

MERIMIES

3/2020

SJÖMANNEN

**Vesibusseilla
odotetaan
matkustajia:
SAARISTO JA
LÄHIVEDET
KUTSUVAT**

**VARUSTAMOT:
KESÄN
MATKUSTAJA-
SESONKIA
EI OLE VARAA
MENETTÄÄ**

**KORONA:
SUOMALAISET LAIVAT
JA MERIMIEHET HOISIVAT
MAAN TUONTI- JA
VIENTIKULJETUKSET**

#HUOLTOVARMUUS #SUOMENLIPPU #MERENKULKU

**M/t Masteran
myynti
hämmentää yhä**

**Åbo Underrättelser:
Nagusjöman fast på kryssningsfartyg utanför Singapore**

Koronalomautukset
pimensivät alkukesän



SINI SILVÄN

Vesibussit aloittivat
risteilyliikenteen
kesäkuun alussa



JANIKA IMMONEN

Suomen sisävesissä on paljon
käyttämätöntä potentiaalia



MO PRO OY / MIEHISTÖ

sisältö | innehåll

- 4 Leppoisa kesäristeily lähialueille
matkustajalaivan matkassa
- 9 Merimies-Unionin edustajakokous siirtyy syksyyn
- 12 Korona ja maailman merenkulku
- 13 Rauman merimuseo tallentaa merenkulkijoiden
arkea poikkeustilanteissa
- 14 Royal Linen toimitusjohtaja: Merenkulku
rinnastettava yleiseksi joukkoliikenteeksi,
jossa matkustajamääriä ei rajoiteta
- 24 M/t Masteran myynti hämmentää yhä
- 28 Venäjä rakentaa mittavaa ydinmurtajakalustoa
arktisille vesille
- 30 Viestintäkysely: Merimies-lehteä luetaan tarkkaan
- 33 Kuljetusliittojen lehden näyttenumero korvaa
lokakuun Merimies-lehden
- 34 Esittelyssä Merieläkeläisten Keskusliitto
-
- 38 Kryssa i bekanta vatten i sommar, avkopplande
på ett passagerarfartyg
- 40 Coronapermitteringar förmörkade försommaren
- 50 Åbo Underrättelser: Nagusjöman fast på
kryssningsfartyg utanför Singapore:
Jag vet inte när jag får komma hem

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu

Kannen kuvassa pursimies "Pepe" M/s Finnmaster-laivalta Vuosaaresta
huhtikuulta. Finnlinesin alukset toivat ja veivät tavaraa Suomesta
korona-pandemian aikana.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2020

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHD • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2020 • TIDTABELLEN 2020

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
4*	1.9.	pe 30.9.
5	23.11.	pe 18.12.

* Kuljetusliittojen lehden koenumero

MERIMIEHIÄ ENNÄTYSMÄÄRÄ TYÖTTÖMÄNÄ KORONAN SEURAUKSENA: MERIMIES-UNIONIN JÄSENISTÖSTÄ 43 PROSENTTIA LOMAUTETTUNA TOUKOKUUN LOPUSSA

Korona-pandemia on ajanut suomalaisen merenkulun syvään taloudelliseen ahdinkoon, jonka heijastusvaikutukset tulemme kokemaan pidemmän päälle viiveellä, jos kesän matkustajaliikennettä ei saada käyntiin mitä pikaisimmin. Maissa ravintolat saivat avata ovensa 1. kesäkuuta, mutta merenkulun osalta päätöstä matkustajaliikenteen avaamisesta odotettiin vielä kesäkuun alussa, vaikka esimerkiksi Viro toivotti suomalaisia turisteja tervetulleeksi maahan jo kesäkuun alusta ilman kahden viikon karanteenia.

Korona-pandemia pysäytti suomalaisten alusten matkustajaliikenteen maaliskuusta lähtien ja alusten miehistöt lomautettiin. Rahtilaivoista myös ropaxit kuljettavat matkustajia, joten matkustajaliikenteen pysähtyminen heijastui myös niihin. Suomalaisilla matkustajalaivoilla työskentelee noin 4 800 merenkulkijaa ja rahtilaivoilla noin 1 900 merenkulkijaa. Perinteisen merenkulun lisäksi Suomessa toimii vähintään 64 saaristo- ja sisävesiristeilyä harjoittavaa yritystä, joilla on työskennellyt joka kesä tuhansia kesätyöntekijöitä. Nyt näille työntekijöille ei ole töitä tarjolla ja alan varustamoissa pelätään joukkokonkurssia, jos kesän matkustajaliikennettä ei saada avattua ja laivoille saavu matkustajia.

