletty. Lisäksi aluksen päälliköllä on oikeus mm. satamavaltion tai viranomaismääräysten johdosta asettaa lisärajoituksia alkoholien käyttöä ja hallussapitoa koskeviin rajoituksiin.

Kanteessa vaadittiin työtuomioistuinta vahvistamaan, että OSM Ship Management Finland on menetellyt sitä sitovan työehtosopimusmääräyksen vastaisesti estäessään tietyn aluksen työntekijöiltä oikeuden alkoholien ulosvientiin.

Vaatuimuksissa menestyi. Työtuomioistuin vahvisti, että varustamo oli toiminut työehtosopimuksen nimenomaisen ja sanamuodollisesti selkeän määräyksen vastaisesti estäessään ko. aluksen merimiehiltä oikeuden alkoholien ulosvientiin. Tuomio oli yksimielinen. Varustamo tuomittiin maksamaan Merimies-Unionille hy-

vityssakkoa työehtosopimuksen tietien rikkomisesta 2000 € sekä oikeudenkäyntikulut.

TUOMIO TT 2020:102

Asian taustalla oli työtuomioistuimen toukokuussa 2017 antama tuomio (TT 2017:65), jolla työtuomioistuin vahvisti ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen kohdan 6.4.3 sanamuodon mukaiseksi ja oikeaksi tulkinnaksi, että korvattaessa työntekijän esityksestä ylityötä kolmea ylityötuntia vastaava yksi vapaa-päivä on annettava vuorottelujärjestelmän mukaisena työpäivänä. Nyt oikeudenkäynnin kohteena oli se, miten tuota tuomiota on noudatettava ajallisesti. Työnantaja oli noudattanut 2017 annetun tuomion mukaista tulkintaa tuomion jälkeiseltä, mutta ei sitä edeltävältä ajalta syntyneisiin ylityösaataviin.

Jutussa vaadittiin kahden työntekijän osalta ylityökorvauksen täydentämistä rahassa. Ylityötä oli jo korvattu vapaan muodossa, mutta käyttäen väärää muunto-suhdetta (6 tuntia/1 päivä) oikean muunto-suhteen (3 tuntia/1 päivä) sijaan.

Tuomioistuin katsoi nyt antamassaan tuomiossa, että aiemman tuomion mukaista tulkintaa on noudatettava myös 3.5.2017 edeltävään aikaan, koska vahvistustuomio koskee työehtosopimusmää-

räyksen tulkintaa työehtosopimuksen koko voimassaolon ajalta eli maaliskuun alusta 2014 alkaen. Vahvistustuomion ei voida katsoa vaikuttaneen vuorottelujärjestelmän käyttöön niin merkittävästi, että sitä ei olisi perusteltua soveltaa taannehtivasti.

Tuomioistuimen yksimielisen päätöksen mukaan työnantaja oli siis rikkonut tietien työehtosopimusta ja sen työtuomioistuimen vahvistamaa oikeaa tulkintaa. Työnantaja määrättiin maksamaan ko. työntekijöille korvaamatta oleva osa tehdyistä ylityötunneista sekä Merimies-Unionille hyvityssakkoa 3 000 €. Suomen Varustamot määrättiin maksamaan Merimies-Unionille hyvityssakkoa valvontavelvollisuuden laiminlyönnistä 4 000 € sekä vastaamaan yhteisvastuullisesti työnantajan kanssa Merimies-Unionin oikeudenkäyntikuluista.

Tuomion toimeenpanosta muissa tapauksissa keskustellaan työnantajan kanssa parhaillaan.

Tuomiot ovat luettavissa kokonaisuudessaan työtuomioistuimen kotisivuilla ja Finlexissä.

Sovinto kesken oikeudenkäynnin

Työtuomioistuimessa vireillä olleessa ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksia koskevan työehtosopimuksen vuosilomapäiviä koskevassa tulkintariidassa tehtiin sovintosopimus ennen jutun pääkäsittelyä. Sopimuksen mukaan, muun muassa, työnantajalla ei ole oikeutta määrätä yksipuoleisesti vuosilomapäiviä käytettäväksi vuorottelun mukaisen vapaajakson aikana sellaiselta lomanmääräytymiskaudelta, joka on loman määräämishetkellä yhä kesken. Niin ikään työnantajalla ei ole lyhyiden, alle kuusi kuukautta kestävien työsuhteiden aikana oikeutta yksipuoleisesti määrätä työntekijän vuosilomaa pidettäväksi työsuhteen aikana. ⚓

AUTTAVA KÄSI HÄDÄSSÄ TUNNETAAN

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Haluaisin ottaa erään kauan hirtäneen asian esille esimiehen kanssa, mutta en haluaisi mennä kokoukseen yksin. Missä asioissa voin pyytää luottamusmieheltä apua? Minkälaisissa asioissa luottamusmies voi edustaa työntekijöitä? Keitä kaikkia hän edustaa? Mitä oikeuksia luottamusmiehellä on?

LAKIMIES: Merityöntekijöiden luottamusmiehen tehtäviä tai ”toimenkuvaa” ei ole määritelty missään kattavasti. Osviittaa voi saada ulkomaanliikenteen luottamussopimuksen (liite 11) johdantotekstistä, jonka mukaan luottamusmiesjärjestelmän tarkoituksena on muun muassa työehtosopimusjärjestelmän ylläpitäminen ja kehittäminen, työehtosopimusten noudattamisen turvaaminen, työnantajan ja työntekijöiden välillä syntyvien erimielisyyksien ja muiden kysymysten selvittäminen ja käsittely sekä työrauhan ylläpitäminen ja edistäminen. Toisin sanoen, luottamusmies *valvoo* työsuhteita koskevien säännösten, ehtojen ja käytäntöjen noudattamista, *avustaa* edustamiaan työntekijöiden työsuhteeseen liittyvissä asioissa *neuvomalla* ja *neuvottelemalla* niistä työnantajan kanssa sekä *osallistuu* yhteistoimintaan työnantajan edustajien kanssa.

Luottamusmieheltä voi siis pyytää apua muun muassa palkkausta, työaikajärjestelyjä, työsopimusta, työehtosopimusta, työnantajan päätöksiä ja yhteistoimintaa koskevissa kysymyksissä. Kuvaa masi tilanne on *tyypillinen esimerkki* luottamusmiehen tehtävistä. Hän on se ylimääräinen silmä- ja korvapari, joka on tarpeen erilaisissa keskustelutilaisuuksissa. Jotkut itse työpaikkaa ja työnteon olosuhteita koskevat asiat kuuluvat paremmin työsuojeluvaltuutetulle kuin luottamusmiehelle. Jos luottamusmies ei osaa neuvoa esimerkiksi merityökelpoisuutta, pätevyyskysymyksiä tai sosiaaliturvaa koskevissa kysymyksissä, hän osaa ohjata eteenpäin oikeaan suuntaan.

Statuksensa luottamusmies saa oman työpaikkansa työntekijöiltä eli omilta työtovereiltaan. Työnantaja ei voi määrätä palveluksessaan olevaa henkilöä toimimaan luottamusmiehenä tai yhteistoimintaan osallistuvana henkilöstön edustajana. Luottamusmiehen status liittyy siis samalla tavoin vahvasti työpaikkaan kuin työsuojeluvaltuutetunkin.

Työehtosopimuksen perusteella valittava luottamusmies edustaa lähtökohtaisesti niitä työntekijöitä, joilla on ollut äänioikeus häntä koskevassa vaalissa. Matkustaja-aluksen osaston luottamusmies siis edustaa niitä oman osastonsa työntekijöitä, jotka ovat Merimies-Unionin jäseniä. Laivaluottamusmies edustaa oman aluksensa ja pääluottamusmies kaikkia varustamon miehistöön kuuluvia Merimies-Unionin jäseniä.

Luottamusmies edustaa työpaikkansa työntekijöitä ja Merimies-Unionin jäseniä suhteessa työnantajaan. *Luottamusmies ei*

siis edusta Merimies-Unionia ammattiliittona, vaan ammattiliiton nimissä voivat toimia ainoastaan ammattiliiton johto ja asiantuntijat. Luottamusmies voi kuulua esimerkiksi työehtosopimusneuvottelukuntaan ja olla yhtenä työntekijäpuolen edustajana neuvotteluissa, mutta tämä edellyttää erillistä nimitystä tähän tehtävään.

Yhteistoimintalain (377/2007) 8 §:n mukaan yhteistoiminnassa ja sen piiriin kuuluvissa neuvotteluissa henkilöstöryhmää edustaa työehtosopimuksen perusteella valittu *luottamusmies*. Merenkulussa on perinteisesti ollut kolme henkilöstöryhmää kansipäällystö, konepäällystö ja miehistö (ammattiliittojoon mukaan). Jos tällaista työehtosopimuksen perusteella valittua luottamusmiestä ei ole valittu aluksella tai varustamossa tai muulla työpaikalla, voivat henkilöstöryhmään kuuluvat työntekijät valita keskuudestaan *yhteistoimintaedustajan*.

Ne asiat, joista merenkulkijoita edustava luottamusmies voi sopia työnantajan kanssa, on määritelty *nimenomaisesti työehtosopimuksessa* tai laissa (esimerkiksi yhteistoimintalaissa). Pääluottamusmies voi siis sopia, vaikka hän ei edusta työehtosopimuksen solminutta Merimies-Unionia, esimerkiksi tietyistä poikkeuksista työehtosopimuksessa asetettujen edellytysten ja rajojen mukaisesti. Työehtosopimuksessa on siis aina tarkkaan määritelty ne työehtosopimuksen piiriin kuuluvat asiat, joista luottamusmies voi sopia täydentävästi tai toisin. Esimerkkinä tästä mainittakoon ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen kohta 5.8, joka mukaan työnantaja ja luottamusmies voivat sopia vuorottelujärjestelmän toteuttamiseen liittyvistä yksityiskohdista tai työvuorolistan tilapäisestä muuttamisesta edellyttäen, että tähän on olemassa painava syy. Jos tällaista nimenomaista ”delegoivaa” määräystä ei työehtosopimuksessa ole, työehdoista voidaan sopia täydentävästi tai toisin vain työehtosopimusosapuolten kesken eli joko Merimies-Unionin ja työnantajan tai Merimies-Unionin ja Suomen Varustamoiden tai muun työnantajajärjestön välillä. Valitettavasti työnantajan tiedottaessa neuvotteluiden tuloksista ei aina kerrota selkeästi sitä, kenen kanssa asioista milloinkin on keskusteltu ja sovittu.

Tietojensaantioikeus on tärkeimpiä luottamusmiehen oikeuksia. Siitä on määräyksiä merityösopimuslaissa, yhteistoimintalaissa ja työehtosopimuksissa. Ulkomaanliikenteen luottamusmiessopimuksen mukaan luottamusmiehelle on annettava *kaikki tapauksen selvittämiseen vaikuttavat tiedot*. Tämä tarkoittaa, että työnantajan on annettava kaikki tiettyä tulkintaerimielisyyttä tai työntekijää ja tämän työsuhdetta koskevat tiedot, asiakirjat ja muu materiaali luottamusmiehelle, joka on saanut tehtäväkseen selvittää asiaa. Tietoja on luonnollisesti käsiteltävä luottamuksellisesti.

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA on käsittelyajaltaan Suomen parhaiden työttömyyskassojen joukossa

**Vuonna 2020 purettiin koronapandemian aiheuttamaa hakemusruuhkaa ja valmisteltiin
työttömyyskassafuusiota vuoden 2021 alusta.**

EDELLISVUODEN 2020 maaliskuussa työttömyyskassoissa alkoi ennennäkemätön hakemusruuhka, kun koronapandemia alkoi näkyä kassojen jäsenten työllisyys-tilanteessa. Vaikka ansiopäivärahakulut nousivat eniten juuri Kuljetusalan Työttömyyskassassa (156 %), onnistuimme säilyttämään käsittelyaikamme parhaiden työttömyyskassojen joukossa.

Kassan keskimääräinen käsittelyaika olikin maaliskuu-joulukuussa yhteensä 11,9 päivää, eli päivärahat maksettiin jäsenten tilille huomattavasti nopeammin kuin monessa kokoluokaltaan isommassa työttömyyskassassa. Myös Kuljetusalan Työttömyyskassaan fuusioitunut Posti- ja logistiikka-alan työttömyyskassa pärjasi pienestä kokoluokastaan

huolimatta vertailussa hyvin ja sen käsittelyaika oli tänä aikana noin kaksi viikkoa.

Vuoden vaihteessa 2021 tapahtuneen työttömyyskassojen fuusion takia käsittelyjärjestelmissä oli järjestelmäintegraation vuoksi noin kahden viikon käyttökato ja hakemusten käsittely ruuhkautui hetkellisesti. Käsittelijämme ovat ahkeroineet kiihdyttävästi hakemusruuhkan kimpussa ja ovat nyt saamassa ruuhkan purettua. Pyrimme tietysti jatkossakin siihen, että saisimme käsiteltäviä hakemukset mahdollisimman nopeasti ja rahat maksettua tilille. Yhtenä keinona on tulevien hakemusruuhkien ennakointi. Erityisesti koronapandemian alku osoitti sen onnistuvan parhaiten siten, että Kuljetusalan ammattiliitot

tiedottavat työttömyyskassaa tulevista muutoksista alan työllisyys-tilanteesta.

Kuljetusalan työttömyyskassalle on tärkeää, että jäsenemme voivat jatkossakin luottaa siihen, että kassa onnistuu palveluvelvoitteessaan vaikeinakin aikoina. Siitä syystä halusimme jakaa teidän kanssanne tilastotietoa, miten hyvin onnistunut varautuminen auttoi työttömyyskassan jäseniä koronapandemian aikana. Vaikka koronapandemia ei aivan vielä ole ohi, selviydymme kyllä tästäkin ajasta aina sinne saakka, kunnes työmaalle voi jälleen palata. 📌

Annika Skogberg

Palvelu- ja kehitysjohtaja

Kuljetusalan Työttömyyskassa

Miten nopeasti hakemukset käsitellään?

Ensimmäisen päivärahahakemuksen tai palkan kanssa soviteltavan jatkohakemuksen käsittelyaika on yleensä hieman selvää jatkohakemusta pidempi. Pyrimme kuitenkin aina käsittelemään hakemuksesi kahden viikon kuluessa hakemuksen saapumispäivästä. Silloin, jos olet kokonaan työtön tai lomautettu, eikä jatkohakemuksessa ole mitään muutoksia edelliseen hakemukseen, päiväraha maksetaan tilille 1–2 pankkipäivän kuluttua hakemuksen saapumisesta.

Miten voin itse vaikuttaa hakemuksen käsittelyaikaan?

Parhaiten voit itse vaikuttaa hakemuksesi käsittelyaikaan tarkistamalla, että hake-

muksesi sisältää kaikki tarvittavat tiedot. Jos sinun pitää liittää hakemukseesi selvitys, pyri silloin lähettämään kaikki liitteet yhdessä hakemuksen kanssa. Muista kuitenkin, että hakemuksesi pitää olla sisällä kassassa kolmen kuukauden kuluessa hakemuskauden ensimmäisestä päivästä.

Mistä voin itse tarkistaa hakemukseni käsittelyajan?