Merimies-Unionin jäsenistöstä toukokuun lopussa 2020 työttömänä oli 43,1 prosenttia, **Kuljetusalan Työttömyyskassan** tilasto osoittavat. Kun tähän lisätään vielä päällystön työttömyys, suomalaisesta merimieskunnasta on reilusti yli puolet työttömänä kesäkuun alussa. Merimies-Unionin jäsenistö kuuluu Kuljetusalan Työttömyyskassaan, jonne palkattiin lisää henkilökuntaa korona-kriisin puhjettua. Työttömyyshakemukset on pystytty toistaiseksi käsittelemään normaalissa kahden viikon käsittelyajassa, mikä on hyvä tilanne moneen muuhun työttömyyskassaan verrattuna.

Suomalaiset varustamot ja aluksilla töissä olevat suomalaiset miehistöt ovat pitäneet huolta Suomen tuonti- ja vientikuljetuksista koronan aikana. Aluksilla on ollut töissä muutamien kymmenien henkien kuljetusmiehistö. Myös suomalaiset rahtivarustamot ja öljytankkerit ovat turvanneet Suomen tuontia ja vientiä, jotta kan-

salaisilla on ruokaa kaupoissa ja lääkkeitä apteekkien hyllyissä sekä bensa-asemilla polttoainetta saatavilla sekä Suomen tehtailla raaka-aineita saatavilla.

Merimies-Unioni on korostanut huoltovarmuuden merkitystä Suomelle jo vuosikymmenien ajan. Vasta tänä keväänä koettiin kansan keskuudessa konkreettisesti mitä huoltovarmuuden toimimattomuus tarkoittaa. Tämä nousi esiin Huoltovarmuuskeskuksen maskikaupoissa. Yhtä lailla Huoltovarmuuskeskuksen toimintaa ei voi millään lailla ymmärtää tai perustella suomalaisen merenkulun osalta.

Huoltovarmuuskeskus tarjosi maaliskuusta eteenpäin taloudellista tukea Viron (*M/s Megastar*) ja Ruotsin lipun (*M/s Galaxy*) alla oleville aluksille samaan aikaan kun suomalaiset alukset (Viking Linen *M/s Mariella* ja TallinkSiljan *M/s Silja Serenade*) seisoivat työtä vailla satamassa. Suomalaisten veronmaksajien verovarojen syyttäminen vieraan lipun alla oleville aluksille on todella puistattavaa ja epäisänmaallista, kun tuhannet suomalaiset merimiehet ovat samaan aikaan työttöminä ja joutuvat nostamaan työttömyyskorvausta.

Mikäli Suomen matkustajaliikennettä ei saada pian auki ja ihmiset ala risteillä lähialueille, edessä voivat olla vielä huonommat ajat ja suomalaisten merimiesten joukkotyöttömyys. Lähimerenkulun matkustajaliikenne on avattava niin pian kuin mahdollista. Matkustajavarustamoilla ei ole varaa menettää kesäsesonkia. Nyt olisi suunnattava kaikki resurssit ja tuki suomalaisen merenkulun pelastamiseen, jotta aluksia ei tarvitse myydä ja merimiehistä tule työttömiä.

Huonot uutiset suomalaisen merenkulun osalta eivät pääty vielä tähän, vaan liikenne- ja viestintäministeriöstä saapui toukokuussa tieto, että se keskeyttää väylämaksuihin suunnitellut muutokset. Tämä on todella huono uutinen, sillä Viro ilmoitti poistavansa ja Ruotsi suunnittelee väylämaksujen poistoa tältä vuodelta koronan vuoksi. Suomessa olisi ehdottomasti seurattava samaa linjaa tai tämäkin lasku koituu talousongelmissa painien varustamoidemme maksettavaksi.