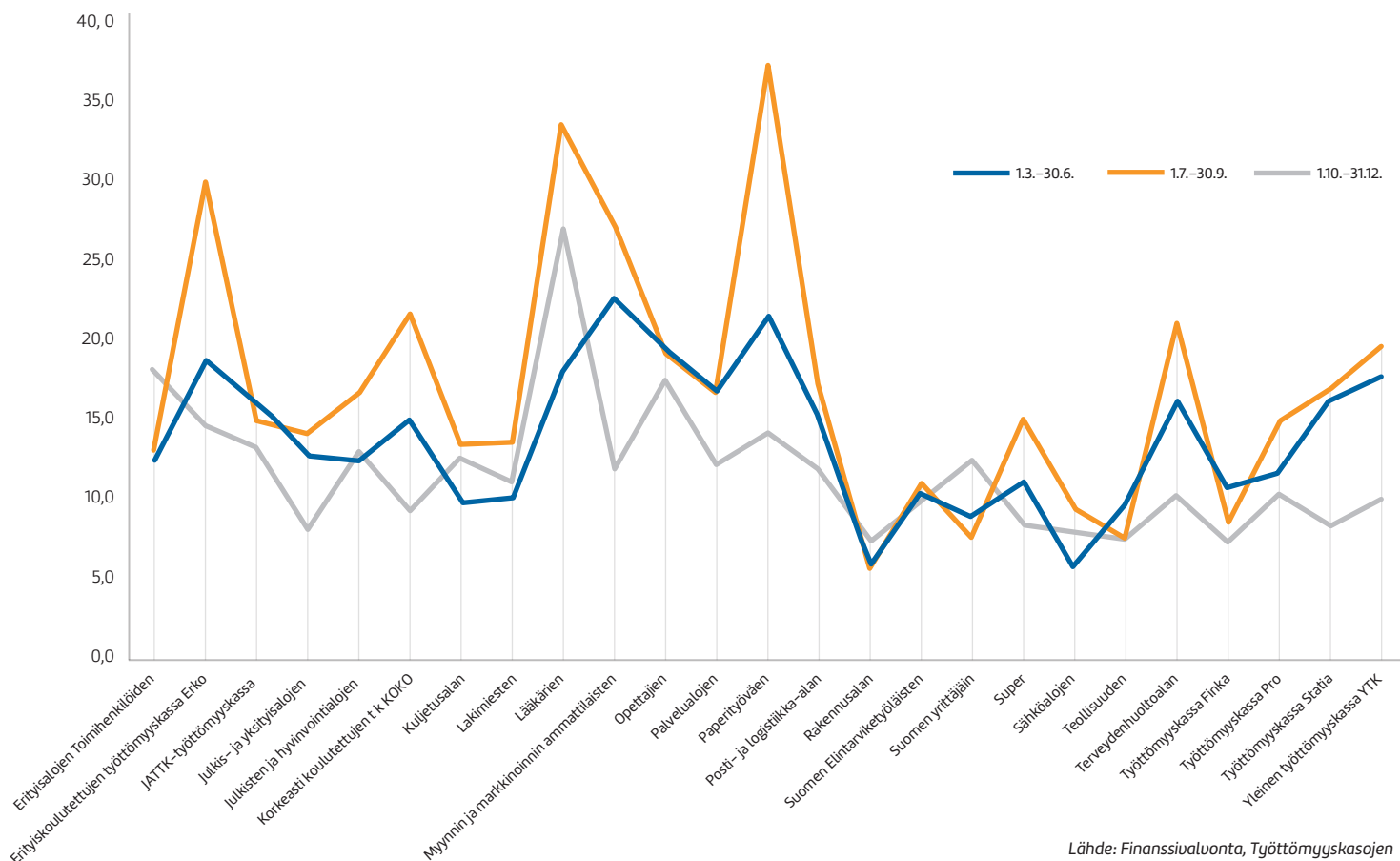
Hakemusten käsittelyajan voit tarkistaa Kuljetusalan Työttömyyskassan etusivulta: www.kuljetusalan.fi. Tarkemman tiedon erityyppisten hakemusten käsittelyajoista saat klikkaamalla etusivulta otsikkoa Käsittelyaika / Handläggningstid. Oman hakemuksesi saapumispäivän voit parhaiten tarkistaa Netta-verkkopalvelun hakemusten käsittelyseurannasta, joka löytyy Hakemukset-välilehdeltä. 📌

Posti- ja logistiikka- alan työttömyyskassa sulautuu Kuljetusalan Työttömyyskassaan 1.1.2021

TYÖTTÖMYYSKASSAN nimenä säilyy Kuljetusalan Työttömyyskassa ja sen jäseneksi pääsee jokainen työttömyysturvalain soveltamisalaan kuuluva palkkatyöntekijä, joka ei ole täyttänyt 68 vuotta ja joka työskentelee kuljetus-, logistiikka- tai viestinvälitysaloilla, niihin liittyvillä ammattialoilla tai näihin liittyvissä toimihenkilötehtävissä. Kuljetusalan Työttömyyskassassa on sulautumisen jälkeen noin 42 000 jäsentä. 📌

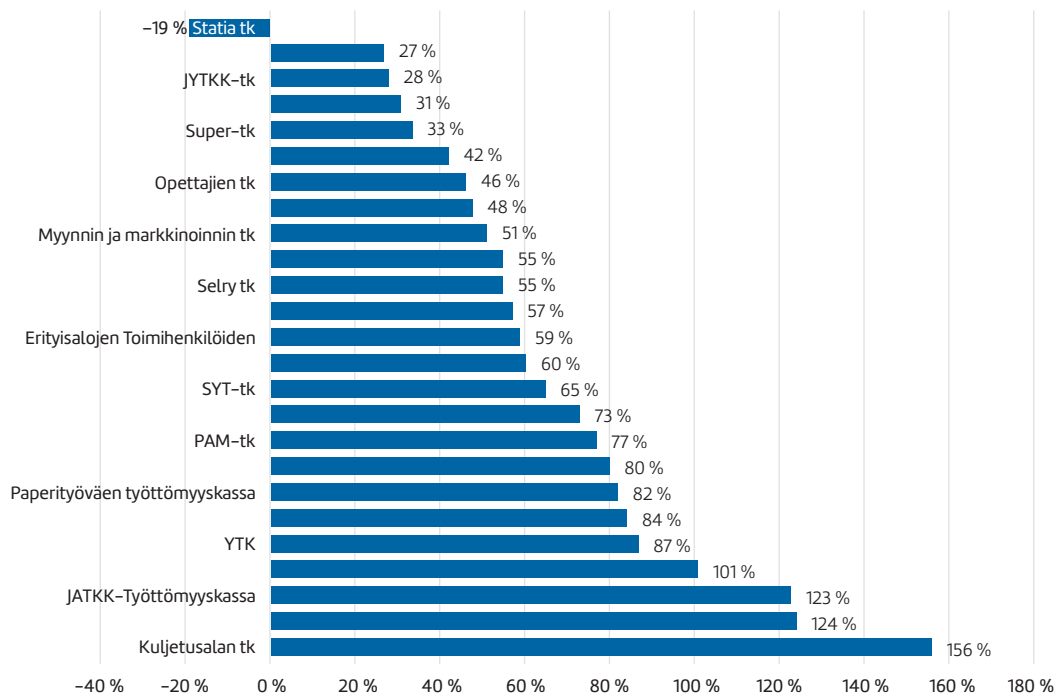
Kuljetusalan työttömyyskassa pärjasi vertailussa erinomaisesti.

Koronan vaikutus kassojen käsittelyaikoihin v. 2020.



Lähde: Finanssivalvonta, Työttömyyskassojen käsittelyaikalisto maaliskuu-joulukuu 2020

Työttömyyskassojen ansiopäivärahakulujen kehitys 2020



Lähde: Tyj, Ansiopäivärahakulujen muutos 12/2019-12/2020 %



Muistathan huolehtia jäsenmaksuistasi!

Jäsenmaksu maksetaan myös maissa tehtävästä työstä

MIKÄLI JÄÄT TYÖTTÖMÄKSI tai sinut lomautetaan, ja olet oikeissa hakea **Kuljetusalan työttömyyskassasta** ansiosidonnaista päivärahaa, on hyvä hetki varmistaa, että jäsenmaksusi ovat ajan tasalla. Työttömyyskassan jäsenyys on kuin vakuutus, jota voidaan käyttää työttömyyden kohdassa, ja tuolloin jäsenen tulee olla hoitanut oma osuutensa vakuutussopimuksesta eli maksanut jäsenmaksunsa viimeisimmän työsuhteen päättymiseen saakka.

Hakemuksen tullessa käsittelyyn, työttömyyskassa tulee tarkistamaan, että jäsenmaksut on asianmukaisesti hoidettu. Jos jäsenmaksuissa on puutteita, saatetaan hakemuksen käsittely jädäyttää ja kassa lä-

hettää puuttuvista jäsenmaksuista laskun. Tällainen tilanne aina ikävästi viivästyttää päivärahan maksatuksen aloittamista ja se on vältettävissä, kun itse pitää huolen jäsenmaksuistaan.

Jäsenmaksu maksetaan kaikesta ansiotulosta, myös maatoista

Merimies-Unionin jäsenmaksu on 1,55 prosenttia veronalaisesta ansiotulosta. Jäsenmaksujen perinnän merityöstä hoitaa pääasiassa työnantaja. Maatyöstä jäsenmaksua ei peritä automaattisesti. Mikäli olet esimerkiksi lomautettu, mutta teet maissa töitä silloin tällöin, tulee sinun maksaa myös tuosta palkkatulosta jäsenmaksu.

Jäsenmaksuasioissa neuvoo lisää Merimies-Unionin jäsenrekisteri:

puhelin +358 09 6152 0290

sähköposti: jasenrekisteri@smu.fi ↓

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA TIEDOTTAA:

Enimmäisaika ja omavastuu-aika kuluvat jälleen 1.1.2021 alkaen

VUONNA 2020 koronaviruspandemian johdosta työttömyysturvalakiin säädettiin joitakin määräajan voimassa olevia muutoksia, joista osa päättyi 31.12.2020.

Ajalla 1.7.2020–31.12.2020 maksettu päiväraha ei kerryttänyt enimmäisaikaa ja lomautetuilla vastaavasti laskuri ei pyörinyt ajalla 16.3.–31.12.2020. Onkin hyvä huomioda, että **ansiopäivärahan enimmäisaika alkaa kulua jälleen 1.1.2021 lähtien** ja tämä koskee myös lomautettuja päivärahan saajia.

Vuoden 2021 alusta myös omavastuu-aika tulee otettavaksi henkilöillä, jotka täyttävät työssäoloehdon 31.12.2020 tai sen jälkeen ja lisäksi sellaisilla henkilöillä, joilla työssäoloehto on täyttynyt jo aiemmin, mutta joille aletaan maksaa päivärahaa

vasta vuoden 2021 puolella. Omavastuu-aika on viisi arkipäivää tai osa-aikatyötä tekevällä tätä aikaa vastaava tuntimäärä.

Lyhennetty 13 viikon työssäoloehto ei ole enää käytössä vuoden 2021 puolella. Vuoden 2020 aikana voitiin käyttää 13 viikon työssäoloehto, mikäli tavanomainen 26 viikon työssäoloehto ei jäsenyysaikana täytynyt. Lisäksi edellytettiin, että työssäoloehdosta oli kertynyt vähintään yksi viikko 1.3.2020 jälkeen ja maksaminen alkoi viimeistään 31.12.2020. Työssäoloehdon tuli silloin täytyä viimeistään 30.12.2020.

Myöhemmin vuoden 2021 aikana päättyviä lakimuutoksia

Ansioapäivärahan suojaosa työtuloille on

väliaikaisesti korotettu 500 euroon kuukaudessa tai vastaavasti 465 euroon neljän viikon hakujaksolla. Suojaosan korotus on voimassa aikavälillä 1.6.2020–31.3.2021. Suojaosan ylittävältä osalta palkka vaikuttaa päivärahaan vähentävästi. Suojaosa (ja päivärahan hakujako) määräytyvät palkanmaksujakson mukaan.

Liikkuvuusavustusta voi saada kokoaikatyöhön kahden tunnin edestakaisen työmatkan perusteella. Lakimuutos koskee aikavälillä 12.6.2020–31.3.2021 alkavia työsuhteita.

Lomautetun opiskelun pää- tai sivutoimisuutta ei tutkita TE-toimistossa ajalla 16.3.2020–31.12.2021.

Pää- tai sivutoiminen yrittäjyys lomautuksen aikana

Lomautetun yritystoiminnan pää- tai sivutoimisuus tullaan tutkimaan TE-toimistossa 1.1.2021 alkaen. Työttömyyskassa ei voi maksaa päivärahaa päätoimiselle yrittäjälle. Sivutoiminen yritystoiminta sen sijaan vaikuttaa päivärahaan kuten osa-aikatyö, eli tulot vähennetään ansioapäivärahasta. ↓

MUISTA ILMOITAA!

Vanhempainvapaalla,
sairaana, armeijassa ...

JÄSENMAKSUSTA saa vapautusta

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

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

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

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

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

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

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

Sebastian Kotilehto



Näkymä Meripesän rannasta.

MERIPESÄ-MÖKIN KESÄHAKU

Lounais-Suomen osaston mökki sijaitsee Rauman Lapissa, noin 100 km Turusta. 92 neliön hirsimökissä on 3 makuuhuonetta (6 makuupaikkaa). Saunassa (38 m²) on takkatupa (2 makuupaikkaa). Hyvät kalastus- ja uintimahdollisuudet. Vuokra **on viikolta 330 euroa**.

Hakemukset on jätettävä 16. huhtikuuta mennessä. Hakijoille vastataan toukokuun puolivälissä. Etusija annetaan uusille vuokraajille.

LISÄTIETOJA JA LOMAKKEITA

Turun toimistolta ma-to klo 10-14
puh. (02) 233 7416; verkossa <https://lounaissuomi.smu.fi>

Meripesän vuokra- hakemus kesäkaudeksi

Merimies-Uniionin Lounais-Suomen osaston omistamaa Meripesä-mökkiä voivat vuokrata vain **006 osaston jäsenet**.

KESÄKAUSI KATTAA KESÄ-ELOKUUN VIIKOT 22-34 (2.6.-25.8.)

1. Vaihtoehto:

keskiviikko päivä/kk..... – keskiviikko päivä/kk.....

2. Vaihtoehto:

keskiviikko päivä/kk..... – keskiviikko päivä/kk.....

Nimi

Katuosoite.....

Postinumero ja postitoimipaikka

Puhelin

Työpaikka

Oletko aiemmin vuokrannut Meripesä-mökkiä kesäaikana?

☐ En ☐ Kyllä, koska?

Allekirjoitus

Postita hakemus **16. huhtikuuta mennessä**

Merimies-Unioni,
Lounais-Suomen osasto
Maariankatu 6 b
20100 TURKU





Unionin mökkiin **KESÄKAUDELLE 2021**

Kesäkauden haku Merimies-Unionin mökkeihin käynnistyy maaliskuun alussa.

Viikot 22–34 (31.5.–30.8.) jaetaan erillisessä arvonnassa muihin paitsi Levin, Himoksen ja Tahkon mökkeihin. Levi, Himos ja Tahko ovat varattavissa normaalisti.

Lomaviikkojen arvontaan voi osallistua netissä Unionin uuden mökkivaraussivuston kautta.

Mökkivaraussivustolle pääsee osoitteesta:

www.smu.fi/jaseneksi/jasenedut/unionin-mokkien-vuokraus

Sivulla on ohjeet varauksen tekemiseen ja linkki varsinaiselle varaussivustolle.

Arvontaan osallistuminen tapahtuu siis vain uuden varaussivuston kautta.

Kesäkaudella arvonnassa mukana olevat mökit vuokrataan viikoksi kerrallaan maanantaista maanantaihin.

Arvonta alkaa maaliskuun alussa ja on käynnissä 3.4.2021 saakka

Arvontaan voi osallistua 3.4.2021 asti ja arvonta suoritetaan sen jälkeen huhtikuun puolivälissä. Arvonnassa voittaneille lähetetään sähköpostilla ohjeet varauksen maksamiseksi.

Maksun eräpäivä on 14 vuorokautta ilmoituksen saamisesta ja maksu suoritetaan nettipankissa ilmoituksessa olevan linkin kautta.

Arvonnassa ovat mukana **Velskola, Villa Varpunen** sekä **Kustavi 1 ja 2**.

Merilevin, Himoksen ja Tahkon mökit ovat kesäkaudella varattavissa ilman arvontaa 31.8. saakka.

Varaussivustolla on perustiedot kaikista mökeistä ja kalenteri, josta voi tarkistaa mökkien varaustilanteen.

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



VELSKOLA



VILLA VARPUNEN



KUSTAVI

MERIMIES-UNIONIN UUSI LOMA-ASUNTO:

Tahko

Tahkon uusi loma-asunto on vuokrattavissa jäsenten käyttöön helmikuusta lähtien.

MERIMIES-UNIONI on hankkinut jäsenten käyttöön uuden lomakohteen Tahkolta. Loma-asunto on kaksikerroksinen paritalohuoneisto ja siellä kaksi makuuhuonetta ja petipaikat yhteensä kuudelle hengelle.

Sijainti

Tahkon loma-asunto sijaitsee keskeisellä paikalla, lähellä alueen palveluita ja rinteitä. Lähimpään kauppaan on matkaa 500 m ja Rinteisiin 1,5 km.

Vuokraus

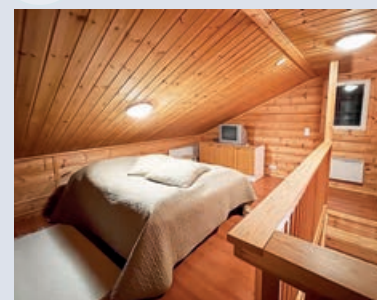
Kohde on varattavissa viikoksi kerrallaan maanantaista maanantaihin.

Hinta

Loma-asunnon viikkohinta on 360–480 euroa viikko riippuen sesongista. Loma-asunnon varaushintaan sisältyy loppusiivous ja takkapuut. **Liinavaatteita** saa vuokrattua Tahko.com -avainpalvelusta sen aukioloaikoina.

Varaus

Tarkemmat tiedot Tahkon mökistä sekä varauskalenterin löydät Merimies-Unionin mökkivaraussivustolta: **SMU.KOUTAVARAUS.FI/VARAUS**



SJÖMANSUNIONENS NYA SEMESTERSTUGA:

Tahko

Medlemmarna kan reservera semesterstugan i Tahko från och med februari.

SJÖMANSUNIONEN har anskaffat en ny semesterstuga i Tahkovuori. Stugan är ett parhus i två våningar med två sovrum och sängplatser för sex personer.

Belägenhet

Tahko semesterstugan är belägen vid Tahkovuori som är ett lugnt område och ligger i närhet av tjänster. Avståndet från stugan till skidbackarna är ca 1,5 km och till närmaste butik 500 m.

Hyrestid

Medlemmarna kan hyra stugan för en vecka åt gången, från måndag till måndag.

Pris

Stugans veckopris är 360 euro eller 480 euro, beroende på säsongen. Slutstädning och ved ingår i priset. Från Tahko.com -receptionen kan man hyra **sängkläder** under öppetiderna.

Reservation

Ytterligare information om stugan och bokningskalendern hittar du på Sjömans-Unionens stugbokningssida: **SMU.KOUTAVARAUS.FI/VARAUS**

RADION LEGENDAARISIN OHJELMA ELÄÄ

95-vuotias radion Merisää on yhä tarpeellinen

TEKSTI JUHANI ARO KUVA PEKKA KARPPANEN JA SAMPSA SIHVOLA

Monikohan tietää, että Yleisradiolla on myös viranomais-tehtäviä? Yksi niistä on legendaarinen **Merisää**, joka luetaan Radio Suomessa viisi kertaa päivässä. Se on pisimpään radion ohjelmistossa ollut tiedotus. Onhan niitä toki muitakin, kuten säätiedot maalle, erilaiset varoitukset, liikennetiedotteet jne. Mutta Merisää lienee ainut, josta on tehty jopa laulukin.

Ensimmäisen kerran säätiedotus merenkulkijoille luettiin Hanko-radiossa 15.3.1926. Hankoa seurasivat pian perässä Vaasa-radio ja Viipuri-radio. Merisää täyttää siis 15.3.2021 95 vuotta. Merisään sisällöstä vastaa Ilmatieteen laitos. Sen nykyään automaattiset mittarit pyörivät 39 rannikkoasemalla. Parhaimmillaan tiedot päivittyvät 140–150 kertaa päivässä. Eikä pelkästään merellä. Merisää tiedot annetaan myös Saimaalle, onhan se suuri vesistö, jossa on paljon sisävesiliikennettä ja esimerkiksi puutavaran kuljetusta. Myös henkilöliikenne varsinkin kesäisin on merkittävää.

Merisää ei ole pelkästään säätiedotus, vaan samalla kerrotaan veden korkeus merialueilta, merkitsevä aallonkorkeus pohjoisella Itämerellä ja tarvittaessa myös jäätiedotus sekä liikennerajoitukset keskeisiin rannikkosatamiin. Helatorstaista lokakuuhun kerrotaan myös veneilysää, mikä onkin tärkeää pienveneillä liikkuville.

Pelkkää automatiikkaa

Nykyään mittauspisteet ovat automaattisia. Kotkan Kirkonmaalla oli viimeinen ”käsiikäyttöinen” merisääasema. Puolustusvoimat pitivät sitä yllä vuoteen 2013. Siihen saakka varusmiehet kävivät kirjaamassa tietoja. Kun merisään lukija radiossa kertoo, ettei joltakin asemalta ole tietoja, se ei tarkoita, että tarkkailija olisi nukahtanut. Silloin aseman tekniikka on pettänyt ja Ilmatieteen laitoksen teknikot kiiruhtavat paikalle korjaamaan asiaa.

”Tulee yhäkin kuunneltua”

Merimies-lehti päätti tietenkin kysyä, miten hyödyllinen radiossa kuultu Merisää on nykyaikaiselle merenkulkijalle. **Ralf Niemi** ohjailee kesäisin Saimaan vesillä *Parkko*-puutavaraajalla puutavaraproomuja. Talvisin hän työskentelee luotsikutterilla. Juttua tehdessä hän oli juuri lähdössä Porkkalaan viikoksi loma-tuuraajaksi luotsikutterille. Hän, jos kuka, osaa kertoa, mitä kohta 100-vuotias merisää merkitsee alan ammattilaiselle.

– Kyllä merisäää tulee kännykstä selattua. Radiostakin tulee kuunneltua. Vahtia pitäessä radio on päällä,

niin väkisinkin kuulee, Niemi sanoo.

– Pääasiassa tulee liikuttua tuolla sisävesillä, tosin nyt talviaikaan rannikolla. Itseasiassa tänään olen lähdössä luotsikutterilla viikoksi Porkkalaan.

Niemi selailee nykyään kännykällään asemakohtaisia tietoja.

– Radion merkitys ei ole niin suuri kuin aikaisemmin. Myös jäätiedotteita tulee kuunneltua – silloin kun on jäitä. Hyödyllistä tietoa on niille, jotka kulkevat jäisillä alueilla, Niemi sanoo.

Hän pitää Merisään tietoja hyödyllisinä, mutta useinkaan tiedotukset eivät hänen mielestään osu kohdalleen.

– Varsinkin Saimaalla tuppaa tuulitiedot olemaan alakanttiin. Itseasiassa olen laittanut palautettakin asiasta, mutta ei siihen koskaan vastattu. Jos sanotaan, että tuuli on 4–8 m/s niin todellisuudessa se voi olla 7–11 m/s. Eivät taida tietokonemallinnukset osua kohdalleen, Niemi kritisoi.

– Kännykstä havaintoasemien tiedot päivittyvät 10 minuutin välein. Saimaalla liikuttaessa meillä on tuuliherkkä alus.

Siksi tuulitietojen on oltava tarkkoja, Niemi painottaa. ⚓



Kollektivavtalsförhandlingarna mellan Sjömans-Unionen och Rederierna i Finland pågår som bäst. Förhandlingarna har pågått sedan början av året och huvudavtalsområdenas kollektivavtal löper ut den 28 februari 2021.

Finlands tre ITF-inspektörer hjälper sjömän i nöd på fartyg under bekvämlighetsflagg

Varje dag trafikerar bekvämlighetsflaggfartyg Finlands hamnar. Finland har tre ITF-inspektörer som bevakar sjömännens intressen.

I artikeln "Kaappaus merellä" i *Sunnuntai*-bilagan den 7 februari 2021 skrev Helsingin Sanomat om de myanmarska sjömännen som i september räddades på det panamansflaggade fraktfartyget ES Venus i Raumo. Flera av Helsingin Sanomats läsare upprördes över hur grovt utnyttjandet av arbetstagare till sjöss kan vara.

Nu har sjömännen som räddades på ES Venus återvänt till Myanmar och kämpar för demokratin i sitt hemland. Militärjuntan har tagit makten i landet och stängt av internet, så att läget i staten inte kan kommuniceras utåt. Situationen i Myanmar och de myanmarska sjömännens trångmål på ES Venus påminner till många delar om varandra. Sjömännen arbetade i fängelseliknande förhållanden på bekvämlighetsflaggfartyget under ett halvgalet kinesiskt befäl: de upplevde hunger, de fick inte de löner som avtalats i arbetsavtalet och de arbetade utan hamnledning över nio månader. Dessutom förekom det våld på fartyget. Till slut stängdes deras möjligheter att kommunicera med omvärlden av.

Flera fartyg som påminner om slavfartyg plöjer även nu världens hav och transporterar med stor sannolikhet gods till någon hamn i Finland. Det är inte fråga om säsongsarbetskraft. Fartyg under bekvämlighetsflagg åker genom Finland hela året, sommar som vinter, varje månad och varje vecka.

Sjömän som hamnat i problem på bekvämlighetsflaggfartyg får i Finland hjälp av tre ITF-inspektörer: två från Sjömans-Unionen och en från AKT, som representerar Internationella Transportarbetarefederationen. I samband med inspektionerna på bekvämlighetsflaggfartyg kan det framkomma att det finns brister i besättningens arbetsförhållanden. Oftast är problemen i form av inget kollektivavtal, att lönerna enligt kollektivavtalet och arbetsavtalet inte betalas ut eller inte betalas i tid och långa arbetsavtal. Coronapandemin har orsakat problem med hemresan och sjömännen har inte kunnat åka hem när avtalsperioden löpt ut, utan har varit tvungna att vara kvar på fartyget i över ett år. Av de inspektioner som Sjömans-Unionens ITF-inspektörer utförde 2019 ledde 40 procent till vidareåtgärder.

Bekvämlighetsflaggfartygen dumpar priserna och stjälar arbeten från finska rederier och därmed från finska sjömän. Många sjömän som arbetar på bekvämlighetsflaggfartyg får sina arbetsplatser från den "svarta marknaden" för sjömän i sitt hemland, där de måste betala både förmedlaren och rederiet för att få arbete. Sjömännen hamnar alltså i skuld till sin arbetsgivare. Situationen försvåras av de

"yellow unions" som fungerar som intresseorganisation för sjömän i världen och som i verkligheten tjänar arbetsgivarna. Arbetstagarna "rättigheter" som antecknats i avtalen innehåller enbart skyldigheter och lönerna är undermåliga. Arbetskraften byts ut från billig till ännu billigare: till exempel ukrainska sjömän har sedan länge varit billig arbetskraft på haven och förmedlas av bemanningsföretag vid Svarta havet.

ITF:s primära sätt att ingripa i missförhållandena är att teckna kollektivavtal. Med hjälp av dem kan man följa om de internationella spelreglerna iakttas på fartyget. Om försummelserna fortsätter kan Sjömans-Unionen och AKT ta till hårdare medel, varvid fartyget kan försättas i blockad i hamn.

Arbetskraft från länder utanför EU arbetar även på finska fartyg och bytena av sådan besättning har fördröjts till följd av coronapandemin. Omkring tusen sjömän från länder utanför EU arbetar på finska handelsfartyg. EU-besättningen på handelsfartyg under finsk flagg består numera bara av strax över 6 000 sjömän (Traficom, sjömansstatistik). Den finska sjömanskåren befinner sig vid en kritisk punkt där det inte längre finns något att kompromissa med.

Finlands försörjningsberedskapstransporter har under hela coronapandemin skötts med fartyg och besättning under finsk flagg.

– Vi måste ha ett starkt reservsystem för krissituationer, och det är traditionella sjömanskunskaper, konstaterar framtidsforskare **Toni Ahlqvist** från forskningscentralen Tulevaisuuden tutkimuskesku vid Åbo universitet.

Merparten av besättningen på passagerarfartyg är för närvarande tillåten till följd av coronapandemin. Coronavaccinationerna delas som tur är redan ut och ekonomerna ser en ljus framtid för passagerarsjöfarten när vi slipper corona. Framtidsforskare Ahlqvist tror att rutterna till Stockholm och Tallinn kommer att stå på sig flera årtionden framöver, även om de just nu prövas.

– Framför allt den längre rutten till Stockholm öppnar nya möjligheter, säger han.

Om ett par årtionden kommer man alltså fortfarande att kryssa med passagerarfartyg. Man kanske inte längre åker med dem för att festa, utan tvärtom för att åka på hälsoretreat, vilket idag erbjuds t.ex. på spaavdelningarna på spahotell. Passagerarfartygen och tjänsterna som de erbjuder behöver kunnig och yrkesskicklig personal idag – och ännu mer i framtiden.

M/S Rosella är viktigt som försörjningsberedskapsfartyg mellan Mariehamn och Kapellskär

Enligt Maria Asplund-Mäkinen som arbetar som cateringvärd i M/S Rosellas café skall den dagliga trafiken mellan Mariehamn och Sverige fungera också i undantagstider.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER BESÄTTNING OCH PEKKA KARPPANEN



Viking Lines M/S Rosella är ett mycket viktigt fartyg för Åland. Fartyget kör dagligen mellan Mariehamn och Kapellskär med långtradare, trailers, andra fordon och passagerare.

– Rosella är ett av de viktigaste försörjningsberedskapsfartygen för Åland. Fartyget har kört under hela coronatiden. På två och en halv timme kör fartyget från Mariehamn till Kapellskär och fraktar mycket dagliga pendlare, fordon och frakt, berättar cateringvärd **Maria Asplund-Mäkinen**.

– Passagerarmängderna har varit min-

dre under coronatiden men vi har ändå haft alldeles hyggligt med människor ombord. Fartyget och rutten är viktiga för att Åland skall fungera, är hennes kommentar till läget i januari.

Asplund-Mäkinen gör arbetsresor till Sverige med Rosella

Asplund-Mäkinen och hennes avbytare bor i Sverige. Förutom dem bor ett par-tre Rosellaanställda i Sverige. Resten av personalen är finländare och bor huvudsakligen på Åland.

– De som bor på Åland säger ofta att allt

är ganska dyrt på ön. Det är inte billigt att leva. Om man tänker skära i sjömannens lön så klarar man sig inte mera på den.

Många familjer på öarna är helt beroende av sjöfarten för sin utkomst. Lägre löner skulle betyda mindre skatteintäkter vilket genast skulle synas i de åländska kommunernas inkomster och återspeglas i till exempel hälsovården, utbildningen och underhållet av infrastrukturen.

Rederierna skall ta hand om sina anställda

Också rederiet Viking Line har sitt högkvar-

Maria Asplund-Mäkinen från Skövde är finne i själen

MARIA BÖRJADE jobba till sjöss som tjugooettåring. Hon har jobbat på Viking Line och på Ålandsfärjan.

– Mina föräldrar är finländare som sökte sig till arbeten i Sverige på 1960-talet. Till all lycka tvingade min pappa mig att lära mig och att tala finska från två års ålder, fast det inte var alldeles lätt. Det offentliga trycket betonade svenskan.

På Åland och ombord på M/S Rosella talar man svenska. Kunskaper i finska har ändå underlättat jobbet för Maria Asplund-Mäkinen som varit skeppsförtroendeman i fyr-fem år, eftersom många ärenden inom juridik och arbetsavtal presenteras på finska.

– Då jag häromåret deltog i Sjöfarts-Unionens förtroendemannakurs så satte de boken *Suomen Laki* (Finlands Lag) i min hand, det var nog rätt "utmanande" men det lönade sig också, säger Asplund-Mäkinen.

ter i Mariehamn. Maria Asplund-Mäkinen är skeppsförtroendeman på M/S Rosella. Enligt henne är fartygsbesättningen som en stor familj. Man stöder och uppmuntrar sina arbetskamrater och bemöter alltid kunderna med glad uppsyn.

– Fartygsbesättningarna har gjort sitt yttersta för att passagerarna trots de svåra tiderna skall trivas och för att man skall iaktt

FINLANDS REGERING tog den 27 januari i bruk ytterligare resebegränsningar som gäller till slutet av februari. De ständigt växlande begränsningarna har varit förvirrande för passagerarna. Därför önskade Estlands nya statsminister Kaja Kallas att Finland skulle visa tillmötesgående med sina strikta resebegränsningar.

olika instruktioner kring hälsa och säkerhet.