Leppoisa kesäristeily MATKUSTAJALA MATKASSA

Matkustajalaivoilla odotetaan nyt kuumeisesti matkustajia. Varustamoiden talous on matkustajista riippuvaista ja jos kesän turistiksesonki menetetään, se tietää varustamoille suuria taloudellisia ongelmia ja heijastusvaikutuksia pitkälle tulevaisuuteen.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Suomalaisilla matkustaja-aluksilla työskentelee noin 4 800 henkeä ja rahtialuksilla 1 900 henkeä. Yhteensä reilu 7 300 merenkulkijaa. Yhtäkään työpaikkaa ei ole varaa menettää. Merimiesten ohella tärkeää on säilyttää ja pitää huolta satamissa tehtävistä töistä.

Ruotsissa laivayhtiö **TallinkSilja** ilmoitti jo irtisanovansa 450 merenkulkijaa. Olisi enemmän kuin suotavaa, että Suomessa vällyttäisiin vastaavilta murhenäytelmiltä.

Laivalla kannella on väljä matkustaa Tallinnaan

Eckerö Line-varustamon *M/s Finlandian* miehistö odottaa jo innokkaasti kesää.

”Odotamme jo kovasti, että kesän risteilykausi käynnistyy laivoilla.”, *M/s Finlandian*

kokki **Ilkka Katainen** toivoo.

Laivalla on tilavaa matkustaa, eikä siellä tarvitse istua sillit purkissa kuten bussissa tai junassa.

”*M/s Finlandiassa* on ylhäällä suuri laivan kansi, jossa voi jaloitella matkan aikana raikkaassa meritulessa. Ilma kiertää hyvin ja matkan varrella voi ihailla Suomenlahtea.”

Vaivatonta ja leppoisaa matkailua Ahvenanmaalla

Matkustajalaivalla liikkumista ei tarvitse siis turhaan jännittää, vaan matkustajilla on hyvin tilaa pitää sopivat turvavälit toisiinsa. Suomesta liikennöi säännöllisesti Suomen lipun alla olevia aluksia niin Tallinaan kuin Ahvenanmaallekin, jossa odotetaan jo kuumeisesti matkustajia ja turiste-

ja. Monet Ahvenanmaalaiset yritykset toimivat täysin matkailun varassa.

Kotimaan matkailu elää uutta kultakautaan.

”Lentoliikenteen ollessa pysähtynyt ihmiset panostavat nyt kotimaan matkailuun ja lähimaihin. Ahvenanmaan kauniiseen saaristoon on nopea matkustaa koko perheen voimin ja reissulle voi ottaa vielä mukaan pyörät tai auton.”

Saaret tarjoavat hyvää ja vaivatonta puuhaa koko perheelle. Sitä varmasti odotetaan nyt monissa kodeissa, kun arki koronan keskellä on koetellut voimia. Ahvenanmaalle voi matkustaa laivalla edestakaisin tai palata sieltä halutessaan yhteysalusten matkassa takaisin mantelelle. Ahvenanmaalta löytyvät helppokulkuiset tiet ja vesireitistöt.

Laivamatkustamista suositaan – Kaukoitää kartetaan

Laivamatkustaminen on huomattavasti ympäristöystävällisempää kuin len-



lähialueille IVAN

täminen. Laivat liikennöivät säännöllisesti, joten oikeastaan matkustajia kuljettavat alukset pitäisi luokitella joukkoliikenteeksi.

”Maissa liikennöiviä linja-autoja, junia, raitiovaunuja sekä metroa kutsutaan joukkoliikenteeksi, mutta samaa asiaa ajavat matkustaja- ja rahtilaivat, joiden kyydissä liikkuu paljon matkustajia.”

Suomesta Saksaan ropaxilla

Ilmastonmuutos vähentää ihmisten matkustamista kaukomaihin. Aasian matkan hiilijalanjälki on moninkertainen risteilyyn verrattuna. Korona-pandemia saattaa muuttaa pysyvästi ihmisten ajattelua. Lähi-matkailua suositaan.