Asplund-Mäkinen är lättad över att coronavaccinationerna har kommit igång, det betyder att det med säkerhet ännu blir kryssningar i år.

– För närvarande vaccinerar folk. Kryssningarna kommer att starta med ett brak ännu i år då man fått bukt med coronan.

Asplund-Mäkinen har jobbat på rederiet Viking Line i 17 år. Många som jobbar på Viking Line har så att säga vikt hela sitt liv åt rederiet.

– I början av min sjökarriär jobbade jag ett tag på M/S Cinderella, därifrån kom jag till Ålandsfärjan 2004 och därefter år 2008 till Rosella, som då gick under svensk flagg. År 2014 bytte fartyget till finsk flagg. Man frågade mig om jag vill jobba under finsk flagg. Och jag svarade kort: jag vill.

Oro för de unga och för vikarierna

På grund av coronaläget har ungefär 60 procent av M/S Rosellas besättning varit permitterad. För närvarande körs fartyget med en besättning på 21–35 man, det vill säga en så kallad säkerhetsbesättning.



CATERINGVÄRD
MARIA ASPLUND-MÄKINEN

Under veckoslut har besättningsstyrkan kunnat stiga till 44. Personalen har kallats in på basen av så kallad senioritet, så att de som jobbat längst "i huset" erbjudits jobb först.

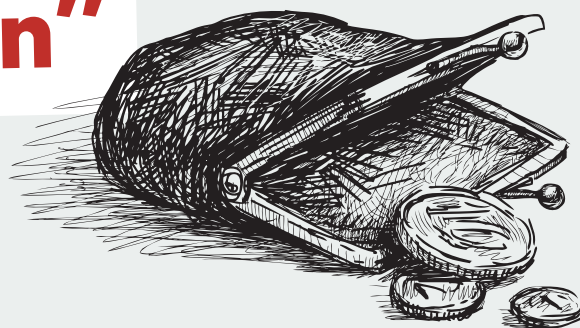
– De unga har familjer och bostadslån. Det finns också mycket vikarier på fartygen och de och andra visstidsanställda har den mest utsatta positionen.

Man kan alltså hoppas att kryssningstrafiken kommer igång snabbt, inom de närmaste månaderna så som analytikerna tror. Coronavaccinerna är en uppiggande spruta också för turismen – och så bär det av igen! 🇫🇮

"30 EURO PÅ KONTOT och många barn"

Vardagen för permitterade sjömän är hård. Ekonomer spår en rusning till kryssningstrafiken i och med vaccinationerna.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD ANDERS SVEDSTRÖM OCH GETTY MAGES



Merparten av besättningen på passagerarfartyg har varit permitterad under coronaåret. Pengarna som behövs för att leva har varit knappa. Svårast är det för unga, personer med bostadslån och personer med familj. Situationer där man bara har 30 euro kvar för att föda en flerhövad familj är inte ovanliga. Man har varit tvungen att låna pengar av släktingar, om man har några. Alla har inte ens det. Tuffast av allt är det för de hushåll där båda är sjömän och permitterade.

Av besättningen på **Viking Lines M/s Viking Grace**, som trafikerar mellan Stockholm och Mariehamn, är för närvarande cirka 75 procent permitterad. Oron för den ekonomiska framtiden ökar varje dag bland sjömännen.

– Familjerna gör kalkyler för att se hur länge pengarna räcker, berättar **Joonas Kallio**, kock på M/s Viking Grace.

Coronavaccinet är billigt jämfört med priset för människors arbetslöshet: vi måste snabbt få hit och delat ut vaccinen!

Att få hit coronavaccinen till något högre pris kan bli billigare än kostnaderna för sjömannens arbetslöshet. Ett annat alternativ

som är värt att utforska är Finlands egen vaccinforskning, som är av hög klass. Forskarna finns och vaccinen är under utveckling, men finansieringen saknas.

– Mycket hänger på att vi snabbt får hit coronavaccinen och delat ut dem. Allt är möjligt om viljan och handlingsförmågan finns. Om sjömännen blir tvungna att leva enbart på arbetsmarknadsstöd från Fpa blir räkningen för samhället hög.

Det finska sjöklustret sysselsätter 50 000 människor. Därtill har man beräknat att ca 140 000 människor arbetar inom turismnäringen. Det gäller att snabbt vaccinera massorna och få ut dem i arbete, så att samhällets hjul kan börja snurra igen.

Ekonomer och börsen spår en uppgång redan i sommar

Många finska toppekonomer har spått att coronavaccinen kommer att få in Finlands ekonomi på rätt spår igen mycket snabbt när vaccinen delats ut. **Hypo** förutspådde t.ex. den 11 januari att det stora vaccinåret 2021 kommer att medföra hopp och ekonomisk tillväxt.

– Restauranger och barer kommer att svälla av folk, sången kommer att ljuda på sommarfestivaler och barnfamiljer kommer att trängas på semesterflygen under skolle-

digheterna precis som tidigare, förutspår Hypos chefsekonom **Juhana Brotherus**.

Kurserna på börsen ser också helt anorlunda ut för många rederier och spår en konjunkturuppgång, vilket avslöjas utåt i branschens egna prognoser. Den årliga rederibarmetern *Varustamobarometri* publicerades den 14 januari. Där har man intervjut finska rederier.

2021 års rederibarmeter konstaterar att rederibranschen förväntar sig att återhämta sig från pandemins effekter. Barometern visar dock också att rederierna är osäkra på framtiden: "osäkerheten återspeglas till exempel i det att rederierna inte har för avsikt att skaffa mer personal under finsk flagg. Personalmängden kan till och med minska", konstaterar man i tillkännagivandet.

Viking Lines M/s Viking Grace trafikerar från Åbo till Stockholm. Där arbetar också Joonas Kallio från Valkeakoski. Han är förvånad över rederiernas kortsiktighet, att de inte kan se skogen för träden. Coronavaccinet håller redan på att delas ut bland invånarna, varefter kryssningstrafiken kommer att komma igång med ett brak när människor börjar åka på kryssning igen efter ett års eremitliv.

– Barometern talar ett annat språk än var analytikerna förutspår för Finlands eko-



På bilden ser vi kockarna på M/s Viking Grace. Till vänster med keps på huvudet är Joonas Kallio, i mitten chefskock Antero Karppinen och till höger kock Mikael Guseff.

nomi det innevarande året. En kraftig tillväxt är att vänta, säger många av ekonomisektorns publikationer.

Besättningarna skapar resultat åt fartygen och tackas för sitt arbete i Helsingin Sanomat

Joonas Kallio har svårt att ta att priset på den finska flaggen kritiserar i rederibarometern: "Priset på den finska flaggen har återigen vuxit till ett betydande tillväxthinder, men sjöfartspolitikerna har enligt bedömningarna förblivit i stort sett oförändrad", konstaterar man i barometern.

Besättningarna skapar resultat åt fartygen. Personalen på fartyg som seglar under finsk flagg har fått mycket god feedback för sitt arbete och flera kunder besöker fartygen eftersom personalen är så trevlig. Kryssningsverksamheten är en serviceverksamhet, där mänsklighet, social gemenskap och service på det egna modersmålet gör kryssningen värd resan. En kryssning är en högtidsdag för en finländare, då han eller hon åker med fartyget och får känna sig värdefull, som en människa.

Hur godhjärtade finska sjömän är visade sig också i en artikel i Helsingin Sanomat från den 17 januari, där man intervjuade helsingforsbon **Jani Miettinen**, som

kryssat mycket på fartygen under coronaåret. I intervjun lyfte Miettinen speciellt fram hur godhjärtad fartygsbesättningen alltid är mot honom.

– När man kliver på fartyget är det som att komma hem. Personalen känner mig och tar alltid emot mig med glädje. Jag tillhör inredningen, berättar Jani Miettinen.

Nu ser Miettinen fram emot ett gig på Viking Grace i mars, då **Saija Tuupanen** ska uppträda.

– Jag hoppas att det blir av och att det kommer folk. Res, gott folk, väddar Miettinen.

I artikeln i Helsingin Sanomat lyfter han också fram renheten på fartygen. Enligt Miettinen håller hygien och hälsosäkerheten hög nivå på de fartyg som han ofta reser med.

– Där smittar inte corona. Det behöver man inte vara rädd för. Ytorna städas hela tiden. Jag har varit där mycket själv och har inte blivit sjuk, berättar Miettinen.

Den finska sjöfarten är som en Nyckelflaggan-produkt

Joonas Kallio arbetar som kock på Viking Grace och vet att passagerarna uppskattar den finska sjöfarten.

– Den finska sjöfarten är en Nyckelflag-

gan-produkt, eller borde i alla fall betraktas som en. Finska sjömän har fört in varor till landet under hela coronaepidemin. Om denna kritiska grupp experter, som består av några tusen sjömän och som fortfarande finns kvar, ska minskas och om den finska flaggen betraktas som dyr kan man inte göra annat än att skaka på huvudet.

– De finska sjömannens löner är inte längre dyra, utan många länder har redan kört om oss, säger Joonas Kallio rakt ut.

Rederibarometern som publicerades den 14 januari lyfte också fram den oro som besättningsbyten gett upphov till under coronaåret.

– Oron är säkert berättigad på fraktfartyg för besättningen från länder utanför EU, varav de flesta kommer från Filippinerna. Om man skulle rekrytera fler finska sjömän till fraktfartygen skulle man inte ha problem med besättningsbyte. Corona drev rederierna i sin egen fälla, då de nu måste brottas med problem kring besättningsbyten och då många filippinska sjömän varit tvungna att arbeta många månader längre på fartygen, vilket är en mänsklig tragedi även för dem själva. Tyvärr har man inte heller varit förskonad från självmord på världens hav, men som tur är har vi inte haft några i Finland. 🇫🇮

FARTYGSELEKTRIKER VILLE KOSKINEN: BILLIGT BETYDER INTE BRA

De finska fraktrederierna förbättrar inte sina resultat GENOM ATT BYTA UT BESÄTTNINGEN TILL EN BILLIGARE

ESL Shippings M/s Arkadia har haft gott om arbete trots coronapandemin. I slutet av hösten gick rederiet ut med en positiv vinstvarning.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER VILLE KOSKINEN OCH BESÄTTNING

Den finska sjöfarten
måste bevaras.
Efterfrågan skapar
utbud.

”

Det går ju inte att vara annat än nöjd med att det gått bra för rederiet och att det funnits tillräckligt med arbete. I början av coronapandemin blev några fartyg stående, men därefter har alla varit i trafik hela tiden, säger fartygselektriker **Ville Koskinen** nöjt.

Coronapandemin ökade antalet frakttransporter i världen och i Finland

Coronapandemin har inte försvagat de stora fraktrederiernas ekonomiska situation. Gods har transporterats hela tiden och i Shanghai slog man till och med fraktrekord förra året. Även i Finland har de stora fraktrederierna klarat sig bra. Därför ser fartygselektriker Ville Koskinen inget behov av att försämra arbetsvillkoren.

– Många gånger har vi på fartyget fundrat att om rederiet går ut med en positiv vinstvarning, så förbättras knappast resultatet av att man byter ut EU-besättningen mot en blandbesättning. Tvärtom, det är bara till skada för rederiet.

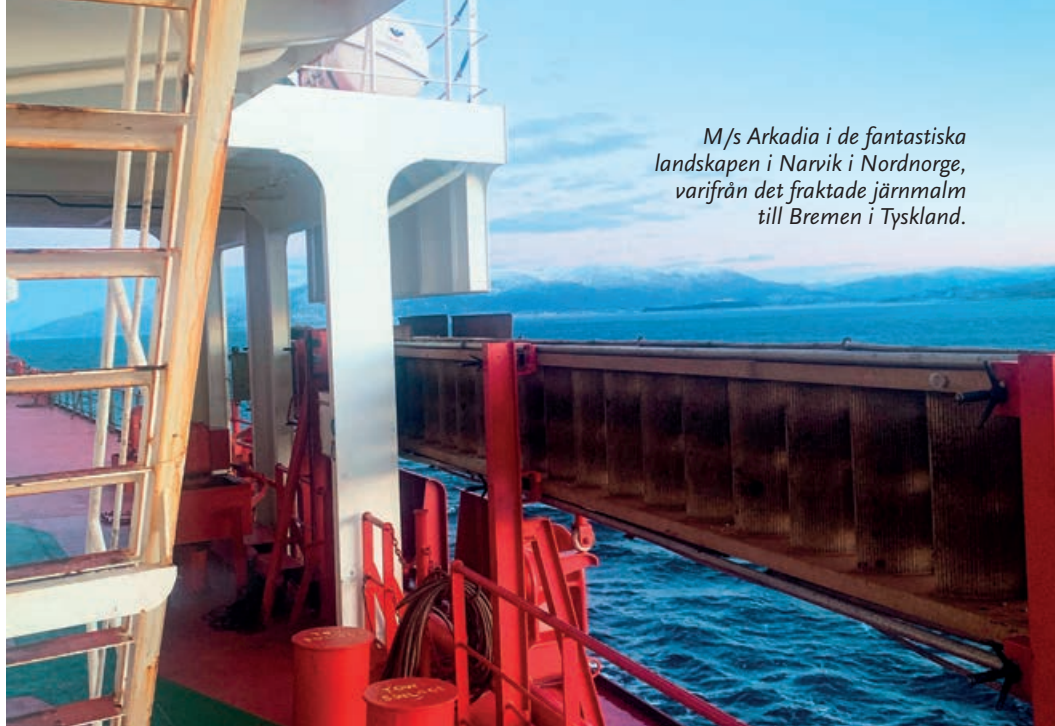
Rederibarometern som publicerades i januari samlar redarnas åsikter om det gångna årets verksamhet. I 2020 års barometer konstaterade man att den finska flaggen är dyr. Även det har Koskinen en egen åsikt om.

– Billigt betyder inte bra. Under finsk flagg finns det åtminstone någon sorts mänskliga kollektivavtal och den finska besättningens byten fungerar. Fraktrederierna har till följd av coronapandemin haft särskilda problem med byte av besättning från länder utanför EU, dvs. i praktiken filippinsk besättning.

Mängden EU-besättning på fartygen bör öka, inte minska

Om man vill bevara den finska sjöfarten är den finska flaggen och en finsk besättning ett måste.

– Man får inte ge upp de finska sjömännen, tvärtom bör det finnas fler på fartygen. Efterfrågan skapar utbud, vilket också återspeglas på sjöfartens läroanstalter. Om det finns arbete till sjöss får sjöfartsskolorna in nya elever i branschen.



M/s Arkadia i de fantastiska landskapen i Narvik i Nordnorge, varifrån det fraktade järnmalm till Bremen i Tyskland.



Fartygselektriker Ville Koskinen besvarade sitt kall och arbetar som sjöman.

M/s Arkadia har en blandbesättning. Fartygets EU-besättning består av finländare och ibland vikarierar estniska sjömän på fartyget. Den övriga besättningen kommer från Filippinerna. Koskinen anser att fraktrederierna för närvarande inte ser skogen för träden, eftersom de år efter år mal sitt gamla blandbesättningsmantra.

– Jag tycker att det här med blandbesättning blivit lite av en trend i rederierna, trots att de inte nödvändigtvis ens har någon ekonomisk nytta av det i det långa loppet.

Användningen av blandbesättning med personal utanför EU har slagit hårt mot de finska sjömännens vakanser. Nu är det svårt att hitta personal till vissa uppgifter.

– Det är inte längre lika många som ut-

bildar sig till vaktmaskinmästare, styrman eller vaktstyrman eftersom det inte finns jobb.

– Det har blivit till ett sorgligt ekorrhjul, vilket vi har sett hos våra egna praktikanter på fartyget. Vi har gett dem rådet att gå direkt till yrkeshögskolan, eftersom det snart inte finns något jobb för andrestyrmän eller vaktmaskinmästare. De tjänsterna har redan ersatts på många platser.

Efterfrågan skapar utbud: redarna måste ge en stark signal om att finsk arbetskraft behövs

Koskinen anser att blandbesättning är orsaken till den här situationen.

– Om det sprider sig till skolorna att det är inte längre är någon idé att studera till branschen kommer snart ingen att studera sjöfart längre. Nu måste pensionerade sjömän gå tillbaka till fartygen för att fylla arbetskraftsbristen och tyvärr utnyttjas de också.