Suomesta voi matkustaa laivan kyydissä helposti esimerkiksi Saksaan, josta matkaa voi jatkaa eteenpäin Eurooppaan esimer-

kiksi junalla. Suomesta Saksaan liikennöivät **Finnlinesin** laivat. Kun koronasta on selviydytty, yhä useampi tulee harkitsemaan laiva- ja junamatkustamista matkamuotona.

”Ilmaston lämpeneminen nostaa *Interrailin* uuteen kukoistukseen. Interrail ei ole vain nuorten juttu, vaan Interrail-kortteja myydään myös aikuisille ja jopa eläkeläisille. Kortit ovat suhteellisen edullisia ja junalla voi matkustaa helposti Euroopan sisällä maasta toiseen.”

Tällä hetkellä monille suomalaisille kelpaa varmasti myös leppoisa lähimatkailu. Kunhan pääsee hetkeksi pois kotinurkista. Se on helppoa ja edullista. Ja illaksi omaan kotiin. ⚓



KORONALOMAUTUKSET PIMENSIVÄT ALKUKESÄN

Korona on johtanut sekä Viking Linellä että TallinkSiljalla liki koko henkilökunnan lomautuksiin. Tilannetta leimaa epävarmuus. Sadat odottavat päätöksiä jatkosta sekä kodeissa että laivoilla. Rahtiliikenteessä korona tarkoittaa vähintäänkin tehokkaampaa hygieniää, satamissa laivoihin pääsyä ja niistä poistumista rajoitetaan.

TEKSTI SINI SILVÄN KUVAT SINI SILVÄN, SAANA LAMMINSIVU JA JUHA KARHU

Viking Line Oy:n pääluottamusmies **Tero Palokoski** kertoo, että matkustaja-aluksilta on lomautettu liki koko henkilökunta. Koronakriisin alkaessa Viking Linelta lähti 1 150 lomautusilmoitusta. Osa lomautetuista on jo otettu takaisin töihin. Laivat muuttuivat kriisin myötä käytännössä rahtialuksiksi.

– Laivoissa on ollut juuri se miehistö, mikä rahtialukseen tarvitaan.

Palokoski pitää tilannetta kuitenkin järkevänä, esimerkiksi **Viking Linen M/s Mariella** ja **TallinkSiljan M/s Silja Serenade** seisovat Helsingin satamassa. Laivoissa on lähinnä vain pakollinen käyttömiehistö pitämässä huolta, että alukset pysyvät toimintakuntoisena.

Viking Linen aluksista **M/s Gabriella** liikennöi Helsingin ja Tallinnan väliä. **M/s Viking Grace** ja **M/s Amorella** liikennöivät Turun ja Tukholman välillä. Huoltovarmuuskeskus on antanut aluksille taloudel-

lista tukea 18. kesäkuuta saakka, jotta yhteiskunnan kannalta kriittinen rahtiliikenne toimii. Alukset ovat kuin aavelaivoja. Jos Viking Gracella on sesonkiaikana vuorossa 230-240 henkeä töissä, nyt siitä on töissä vain murto-osa, 30-40 työntekijää. Kourallinen matkustajia häviää laivaan kuin siellä ei olisi ketään. Tilanteet muuttuvat kuitenkin nopeasti. On mahdollista, että pian kotimaan matkalle tai risteilylle voi jo mennä.

– Korona on tarkoittanut asioita, joille ei voi tehdä mitään, paitsi sopeutua. Olen iloinen, että irtisanomisiin ei ole turvauduttu, eikä niistä ole puhuttu. Se luo uskoa tulevaisuuteen, ettei tämä ole pysyvä tilanne, Palokoski sanoo.

Alkuun ei uskottu, että poikkeustilanne kestäisi näin kauan. Pörssiyhtiö työnantajana tarkoittaa lisäksi, että kurssit voivat heilahdella rajustikin. Vaikeassa tilanteessa asioita on kuitenkin viety eteenpäin hyvässä hengessä molemmin puolin. Eniten Pa-

lokoski on huolissaan ihmisten voinnista. Taloudelliset vaikeudet vaikuttavat myös henkiseen jaksamiseen.