Men än är spelet inte förlorat, tvärtom. Det gäller att hålla fast vid den finska sjöfarten och de finska sjömanskunskaperna, liksom den finska flaggen.

– Efterfrågan skapar utbud. Nu måste redarna ge en signal om att finska och europeiska sjömän behövs så att vi snabbt får in ny arbetskraft i branschen. Det är oerhört viktigt att signalen når skolorna. Inom fem år kommer läget att se helt annorlunda ut, det är en lång tid. ⚓

”VARJE ARBETSPLATS UNDER FINSK FLAGG ÄR MER ÄN VIKTIG”

M/T LUNNI OCH M/T UIKKU FÅR FINSK FLAGG OCH EU-BESÄTTNING

De nya tankfartygen, M/t Lunni och M/t Uikku, fördes in under finsk flagg i början av året. De ersatte Nestes gamla tankers Neste och Futura. Lunni och Uikku som satts under finsk flagg får EU-besättning. Lunnis besättning är 17 och också Uikkus.

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU

— **D**et är viktigt att sjömansfärdigheter förs vidare, att man inte låter branschen tyna bort, säger motorman **Kenneth Edlund** som är nöjd över de nya tankfartygen under finsk flagg.

M/T Lunni fick sin finska flagg i aktern i slutet av december och M/T Uikku den 25 januari. Tankfartygen köptes från *Stenersen* i Norge. Under den första månaden jobbade flera extra arbetstagare på befälsnivå som kommer att jobba på de nya fartygen ombord för att bekanta sig med dem.

Sjömansfärdigheterna måste föras vidare till framtiden

– Varje arbetsplats under finsk flagg är mera än viktig. Det är väldigt bra att fartygen sätts under finsk flagg och att de får EU-besättning. Största delen av manskapet är finländare, några ester, konstaterar motorman Kenneth Edlund som gör sin första törn på Lunni.

Edlund som jobbat hela sitt arbetsliv på Nestes tankers har under de senaste månaderna följt världspolitikens vändningar med oro.

– Vi måste hålla fast vid en egen fin-

ländsk tankfartygsflotta. Läget i världspolitiken kan återspeglas också i transportererna på Östersjön, påminner han.

Första kapitlet i Österlunds profetia uppfylldes

Flottiljamiral **Bo Österlund** publicerade för jämnt två år sedan i januari historiens första avhandling om Finlands försörjningsberedskapstransporter över havet. Avhandlingen visade att finsk flagg är den viktigaste faktorn för att trygga vårt lands sjötransporter under undantagsförhållanden. Österlund lyfter i sin avhandling spe-



ciellt fram tryggandet av oljetransporterna.

Ingen hade trott att en coronapandemi skulle stänga Finlands gränser mot världen bara två år efter att avhandlingen publicerats. Också i skrivande stund i januari 2021 tryggas Finlands export och import till sjöss som försörjningsberedskapstransporter.

– Våren 2020 var det stor uppmärksamhet i massmedia på anskaffning av andningsskydd. Samtidigt tryggades leveranserna av livsmedel till butikerna, mediciner till apoteken, råvaror till fabrikerna och landets bränsleförsörjning med handelsfartyg som försörjningsberedskapstransporter. Men det talade man inte om, utan hela diskussionen svallade kring maskerna, säger Edlund och skakar på huvudet.

Finland ligger långt upp i norr på andra sidan havet. Nästan alla varor kommer till vårt land med handelsfartyg.

– Över 80 procent av transporterna till Finland sköts sjövägen. Om sjötransporterna inte skulle fungera så hade medborgarna haft större bekymmer än maskerna. Numera väntar man sig alltför automatiskt att fartygstrafiken fungerar: mandarinerna bara dimper ner på butikernas hyllor, därmed punkt.

Jakten på kostnadsbesparingar är ett ändlöst gatlopp

Edlund började jobbat till sjöss på 1980-talet. Motormannen berättar att han alltid varit orolig för att förlora sin arbetsplats ombord.

– I 20–30 år har jag levt med oro i magen för att jobbet tar slut någon dag. Till all lycka har det ändå fortsatt, jag har stannat kvar i samma rederi och skött jobbet samvetsgrant. Tråkigt nog hade inte alla sjömän lika god tur: fartyg har flaggats ut och personalstyrkan har minskats under åren.

Sjöfart är en av de mest konkurrensutsatta branscherna i världen. Enligt Edlund verkar det emellanåt som om rederierna försöker få ut all ekonomisk vinning som de bara kan rycka åt sig. Genom olika slags ägararrangemang söker man inbesparingar och för att maximera vinsten söker man billigare besättningar.

– Det är ett oändligt gatlopp om man ger sig in på den vägen. I alla tider har det förekommit utflaggning i sjöfarten. Sedan nådde fenomenet landbacken. Först flyttades fabrikerna till Kina. Då löner och levnadsstandard stigit också där så flyttas produktionen till Afrika.

– Samma fenomen syns nu i sjöfarten på Östersjön. Estnisk arbetskraft var länge billigare än finländsk. Nu väntas levnadsstandarden i Estland inom tio år stiga till samma nivå som i Finland. Lönerna har stigit i Estland så det blir svårt att hitta ny arbetskraft där som rederierna kan använda för att lappa kompetensbristen på finländska fartyg med.

”Uppdatera era behörigheter så kan ni hitta nya jobb”

Motorman Kenneth Edlund vet vad han ta-

lar om, som han säger har han nu varit över två år ”extra” på tankfartyg eftersom det är brist på arbetskraft. Edlund tycker att det är hög tid att trygga sjömanskunnandet och de finländska fartygens framtid.

– Sjöfarten kommer inte att försvinna i världen, långt ifrån. Det är viktigt att finländskt sjömanskunnande och tonnaget under finsk flagg utökas. Det måste finnas arbetsplatser till sjöss för de unga, då får man säkert tillräckligt många lockade med. Sjöfarten är en bra yrkesbransch, Edlund har trivts till sjöss i årtionden.

Det finska folkets framtid ombord på fartygen under finsk flagg skall alltså tryggas. Redan nu börjar det vara brist på kompetent folk för vissa besättningspositioner. Edlund vill uppmuntra sjömännen att uppdatera sina kompetenser och modigt hålla kontakt med rederierna.

– Skaffa er behörigheterna så får ni jobb på tankfartyg och andra.

Då Edlund ser tillbaka på sin långa sjöfartskarriär tänker han också på hur viktigt det är med förståelse från statsmaktens sida och med långsiktigt arbete för den finländska sjöfartens bästa.

– Finska staten skall se långsiktigt på hur sjöfarten är till fördel för vårt land, inte bara tänka på utgifter för ett regeringsprogram i sänder. Finland är väldigt beroende av havet.

Vår plats på Europas karta kommer att bestå. ⚓



Fackförbundet har rätt att vidta stridsåtgärder för att förhindra social dumpning.

HELSINGFORS TINGSRÄTT (12/2020):

Finnska sjömansförbundets blockader av ryska fartyg kan inte förbjudas av domstol

I slutet av december behandlade Helsingfors tingsrätt ett rättsfall som kan betraktas som ett principiellt viktigt fall och en "vinst" i arbetet med att försvara arbetstagarnas arbetsvillkor såväl i Finland som i övriga världen. Enligt tingsrättens beslut kan fartygsblockader inte förbjudas av domstol.

TEXT ADVOKAT/VICEHÄRADSHÖVDING JARKKO PEHKONEN, ADVOKATBYRÅ KASANEN & VUORINEN
BILD GETTY IMAGES

Ett ryskt rederi framställde yrkanden mot **Sjömans-Unionen** och **Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT** om att förbjuda dem att sätta rederiets fartyg i blockad i en finsk hamn. Enligt Helsingfors tingsrätts beslut kan blockader av ryska fartyg inte förbjudas av domstol. Fackförbunden företrädde i rätten av **Advokatbyrå Kasanen & Vuorinen**.

Det ryska rederiet yrkade att fackförbunden skulle förbjudas att sätta fartyg i blockad i en finsk hamn

Det ryska rederiet stämde Sjömans-Unionen och Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT för cirka fem år sedan. Rederiet yrkade att fackförbunden skulle förbjudas att sätta rederiets fartyg i blockad i en finsk hamn. Rederiet opererar i internationell sjötrafik och dess fartyg seglar under rysk flagg och omfattas av rysk lag. Rederiet meddelade att det tecknat ett kollektivavtal enligt rysk lag med ett ryskt fackförbund, som det tillämpade på besätt-

ningens arbetsförhållanden. Enligt rederiet uppfyllde besättningens löner kollektivavtalet, bestämmelserna i rysk lag om minimilöner samt nivåerna i internationella arbetsorganisationen ILO:s rekommendationer för minimilöner för sjöfarten.

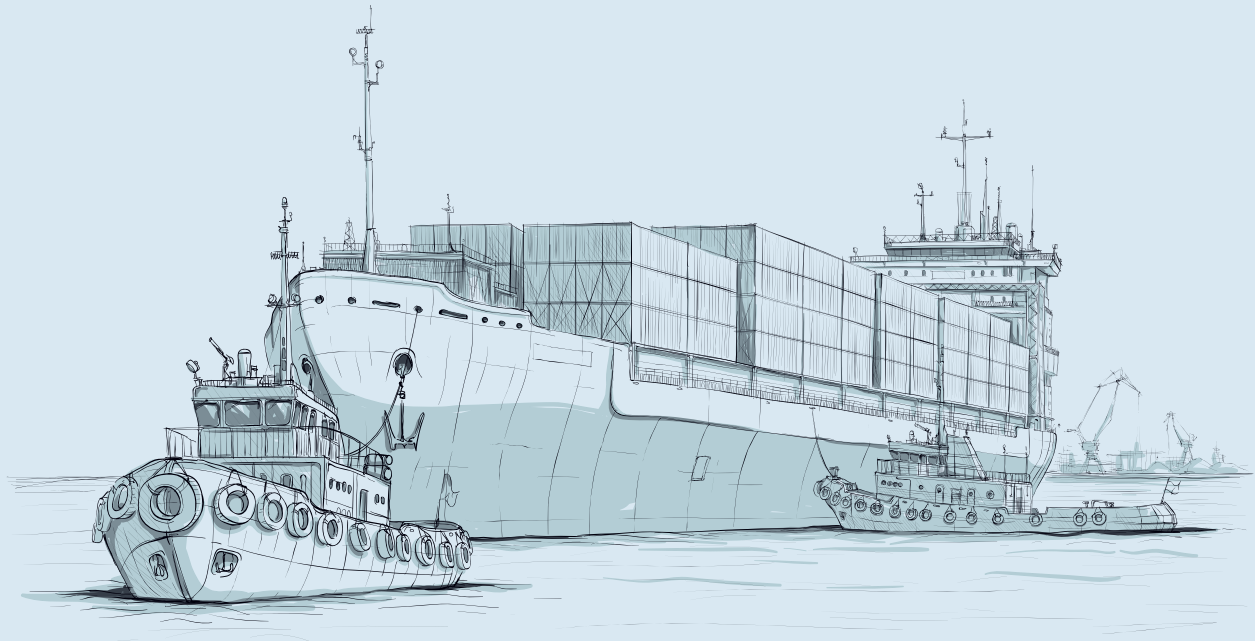
Som grund för sin talan åberopade rederiet dessutom att Finlands Sjömans-Union inte hade några medlemmar på rederiets fartyg och därmed inte var ett fackförbund som representerade dem. Sjömans-Unionen hade inte heller i övrigt någon juridisk rätt att pressa rederiet att lämna uppgifter om fartygspersonalens löner eller teckna ett kollektivavtal om deras löner med sig själv eller något annat förbund. Därmed stod blockaderna som Finlands Sjömans-Union verkställde i strid med grunderna för Finlands rättssystem och god sed och borde förbjudas.

Stridsåtgärder kan vidtas för att förhindra social dumpning

Finlands Sjömans-Union och AKT begärde

att förbudsyrkandet skulle avslås bland annat på grund av att det handlade om arbetstagarföreningars stridsåtgärder, som åtnjuter skydd av 13 § i grundlagen och ILO:s konventioner samt även skydd angående föreningsfrihet i enlighet med EU-rätt och Europeiska människorättskonventionen, som kan tillämpas i frågan. Finlands Sjömans-Union hade rätt att vidta stridsåtgärder vid eventuell social dumpning på ett område där deras medlemmar arbetade, om andra medel som är lindrigare än blockad inte hade varit effektiva för att förhindra dumpning.

I tingsrätten konstaterade Sjömans-Unionen att blockaderna mot rederiet hade vidtagits och skulle vidtas först som sista medel, eftersom det ryska rederiet i fråga själv hade nekat att lämna information eller hålla förhandlingar med Sjömans-Unionen. På grund av de knapphändiga uppgifter man fått hade förbundet bildat sig uppfattningen att rederiet på sina fartyg betalade ut en lön som låg under nivån på



alla kollektivavtal för sjöfarten som kunde anses godtagbara, och till och med under nivån i ILO:s rekommendationer för minimilön för sjöfarten.

Det ryska "fackförbund" som representerade arbetstagarna var ett så kallat gult förbund

Enligt Sjömans-Unionens uppgifter var fackförbundet som tecknat kollektivavtalet som rederiet presenterade inte ett fackförbund som verkligen representerade arbetstagarna, utan ett så kallat gult fackförbund. Därmed kunde kollektivavtalet som det tecknat inte betraktas som ett godtagbart kollektivavtal. Kollektivavtalet skulle inte heller i övrigt förhindra att ett avtal om minimilöner på fartygen på det sätt som Sjömans-Unionen föreslog tecknades. Därmed fanns det inget i förhandlingarna som förbundet föreslog för rederiet, kraven på att teckna ett kollektivavtal eller sättet att genomföra förhandlingar eller blockader som stred mot grunderna för Finlands rättssystem eller god sed, och förbudsyrkandet kunde därmed inte godkännas.

Social dumpning på det ryska rederiets fartyg

Helsingfors tingsrätt avlog rederiets förbudsyrkande i sin deldom från den 22 december 2020. Tingsrätten ansåg att Fin-

lands Sjömans-Unionens blockader mot rederiet utgjorde stridsåtgärder och att anledningen till dem var att förbundet försökte förhindra social dumpning, vilket inte kunde betraktas som ett lagstridigt mål. De knapphändiga uppgifter som förbundet fått om lönerna på fartyget gav av välgrundade skäl bilden att det kunde vara frågan om social dumpning. Förbundet hade bevisats bemöta det ryska rederiet som var kärande på samma sätt som vilket utländskt rederi som helst som agerade på samma sätt, och förbundet hade vidtagit blockad först när man inte längre kom någonvart i frågan genom förhandlingar.

Inga bestämmelser om minimilöner i det ryska "fackförbundets" kollektivavtal

Tingsrätten ansåg att det i fråga om det ryska kollektivavtalet som tillämpades på rederiets fartyg uppstått en misstanke om huruvida den ryska organisationen som tecknat det verkligen representerade arbetstagarna. Sjömans-Unionens krav på avtalande om löner genom ett kollektivavtal skulle inte heller i övrigt ha lett till en konflikt med det andra kollektivavtalet, eftersom det andra avtalet inte innehöll några bestämmelser om minimilöner.

Tingsrätten ansåg det dessutom bevisat att blockaderna som Sjömans-Unionen beslutade om och tillsammans med AKT

verkställde inte visats vara i strid med god sed eller i övrigt i strid med lagen i fråga om hur de genomfördes. Vad gäller fartygsblockadernas laglighet hade det enligt rättspraxis ingen betydelse att förbundet inte hade några egna medlemmar på de fartyg som utgjorde föremål för blockaden.

Facklig organisering är en grundläggande rättighet

Tingsrätten konstaterade slutligen att ett förbud som utfärdas av domstol ska grunda sig på lagen. Finland är en demokratisk rättsstat, där begränsningar av grundläggande rättigheter, som föreningsfrihet, ska grunda sig på en lag som stiftas av riksdagen. Eftersom riksdagen inte stiftat någon sådan lag kan domstolen enligt tingsrätten inte utfärda förbud som förbjuder eller begränsar rätten att utöva grundläggande rättigheter, vilket förbuden som yrkades hade varit. På dessa grunder avlog Helsingfors tingsrätt rederiets förbudsyrkande. Tingsrättens avgörande har inte vunnit laga kraft. ⚓

Advokatbyrå Kasanen & Vuorinen företräder Finlands Sjömans-Union FS rf och Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT i Helsingfors tingsrätt i ett mål där ett ryskt rederi framställt ett yrkande mot förbunden om att förbjuda dem att sätta rederiets fartyg i blockad i en finsk hamn.

EN FRAMTID FULL AV HOPP

Framtidens sjöfarare är en hybrid. Han eller hon arbetar tidvis i hamn, tidvis ombord. Den sköna nya sjömannen kan både göra en sjömansknop och uppdatera datorprogrammen.

TEXT JUHA GRANATH

Aret som gått har varit plågsamt för den finländska sjöfararen. Rederierna förskräcks över passagerarflykten som coronan medfört. Sjöfararna ser mardrömmar om att deras arbetsplatser och hela deras yrkeskår försvinner. Hälsomyndigheterna fruktar nya pandemier.

Bara börsanalytikerna ser en penningstinn framtid för sjöfarten. Coronan nedgörs, ekonomin repar sig, fartygen fylls med konsumenter och exportartiklar. Tallink- och Vikingaktierna förutspås stiga rejält.

– De här ekonomiska spåmännen ser världen genom sina egna glasögon. Samtidigt styr de folks förväntningar och företagens investeringar. Men sjöfararens framtid styrs av den stora brytningen inom sjöfartsteknologin och sjöfartens verksamhetssätt, bedömer professor **Toni Ahlqvist**.

Framtidsforskaren Toni Ahlqvist från Framtidsforskningscentret på Åbo universitet använder inte kristallkula utan han grundar sin syn på vetenskapliga artiklar, historiskt material, statistik, intervjuer och diskussioner med andra experter.

Nu kastar vi en blick mot framtiden. Har vi fortfarande sjömän och sjöfararkvinnor, kryssningsvärdinnor och värdar, festkryssningar och fraktesor om 30 eller 50 år, professor Ahlqvist?

– Varutrafiken fortsätter att växa i takt med näthandeln. Fartyg kan användas som flyttbara sjukhus och fabriker som kan tillhandahålla tilläggskapacitet där det be-

hövs. Både hamnar och fartyg automatiseras och sjöfartsutbildningen blir mera mångsidig, räknar Toni Ahlqvist upp.

Professorn ser så mycket gott i sjöfararnas framtid att det nu är dags att ta en turbiljett till framtiden.

Medvind på världshaven

Framtidens värld urbaniseras. Klimatförändringen och utarmningen av naturen har gjort stora områden obebodliga. Människorna flockas allt tätare till städerna och världens stora metropoler växer och växer.

Enligt professor Ahlqvist påverkar befolkningens kommande flykt till städerna också sjöfarten.

– De stora hamnarna växer och koncentreras till miljonstäderna, och det uppstår enorma trafikströmmar mellan dem. I närheten av hamnarna anläggs stora lagerkomplex, som internationella företag i stil med Amazon använder för sina allt mera växande varustransporter, säger Ahlqvist.

Snabbhet är en trumf i framtidens sjötrafik. Då företagen lovar leverera sina produkter vart som helst i världen inom ett par timmar så kräver det tätt umgänge mellan de stora lagerkonglomeraten.

– Framtiden tillhör allt mer de smidiga och snabba fartygen. De kan dessutom ta i bruk nya transportmetoder, så som fraktdrönare. Miljö- och säkerhetsfrågor sätter en gräns för de stora fartygens tillväxt, förutsäger Ahlqvist.

För närvarande går omkring 90 procent

av världshandeln över hav, men bara 2,5 procent av utsläppen förorsakas av sjöfarten. För miljön är sjöfarten det bästa transportsättet.

I framtiden beaktas miljön ändå mera. Den internationella sjöfartsorganisationen IMO har beslutat att sjöfarten fram till år 2050 skall ha skurit ner sina utsläpp med 70 procent från nivån år 2008.

– Det är ett mål som mycket väl går att uppnå. Det satsas kraftigt på väte och andra bränslen med låga utsläpp, maskintekniken utvecklas och man lyckas spara energi och skära ner utsläpp med olika slags slutna kretsar ombord, försäkrar Toni Ahlqvist.

I det här skedet ser allt ännu ljusst ut för sjöfararen. Den globala urbaniseringen ökar efterfrågan på sjötransporter. Allt mer omfattande miljöreglementen förbättrar ytterligare sjöfartens ställning som det mest miljövänliga sättet att transportera stora varumängder. Men det finns också mörka moln vid horisonten.

Nya hot

I alla tider har sjöfararnas mardrömmar upptagits av stora olyckor, epidemier, sjörövare och under de senaste årtiondena också terrorister. Professor Toni Ahlqvist som studerar sjöfartens framtid ser teknologins sårbarhet som ett nytt hot.

– De långt automatiserade fartygen är under sina veckolånga färder ett begärligt mål för sjörövare och terrorister. Också den stängda internetmiljön kring fartyg och hamnar är en risk. En utomstående aktör som lyckas ladda ner användaruppgifter och transaktioner där sitter med ett formidabelt vapen.

– Det skulle också vara riskfyllt att ha ett nätverk av hamnar som är helt ➤





Det traditionella sjöfartskunnandet bör bevaras. Vi bör ha ett robust reservsystem för krislägen och det utgörs av den traditionella sjömanskunskapen, säger framtidsforskaren Toni Ahlqvist från Framtidsforskningscentret på Åbo universitet.

automatiserade och använder ett enhetligt datasystem. En angräpar som lyckas bryta krypteringen kan på ett ögonblick få ett helt land på knä, säger Toni Ahlqvist.

Enligt professor Ahlqvist skall man förhålla sig till de framtida hotbilderna mot sjöfarten lika allvarligt som ifråga om kärnkraften. Det borde hållas mera räddningsövningar och riskerna på systemnivå borde bedömas bättre än tidigare.

– Rederierna och med maritima industrin har anledning att tänka på hur bra det är att skapa öppna och sömlösa lösningar för hamnar och fartyg. Kunde det vara tryggare att placera funktioner i olika fack i mindre enheter, som man om nödvändigt lätt kan isolera från övrig verksamhet?

Kurser, kurser, kurser

Ju mera komplext ett system är, desto mera sannolikt att det har någon läcka. Professor Ahlqvist påminner om att den där läckan ofta förorsakas av en människa. Hur klarar sig då framtidens sjöfarare med problemen som de nya teknologierna för med sig?

– Sjöfararen har det livslånga lärandets väg framför sig. Det gäller att behärska olika informationssystemens användargränssnitt och många nya teknologier. Det dyker

upp allt mer varierande uppgifter och man kan inte utgå från att man gör bara en sak, säger Toni Ahlqvist.

I professors framtid är sjöfarens lott att ständigt gå på nya kurser, att hantera data och att diskutera med den artificiella intelligensen. Kurserna ordnas av sjöfartsskolorna, universiteten, konsultföretagen, arbetsmarknadsorganisationerna och rederierna.

– Det traditionella sjöfartskunnandet bör bevaras. Sjöfartens hela operativa nivå är väldigt utsatt för störningar och cyberattacker om den helt vilar på digitala system. Vi bör ha ett robust reservsystem för krislägen och det utgörs av den traditionella sjömanskunskapen.

Professorn ser att det också finns plats för sjömansromantik vid horisonten.

– Den sköna nya sjömannen kommer att få tillfredsställa sin reslust och sin aptit på främmande länder. Hen kommer dessutom att få dyka in i virtuella miljöer och se den stora förändringen i branschen, förutspår Toni Ahlqvist.

I och med den stora teknologiska förändringen kan man också vänta sig konflikter.

– Hur varutrafiken ser ut i framtiden är ett stort frågetecken. Inom sjöfarten komplicerar saken ytterligare av teamen ombord som kommer från olika nationaliteter. Det kan också uppstå konflikter kring hur man skall hejda passagerartrafikens stört-dykning, säger Ahlqvist.

Från spritrally till sinnesro

För årtionden sedan bjöd Sverigebåtarna Finlands söner och döttrar på smörgåsbordsläckerheter, Marabouchoklad, cocktailbarens blandningar och musik från polska orkestrar.

De allra senaste åren har båtarna till Tallinn sålt lådvis med billig sprit, lockat folket i sina vindjackor till torgen med piratkopior, till stadens syndiga strippklubbar och ölpubar.

Kommer framtidens människa fortfarande att trakta efter sprit och det motsatta könet?

– Det är inte alls självklart att kommande generationer ser fartygen på samma sätt

som nöjescentrum som dagens generation. De kommer möjligen inte att "kasta loss" på samma sätt utan kanske de kommer ombord för att få lugn och ro, för en retreat och för att sköta sin parrelation, är Toni Ahlqvists vision.

Framtidsforskaren Ahlqvist tror att ruterna till Tallinn och till Stockholm kommer att vara betydelsefulla i tiotals år framöver.

– Speciellt den längre ruten till Stockholm innehåller nya möjligheter. Längs ruten till Tallinn har det planerats bland annat konstgjorda öar med hotell och nöjescentra. Om tunneln mellan Helsingfors och Tallinn förverkligas kan det minska Tallinnfartygens attraktivitet.

En bioscanner i hamnen

Sjöfarten framstår som en rätt häftig smittoslunga, då vi ser på gångna århundraden. Råttorna ombord spred pest, europeiska erövrare spred epidemier, sjömännen som återvände hem spred könssjukdomar. Nu-förtiden sprids coronavirus från fartygen till Tallinn och Stockholm.

– Pandemier är rena giften för fartygstrafiken. I praktiken stänger de ner verksamheten, så som vi har sett. Säkerheten har blivit ännu viktigare än förut, försäkrar Toni Ahlqvist.

I professor Toni Ahlqvists framtid föds och slocknar pandemier, men man kommer att kunna komma till rätta med dem allt bättre. Om 30 år gräver man inte i näsan efter ett virusprov.

– Man kan utläsa virusmitta ur blodet med nya metoder. Dessutom kommer man att fortlöpande kunna följa med sjömännens och passagerarnas hälsotillstånd med bioscannern. Den professionella sjöfarten kommer att täckas av omfattande säkerhetssystem, periodiska granskningar och karantäner.

– Så länge som massturismen växer så är virusen och mikroberna med ombord och svåra att behärska. Inom frakttrafiken kommer besättningen bara att gå igenom en bioscanner i hamn och den berättar vad virusläget är. Men... sådana grejor finns redan nu, säger professor Ahlqvist och återvänder till nuet. 🚢

HEIDI NIEMINEN:

Transportunionernas samarbete är verksamhet

Ordförande för Transportunionerna TU Heidi Nieminen ser en gemensam union för transportunionerna som en möjlighet men inte ett mål på kort sikt.

TEXT OCH BILD ARTO JOKELA



Heidi Nieminen, 41.

- Ordförande för post- och logistikunionen PAU sedan augusti 2014. Förbundssekreterare för PAU 2009–2014 och PAU:s jurist 2006–2009.
- Utbildning jurist
- Bor i Vichtis
- Gift, ett barn
- Familjens husdjur: en häst och två hundar.
- Trivs i skogen.
- Inspirerad av barnets hobby gick hon för två år sedan en fotbolls-skola för vuxna. Har ändå för lite tid att spela.

Transportunionerna TU grundades i maj 2018 för att fördjupa och effektivisera samarbetet mellan transportförbunden. Medlemmar i Transportunionerna TU är för närvarande (bil- och transportarbetarförbundet, inofficiell översättning) AKT, (post- och logistikunionen) PAU, (järnvägsmannauktionen) RAU och Finlands Sjömans-Unionen FSU.

Sedan början av året har PAU:s ordförande **Heidi Nieminen** fungerat som ordförande för Transportunionerna TU. Hon ser många möjligheter till samarbete. Ord som göra tillsammans, möjligheter och synergi återkommer i hennes tal.

Verksamheten först

Nieminen säger att transportförbunden kommer att ha fusionerats till en gemensam union småningom. Men man jobbar inte aktivt på att fusionera förbunden. Hon betonar hellre handlingarna.

– Om det som vi gör sedan skapar en enad union så må det vara hänt.

Ett bra exempel på samarbete är enligt Nieminen att man inför Transportunionerna TU:s medlemsförbunds medlemsregister i ett och samma system. Förhandlingar om detta pågår med en systemleverantör. Det skulle ge både praktisk och ekonomisk nytta.

– Den praktiska nyttan är att inget förbunds medlemsregister mera är beroende av en enda människas kunskande och det finns en vikarie som kan sköta ärenden också i semestertider.

I början av 2020 började **Sanna Viljakainen** jobba som verksamhetsledare för Transportunionerna TU. Enligt Nieminen har det här gett transportunionernas verksamhet stadga och möjliggjort att man i början av 2021 startat transportunionernas strategiarbete. Strategin som finns slipas under våren kan godkännas vid Transportunionerna TU:s vårmöte i maj.

Fyra arbetsgrupper

För att fördjupa samarbetet har transportunioner tillsatt fyra arbetsgrupper. Medlemsregistergruppen har kommit längst. De övriga arbetsgrupperna jobbar med kommunikationen, kursverksamheten och de juridiska funktionerna. Nieminen själv leder juridikgruppen och hon tror att de juridiska funktionerna kunde vara det lättaste att fusionera.

– Det skulle vara till stor nytta för förbunden och deras medlemmar. Dessutom skulle medlemmarna knappast märka av förändringen.

En fråga för samarbetet kring kursverksamhet blir hur förbunden ordnar sina kurser då Kiljavainstitutets verksamhet i sin nuvarande form tar slut. En annan fråga är ordnandet av gemensamma kurser.

– PAU till exempel ordnar själv kurser i arbetsrätt. Det kunde vara givande att ha både deltagare och lärare också från andra förbund. Kurserna skulle ge ett gott tillfälle att bli bekant med medlemmar i andra förbund.

Arbetsgruppen för kommunikation gjorde i fjol höstas ett provnummer av en gemensam tidning för Transportunionerna TU. Vägen till gemensam kommunikation för alla förbunden är ännu lång, men tidningen är ett steg mot gemensam verksamhet, tycker Nieminen.

Heidi Nieminen påminner om att fördjupandet av samarbetet också påverkas av hur olika yrken förändras p g a digitalisering, av förbundens resurser och av hur fackföreningsrörelsens medlemsantal utvecklas. 

EN HJÄLPANDE HAND I NÖDEN

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Jag skulle vilja ta upp en sak som skavt länge med min förman, men jag vill inte gå på mötet själv. Vilka saker kan jag be förtroendemannen om hjälp med? I vilken typ av frågor kan förtroendemannen representera arbetstagarna? Vilka representerar han eller hon? Vilka rättigheter har förtroendemannen?

JURISTEN: Uppgifterna eller "befattningsbeskrivningen" för en förtroendeman som representerar sjömän är inte reglerade på ett omfattande sätt någonstans. Man kan få en vink från inledningen till utrikesfartens förtroendemannaavtal (bilaga 11), enligt vilket syftet med förtroendemannasystemet bland annat är att upprätthålla och utveckla kollektivavtalssystemet, se till att kollektivavtalen följs, utreda och hantera konflikter och andra frågor mellan arbetsgivaren och arbetstagarna samt bevara och främja arbetsron. Det innebär med andra ord att förtroendemannen *övervakar* efterlevnaden av bestämmelser, villkor och praxis rörande arbetsförhållanden, *bistår* de arbetstagare han eller hon representerar i anställningsrelaterade frågor genom att *ge råd* och *förhandla* om dem med arbetsgivaren samt *delta* i samarbete med representanter för arbetsgivaren.

Man kan alltså be förtroendemannen om hjälp i frågor som rör bland annat lönen, arbetstidsarrangemang, arbetsavtal, kollektivavtal, arbetsgivarens beslut och samarbete. Situationen som du beskriver är ett *typexempel* på förtroendemannens uppgifter. Han eller hon är de extra ögon och öron som behövs i olika samtalssituationer. En del frågor som rör själva arbetsplatsen och arbetsförhållandena bör istället skötas av arbetarskyddsfullmäktige än av förtroendemannen. Om förtroendemannen inte kan ge råd i frågor som rör t.ex. lämplighet för sjöarbete, behörigheter eller socialskydd kan han eller hon hänvisa arbetstagaren i rätt riktning.

Sin *status* får förtroendemannen av arbetstagarna på sin arbetsplats, dvs. av sina arbetskamrater. Arbetsgivaren kan inte förordna en person i sin tjänst att verka som förtroendeman eller som personalrepresentant som deltar i samarbetet. Förtroendemannens status är alltså lika starkt kopplad till arbetsplatsen som arbetarskyddsfullmäktiges.

En förtroendeman som *väljs på grundval av ett kollektivavtal* representerar i princip de arbetstagare som haft *rösträtt* på valet som rör förtroendemannen. Förtroendemannen på en avdelning på ett passagerarfartyg representerar alltså de arbetstagare på sin egen avdelning som är medlemmar i Sjömans-Unionen. Fartygsförtroendemannen representerar Sjömans-Unionens medlemmar på sitt eget fartyg medan huvudförtroendemannen representerar Sjömans-Unionens alla medlemmar som tjänstgör i besättningsposition på rederiets samtliga fartyg.

Förtroendemannen representerar arbetstagarna på sin arbetsplats och Sjömans-Unionens medlemmar i relation till arbetsgiva-

ren. Förtroendemannen representerar alltså inte Sjömans-Unionen som fackförbund, utan det är endast fackförbundets ledning och sakkunniga som kan agera i fackförbundets namn. Förtroendemannen kan höra till t.ex. kollektivavtalsdelegationen och representera arbetstagarsidan vid förhandlingarna, men det kräver att han eller hon utses till denna uppgift.

Enligt 8 § i *samarbetslagen* (377/2007) representeras personalgruppen vid *samarbete* och förhandlingar som omfattas av det av en *förtroendeman* som valts på grundval av ett kollektivavtal. Inom sjöfarten har det traditionellt sett funnits tre personalgrupper: däckbefäl, maskinbefäl och besättning (enligt fackförbundsindelningen). Om en sådan förtroendeman som valts på grundval av ett kollektivavtal inte valts på fartyget eller i rederiet eller på någon annan arbetsplats kan arbetstagarna som tillhör personalgruppen välja ett *samarbetsombud* bland sig själva.

De frågor som förtroendemannen som representerar sjömännen kan avtala om med arbetsgivaren fastställs *uttryckligen i kollektivavtalet* eller lagen (t.ex. *samarbetslagen*). Huvudförtroendemannen kan alltså, även om han eller hon inte representerar Sjömans-Unionen som tecknat ett kollektivavtal, avtala t.ex. om vissa undantag i enlighet med de förutsättningar och begränsningar som fastställts i kollektivavtalet. Kollektivavtalet definierar alltså alltid noggrant de frågor som omfattas av kollektivavtalet som förtroendemannen kan avtala om på ett kompletterande eller annat sätt. Ett exempel på detta är punkt 5.8 i utrikesfartens passagerarfartygsavtal, enligt vilket arbetsgivaren och förtroendemannen kan avtala om detaljer gällande avlösningssystemets förverkligande eller tillfällig ändring av arbetsturlistan förutsatt att det finns vägande skäl till det. Om det inte finns någon sådan uttryckligt "delegerande" bestämmelse i kollektivavtalet kan arbetsvillkoren endast avtalas på ett kompletterande eller annat sätt mellan kollektivavtalsparterna, dvs. antingen Sjömans-Unionen och arbetsgivaren eller Sjömans-Unionen och Rederierna i Finland eller någon annan arbetsgivarorganisation. Då arbetsgivaren informerar om resultaten av förhandlingarna berättar de dessvärre inte alltid tydligt om vem man diskuterat och avtalat med vid olika tillfällen.

Rätten att få information är en av förtroendemannens viktigaste rättigheter. Det är reglerat i sjöarbetsavtalslagen, *samarbetslagen* och kollektivavtalen. Enligt utrikesfartens förtroendemannaavtal ska förtroendemannen ha tillgång till *alla uppgifter som har betydelse för utredning av ärendet*. Det innebär att arbetsgivaren ska ge alla uppgifter, handlingar och annat material som rör en viss tolknings- tvist eller en arbetstagare och dennes arbetsförhållande till förtroendemannen, som fått i uppdrag att utreda saken. Uppgifterna ska naturligtvis behandlas konfidentiellt.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi



POST FRÅN ARBETSDOMSTOLEN OCH ANDRA HÄLSNINGAR

DOMSLUT TT 2020:88

Enligt tillämpningsanvisningen för det rederispecifika drogpolicyavtalet har varje sjöman rätt till utförsel enligt tullens provianteringsanvisningar samt myndigheternas och terminalernas bestämmelser. Enligt tillämpningsanvisningen ska alkoholprodukter som arbetstagaren köper med sig till fartyget förvaras på fartyget i ett låst utrymme, varifrån de överlämnas till arbetstagaren i samband med att denne går på semester eller ledig period eller i övrigt för att tas i land. Det är förbjudet att förvara och nyttja alkohol i hytten. Fartygets befälhavare har dessutom rätt att bl.a. med anledning av hamnstatens eller myndigheternas bestämmelser utöka begränsningarna kring nyttjande och innehav av alkohol.

I talan yrkade man att arbetsdomstolen fastställer att OSM Ship Management Finland har agerat i strid med den kollektivavtalsbestämmelse som binder dem då de förvägrade arbetstagarna på ett visst fartyg rätten att föra ut alkohol.

Yrkandena var framgångsrika. Arbetsdomstolen fastställde att rederiet hade agerat i strid med en uttrycklig och tydligt formulerad bestämmelse i kollektivavtalet då det förvägrade det aktuella fartygets sjömän rätten att föra ut alkohol. Domen var enhällig. Rederiet dömdes att betala 2 000 euro i plikt till Sjömans-Unionen för brott mot kollektivavtalet samt att betala rättegångskostnaderna.

DOMSLUT TT 2020:102

Bakgrunden till ärendet var en dom som arbetsdomstolen avkunnade i maj 2017 (TT 2017:65), med vilken arbetsdomstolen fastställde punkt 6.4.3 i utrikesfartens passagerarfartygsavtal som en ordalydelseenlig och korrekt tolkning av att en ledig dag som motsvarar tre övertidstimmar ska ges på en arbetsdag i enlighet med avlösningssystemet vid ersättning av övertid på arbetstagarens framställan. Nu handlade rättegången om hur denna dom ska följas tidsmässigt. Arbetsgivaren hade tillämpat tolkningen enligt 2017 års dom på övertidsfordringar som uppstått efter, men inte före domen.

I målet yrkade man att övertidsersättningen för två arbetstagare skulle kompletteras i pengar. Övertidsarbetet hade redan ersatts med ledighet, men med fel konvertering (6 timmar/1 dag) istället för rätt konvertering (3 timmar/1 dag).

Domstolen ansåg i sin nu avkunnade dom att tolkningen enligt den tidigare domen ska tillämpas även på tid före 3.5.2017, eftersom fastställsedomen rör tolkning av kollektivavtalsbestämmelsen för kollektivavtalets hela giltighetstid, dvs. från och med början av mars 2014. Fastställsedomen kan inte anses ha påverkat användningen av avlösningssystemet på ett så betydande sätt att det inte vore motiverat att tillämpa retroaktivt.

Enligt domstolens enhälliga beslut hade

arbetsgivaren alltså medvetet brutit mot kollektivavtalet och den rätta tolkning av det som fastställts av arbetsdomstolen. Arbetsgivaren ålades att till arbetstagarna i fråga betala den del av de utförda övertidstimmar som inte ersatts samt 3 000 euro i plikt till Sjömans-Unionen. Rederierna i Finland ålades att betala 4 000 euro i plikt till Sjömans-Unionen för försummelse av tillsynsskyldigheten samt att tillsammans med arbetsgivaren betala Sjömans-Unionens rättegångskostnader.

Om verkställandet av domen i andra fall diskuteras som bäst med arbetsgivaren.

Domsluten kan läsas i sin helhet (på finska) på arbetsdomstolens hemsida och på Finlex.

Förlikning under rättegång

Vid en anhängig tolkningstvist rörande semesterdagar i kollektivavtalet för utrikesfartens passagerarfartyg träffades ett förlikningsavtal innan huvudförhandlingen inleddes i målet. Enligt avtalet hade, bland annat, arbetsgivaren inte rätt att ensidigt förordna att semesterdagar ska användas under en ledig period enligt avlösningssystemet för en sådan kvalifikationsperiod som fortfarande pågår vid förordnandet. Dessutom har arbetsgivaren inte rätt att under korta, mindre än sex månader långa anställningsförhållanden ensidigt förordna att arbetstagarens semester ska tas ut under anställningen. ⚓



TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA är bland de bästa arbetslöshetskassorna i Finland när det gäller handläggningstider

2020 betade man av ansökningskön som orsakats av coronapandemin och förberedde sammanslagningen av arbetslöshetskassor i början av 2021.

I MARS 2020 började arbetslöshetskassorna få in exceptionellt många ansökningar, då coronapandemin började synas i sysselsättningen bland kassans medlemmar. Även om utgifterna för inkomstrelaterad dagpenning steg mest inom just Transportbranschens Arbetslöshetskassa (156 %) lyckades vi behålla våra handläggningstider bland de bästa i landets arbetslöshetskassor.

I mars–december var kassans genomsnittliga handläggningstid 11,9 dagar, dvs. dagpenningen betalades ut till medlemmarnas konton avsevärt snabbare än i många större arbetslöshetskassor. Post- och logistikbranschens arbetslöshetskassa, som slagits samman med Transportbranschens Arbetslöshetskassa, klarade

sig trots sin ringa storlek också väl i jämförelse och hade under denna tid en handläggningstid på ca två veckor.

På grund av sammanslagningen av arbetslöshetskassorna vid årsskiftet 2021 uppstod det ett ca två veckor långt avbrott i handläggningssystemen på grund av systemintegrationen, och ansökningarna hoppade sig ett tag. Våra handläggare har kämpat berömvärt med den stora mängden ansökningar och håller nu på att få dem under kontroll. Vi strävar naturligtvis även i fortsättningen efter att handlägga ansökningarna så snabbt som möjligt och betala ut pengarna på kontona. Ett sätt är att förutspå framtida stora mängder ansökningar. Speciellt början av coronapandemin visade att det lyckas bäst genom att Transport-

unionerna informerar arbetslöshetskassan om kommande ändringar i branschens sysselsättningssituation.

För Transportbranschens Arbetslöshetskassa är det viktigt att våra medlemmar även i fortsättningen kan lita på att kassan uppfyller sitt serviceåtagande även i svåra tider. Därför ville vi dela med oss av statistik som visar hur god beredskap hjälpte arbetslöshetskassans medlemmar under coronapandemin. Även om pandemin inte är över än kommer vi att ta oss igenom även denna tid tills dess att medlemmarna kan återvända till arbetet. ⚓

Annika Skogberg

Service- och utvecklingschef

Transportbranschens Arbetslöshetskassa

Hur snabbt handläggs ansökningarna?

Handläggningstiden för den första ansökan om dagpenning eller jämkad fortsättningsansökan är oftast något längre än för en ren fortsättningsansökan. Vi strävar dock alltid efter att handlägga din ansökan inom två veckor från att ansökan inkom. Om du är helt arbetslös eller permitterad och det inte finns några ändringar i fortsättningsansökan jämfört med den föregående ansökan betalas dagpenningen ut på kontot inom 1–2 bankdagar från att ansökan inkom.

Hur kan jag själv påverka ansökningens handläggningstid?

Bästa sättet att själv påverka ansökningens handläggningstid är att kontrollera att ansökan innehåller alla nödvändiga uppgifter. Om du måste bifoga en utredning till din

ansökan, försök skicka alla bilagor tillsammans med ansökningen. Kom dock ihåg din ansökan måste finnas hos kassan inom tre månader från ansökningsperiodens första dag.

Var kan jag själv kontrollera handläggningstiden för min ansökan?

Du kan kontrollera handläggningstiden för ansökningar på Transportbranschens Arbetslöshetskassas förstasida: www.kuljetusalantk.fi. Närmare information om handläggningstiderna för olika typer av ansökningar får du genom att klicka på rubriken Käsittelyaika/Handläggningstid på förstasidan. Enklaste sättet att se när din ansökan inkom är genom att följa handläggningen av ansökningar i nättjänsten Netta, som finns under fliken Ansökningar. ⚓

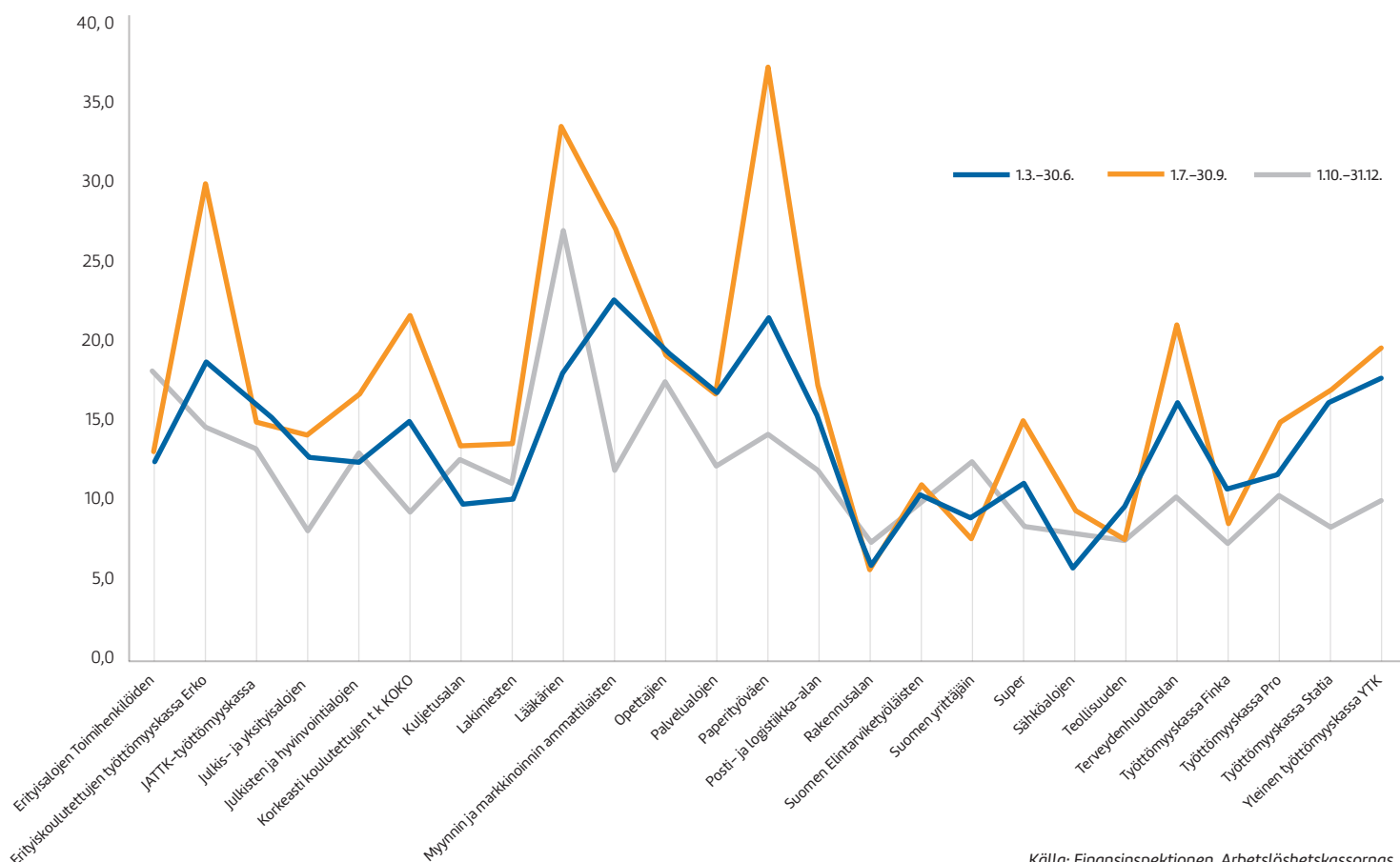
Post- och logistikbranschens arbetslöshetskassa slogs samman med Transport- branschens Arbetslöshets- kassa 1.1.2021

ARBETSLÖSHETSKASSAN

behåller namnet Transportbranschens Arbetslöshetskassa och alla löntagare som tillhör tillämpningsområdet för lagen om utkomstskydd för arbetslösa, som inte fyllt 68 år och som arbetar inom transport-, logistik- eller kommunikationsbranschen, relaterade yrkesområden eller tjänstemannauppgifter kan bli medlem i kassan. Transportbranschens Arbetslöshetskassa har ca 42 000 medlemmar efter sammanslagningen. ⚓

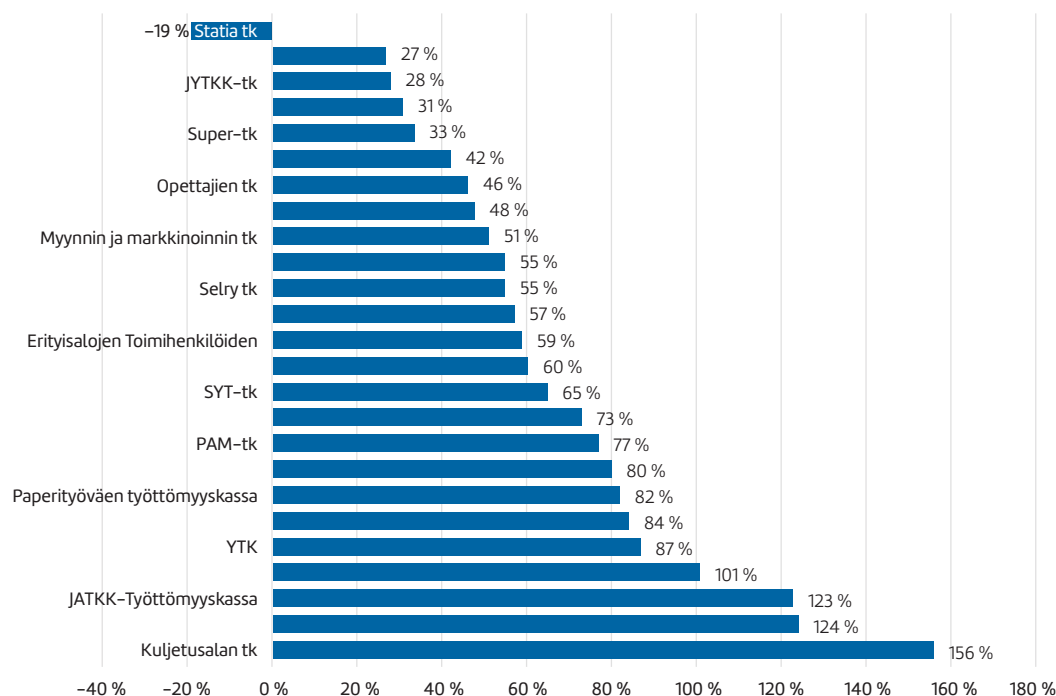
Transportbranschens Arbetslöshetskassa klarade sig utmärkt i jämförelse.

Coronapandemins inverkan på ansökningstiden år 2020.



Källa: Finansinspektionen, Arbetslöshetskassornas handläggningsstatistik mars-december 2020

Dagpenningarna som utbetalt av arbetslöshetskassorna året 2020.



Källa: Tjy, Ändring i utgifterna för inkomstrelaterad dagpenning 12/2019-12/2020 %



Du kommer väl ihåg att sköta dina medlemsavgifter!

Medlemsavgift ska också betalas för arbete i land

OM DU BLIR ARBETSLÖS eller permitteras och tänker ansöka om inkomstrelaterad dagpenning från **Transportbranschens arbetslöshetskassa** är det bra att med en gång se till att dina medlemsavgifter är à jour. Medlemskapet i arbetslöshetskassan är som en försäkring som man kan använda om man skulle bli arbetslös. Då ska man som medlem ha skött sin del av försäkringsavtalet, dvs. betalat sin medlemsavgift fram till att den senaste anställningen upphörde.

När ansökan kommer in för behandling kommer arbetslöshetskassan att kontrollera att medlemsavgifterna har skötts som de

ska. Om det finns brister i medlemsavgifterna kan kassan frysa behandlingen av ansökan och skicka en räkning på de medlemsavgifter som saknas. En sådan situation fördröjer dessvärre alltid den första utbetalningen av dagpenningen och kan undvikas om man sköter sina medlemsavgifter.

Medlemsavgift betalas för all förvärvsinkomst, även för arbete i land

Sjömans-Unionens medlemsavgift är 1,55 procent av den skattepliktiga förvärvsinkomsten. Arbetsgivaren sköter huvudsakli-

gen uppbörden av medlemsavgifter för arbete till sjöss. För arbete i land uppbärs inte medlemsavgift automatiskt. Om du t.ex. är permitterad, men arbetar i land då och då, ska du betala medlemsavgift även för löneinkomst från det.

Kontaktuppgifter till Sjömans-Unionens medlemsregister

Sjömans-Unionens medlemsregister ger ytterligare råd i frågor som rör medlemsavgiften:

telefon +358 09 6152 0290

e-post: jasenrekisteri@smu.fi ↓

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA INFORMERAR:

Maximitiden och självrisktiden börjar löpa igen 1.1.2021

MED ANLEDNING av coronaviruspandemin gjordes år 2020 en del ändringar rörande tidsperioder i lagen om utkomstskydd för arbetslösa, varav en del upphörde 31.12.2020.

Dagpenning som betalats ut under perioden 1.7.2020–31.12.2020 ackumulerade inte maximitid och på motsvarande sätt snurrade inte räknaren för permitterade under perioden 16.3.–31.12.2020. Det är också bra att notera att **maximitiden för inkomstrelaterad dagpenning återigen börjar löpa från och med 1.1.2021**, vilket också gäller permitterade mottagare av dagpenning.

Från och med början av 2021 ska självrisktid också tillämpas på personer som uppfyller arbetsvillkoret 31.12.2020 eller därefter och dessutom på personer för vilka arbetsvillkoret uppfyllts redan tidigare, men till vilka dagpenning börjar utbetalas

först 2021. Självrisktiden är alltså fem vardagar eller för deltidsarbetande den timmängd som motsvarar detta.

Det förkortade arbetsvillkoret på 13 veckor gäller inte längre under 2021. Under 2020 kunde man använda arbetsvillkoret på 13 veckor om det sedvanliga arbetsvillkoret på 26 veckor inte uppfyllts under medlemskapstiden. Dessutom förutsattes det att man hade minst en vecka som uppfyller arbetsvillkoret efter 1.3.2020 och att utbetalningen började senast 31.12.2020. Arbetsvillkoret skulle då uppfyllas senast 30.12.2020.

Lagändringar som upphör senare under 2021

Skyddsdelens för inkomstrelaterad dagpenning på arbetsinkomster har temporärt höjts till 500 euro i månaden eller motsva-

rande 465 euro för en fyraveckors ansökningsperiod. Höjningen av skyddsdelens gäller under perioden 1.6.2020–31.3.2021. Till den del lönen överstiger skyddsdelens minskar lönen dagpenningen. Skyddsdelens (och ansökningsperioden för dagpenning) fastställs baserat på löneutbetalningsperioden.

Rörlighetsunderstöd kan erhållas för heltidsarbete baserat på en total arbetsresa på två timmar. Lagändringen gäller anställningar som börjar under perioden 12.6.2020–31.3.2021.

TE-byrån granskar INTE om en permitterad person studerar på hel- eller deltid under perioden 16.3.2020–31.12.2021.

Företagande på heltid eller som bisyssla under permittering

TE-byrån kommer att granska om en permitterad ägnar sig åt företagande på heltid eller som bisyssla fr.o.m. 1.1.2021. Arbetslöshetskassan kan inte betala ut dagpenning till en person som är företagare på heltid. Företagsverksamhet som bisyssla påverkar däremot dagpenningen på samma sätt som deltidsarbete, dvs. inkomsterna dras av från den inkomstrelaterade dagpenningen. ↓



Boka Unionens stugor för **SOMMARSÄSONGEN 2021**

Sommarsäsongens lottdragning om Sjömans-Unionens stugor startar i början av mars.

Veckorna 22–34 (31.5.–30.8.) delas ut i en separat utlottning till andra stugor än Levi, Himos och Tahko. Levi, Himos och Tahko kan bokas som vanligt.

Man kan delta i lottdragningen av semesterveckorna på nätet via Unionens stugbokningssida.

Gå till stugbokningssidan på adressen:

www.smu.fi/pa-svenska/jaseneksi/jasenedut/unionin-mokkien-vuokraus/

Där hittar du anvisningar om hur du bokar en stuga och en länk till själva bokningssidan. **Man kan delta i lottdragningen endast via stugbokningssidan.**

Under sommarsäsongen hyrs stugorna som är med i utlottningen ut en vecka åt gången från måndag till måndag.

Utlottningen börjar i början av Mars och pågår fram till 3.4.2021

Du kan delta i lottdragningen fram till 3.4.2021. Lottdragningen sker därefter i mitten av april. Vinnarna i lottdragningen får ett e-postmeddelande med anvisningar om hur bokningen betalas.

Betalningen ska ske senast 14 dagar efter meddelandet mottagits och görs på nätbanken via länken i e-postmeddelandet.

Med i utlottningen är **Velskola**, **Villa Varpunen** och **Kustavi 1 och 2**.

Under sommarsäsongen kan stugorna i Merilevi, Himos och Tahko bokas utan lottdragning fram till 31.8.

På bokningssidan hittar du grundläggande information om alla stugor och en kalender där du ser stugornas bokningsstatus.

Efter lottdragningen kan de eventuella veckorna som fortfarande är lediga bokas utan lottdragning.



VELSKOLA



VILLA VARPUNEN



KUSTAVI

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMI

Kevätkokous 27.3.2021

Sisä-Suomen osaston kevätkokous 27.3.2021 klo 13.00 Urheiluopisto Tanhuvaarassa. (Moinsalmentie 1042, 57230 Savonlinna).

Pilkkikilpailu ja Spa-tapahtuma 27.3.2021, Urheiluopisto Tanhuvaara

Osaston perinteinen pilkkikilpailu on tarkoitus pitää nyt mökkien myynnin tähden Urheiluopisto Tanhuvaarassa. Osoite: Moinsalmentie 1042, 57230 Savonlinna.

Tapahtuma alkaa klo 9.00, jos korona- / jäättilanne sen sallivat...? Osasto kustantaa joka tapauksessa Spa-liput Tanhuvaaran uimahalliin, vaikka jäälle ei päästäisikään, ja tarjoaa lounaan, jos korona tilanne antaa myöden. Tilaisuus järjestetään koronatilannetta seuraten. Seuratkaa siis ilmoittelua! Mikäli mahdollista, ilmoittautumiset etukäteen osaston sihteeri Eino Leppäselle, puh.+358 405 10 8676 tai einoleppanen@gmail.com.

SATAMA-ALA

Hallituksen kokous 22.3.2021

Osaston kevätkokous 21.4.2021

Satama-alan hallituksen kokous pidetään maanantaina 22.3.2021 klo 12.00–14.00. Satama-alan osaston kevätkokous pidetään keskiviikkona 21.4.2021 klo 12.00–15.00. Kokoukset pidetään Kuljetusliittojen talossa osoitteessa: John Stenbergin ranta 6, 00530 Helsinki (seitsemännen kerroksen saunakabinetti)

LOUNAIS-SUOMI

Kevätkokous 8.4.2021

Lounais-Suomen osaston (006) kevätkokous pidetään torstaina 8.4.2021 klo 16.00 alkaen. Paikka: Maariankatu 6 b, 5.krs., Turku

Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset asiat. Kokous järjestetään koronarajoitukset huomioiden. Sitovat ilmoittautumiset ruokailuun 31.3. mennessä, puh. (02) 233 7416. Tervetuloa!

LÄNSI-SUOMI

Kevätkokous 15.4.2021

Tervetuloa Länsi-Suomen osaston kevätkokoukseen 15.4.2021 klo 18.00. (Hallitus kokoontuu klo 17.00.) Paikka: SMU:n toimisto, Ay-Keskus, Vaasa (Kauppapuistikko 34, käynti toimistolle sisäpihan parkkipaikan kulmasta) Kokous on avoin kaikille SMU:n jäsenille, tervetuloa! Kokouksen jälkeen ruokailu, seuraamme tietysti koronarajoitteita.

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Kevätkokous 17.4.2021

Matkailu- ja Huolinta-alan osasto pitää kevätkokouksen 17.4.2021. Paikka ja kokouksen tarkempi aika tai kokouksen mahdollinen peruminen koronatilanteesta johtuen ilmoitetaan osaston Facebook-sivulla "SMU Matkailu- ja Huolinta-ala osasto 010" sekä luottamusmiesten toimesta sähköpostilla mahdollisimman nopeasti. Seuraa siis osaston Facebook-sivuja tilanteesta!

ETELÄ-SUOMI

Kevätkokous 29.4.2021

Etelä-Suomen osasto pitää kevätkokouksen torstaina 29.4.2021 klo 13.00. Paikka: Etelä-Suomen osaston toimisto, Linnankatu 13, 00160 Helsinki Kokouksen selvitetään mahdollisuutta osallistua myös Teamsin välityksellä. Tervetuloa!

SYNTYMÄPÄIVÄT

Eric "ECCA" Westerback juhli pyöreitään 11.12.2020 (syntynyt 1950). Merja ja Esko, vanhat varikset, onnittelevat.

ELÄKKEELLE

Lämmin kiitos M/t Masteran porukalle jäädessäni eläkkeelle.

Vesa Maarala

IN MEMORIAM

Ari Tapio Jaakkola

s. 25.6.1963, Haapasaari
k. 13.12.2020, Hamina

Nukkui pois pitkän sairauden uuvuttamana.

Rakkaudella kaivaten,
Arja sekä sukulaiset ja ystävät

KULTAMERKIT/GULDMÄRKENA

Markku Kemppi

Kaisa Kekäle

Mia Majalainen

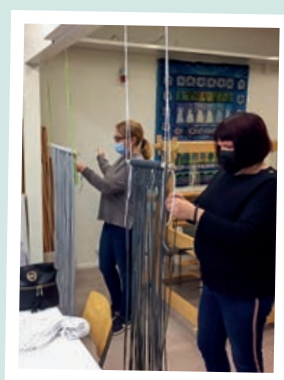
Jari Hämelä

Salonsaari-Laakso Maritta

Länsi-Suomen osasto piti makramee-kurssin

Makramee-kurssilla valmistimme omavalintaisen seinävaatteen. Kurssi oli kaksipäiväinen, eikä siellä paljon keskusteltu. Solmut vaativat pitkiä lankoineen tarkkaa keskittymistä, mikä näkyikin kurssilaisten tiukista ilmeistä.

– Satu Aspegren, Länsi-Suomen osaston puheenjohtaja



Länsi-Suomen osaston loppuvuoden virkistys-/metsäretki

Länsi-Suomen osasto järjesti myös ulkoiluretken 3.11.2020 Vaasan Öjbergetillä. Retkellä patikoitiin noin 5 kilometrin matka ihanilla Öjbergetin luontopoluilla. Mukana oli iloinen mieli ja kahvilarakennuksessa syötiin vielä pientä purtavaa leirinuotion äärellä.





Posti Green



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldeström

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

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

Merityövälikassassa asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2,
20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

toimistot.te-palvelut.fi/

varsinais-suomi/merityo

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldeström

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

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

Inom Havsförmedlingen uträttas ärenden per telefon och e-post.

ADRESS: Självstädighetsplan 2, 20800, ÅBO

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

toimistot.te-palvelut.fi/sv/

varsinais-suomi/merityo

Merimies-Unioni

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

VAIHDE
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT
Arkisin klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSIOITE
PL 65, 00531 Helsinki

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

PUHELINPÄIVYSTYS
klo 9.00–12.00

puh. (09) 613 111
Faksi: (09) 6131 1333

TYÖTTÖMYYSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

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

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

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

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

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

Toimistotyöntekijä, Turku /
Kontorsbiträde, Åbo
Salme Kumpula
(02) 233 7416

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

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

Sjömans-Unionen

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

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADDRESS
fornamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00