Yhteishenki laivalla pelaa

Auli (Lotta) Rantanen toimii hyttisiivoojana ja laivaluottamusmiehenä Viking Linen **M/s Amorellalla**. Laiva on liikkunut huoltovarmuusaluksena väliä Turku-Långnäs-Tukholma koko kevään ilman keskeytyksiä. Henkilökuntaa on ollut laivalla 33 ja matkustajia noin 60 suuntaansa. Matkustajat ovat olleet lähinnä rekkamiehiä.

– Siivousapua ei ole tullut maista, joten omalla porukalla on siivottu hytit, yleiset ja henkilökunnan tilat. Kiitos hyvän yhteishengen, kaikilta osastoilta on tullut apuvaihtoehtoja.

Tax fret ovat olleet avoinna muutamia tunteja päivässä. Ravintoloita on auki vain yksi, **Bottega Bar**, sekin samalla lailla muutaman tunnin päivässä.

– Ravintolassa annostellaan



kaikki valmiiksi. Lämpimän ruoan suhteen asiakkaalta kysytään, haluaako sen syödä hytissään tai laivan yleisissä tiloissa tarjoilutuna pöytään.

Osa laivasta on suljettu ja avoinna olevaa tilaa siivotaan ja desinfioidaan tavanomaista paremmin. Käsidesiä on saatavilla ympäri laivaa ja käsien pesusta muistutetaan koko ajan.

– Epätietoisuus tulevaan pelottaa ja mietityttää, ehkä meitä kaikkia. Kun tämä hässäkkä alkoi, jokainen mietti, että muutama kuukausi ja kaikki palaa normaaliin. Nyt sitä viimeistä lomautuspäivää ei olekaan tiedossa ja on kysymyksiä, mihin ei ole vastauksia: koska, mitä, mihin ja milloin. Huoltovarmuus on kuitenkin antanut laivoille mahdollisuuden liikkua. Siitä olemme tyytyväisiä, Rantanen sanoo.

Laivalla kaikki ovat puhaltaneet yhteen hiileen.

– Meillä on ollut hieno tunnelma kaikesta huolimatta, vaikka olisihan jo kiva nähdä kaikki töissä ja että elämä olisi normaalia.

Se ikävin kysymys: miksi Silja Serenade ei kelvannut?

Tallink Silja Oy:n M/s Silja Serenade on seisonut Helsingissä koko koronakriisin ajan. Aluksen laivaluottamusmies, Merimies-Unionin hallituksen jäsen **Satu Valapuro** kertoo, että töissä on 20 henkeä, kun normaalitilanne artisteineen kaikkineen on jopa 250-270 henkeä. Töitä tekee pari henkeä keittiöpuolella, lisäksi paikalla on kone- ja kansimiehiä. Alus ehti käydä ennen vappua myös telakalla. Nyt tehdään ilmastointi-

remonttia, koska huoltotöiden tekeminen on helppoa, kun matkustajia ei ole.

Eniten laivalla on harmittanut se, että Serenade seisoo, kun taas Ruotsin lipun alla kulkeva M/s Galaxy on päässyt liikumaan Huoltovarmuuskuskuksen tuella. Serenadella oli kriisin alkaessa jo täysi valmius lähteä vaihtopariksi Turun ja Tukholman välille M/s Baltic Princessille.

– Päällikkö oli luvannut, että kun pyyntö tulee, Silja Serenade lähtee vuorokauden varoitusajalla ajamaan Turku-Tukholma väliä. En tiedä, minkä takia meidän laivamme ei kelvannut huoltovarmuusaluksiksi, Valapuro harmittelee.

Tallink Siljalta on lomautettu hurja määrä, 630 vakituista työntekijää. Valtaosin lomautukset on tehty 90 päiväksi heinäkuun alkuun saakka. Uudet yt-neuvottelut ovat kuitenkin jo käynnissä jatkosta. Töissä on nyt Baltic Princessillä noin 53 henkeä kerrallaan.

Kiitoksia Kuljetusalan Työttömyyskassat: hakemukset on käsitelty ajallaan

Laivaluottamusmiehelle tilanne tarkoittaa yhteydenottoja. Miehistössä on paljon *alkuperäiskansaa*, työntekijöitä, jotka ovat olleet jo 30 vuotta Silja Serenadella. Ikinä aiemmin heillä ei ole ollut tarvetta hakea ansiosidonnaista päivärahaa.

– Aika hyvin on pelittänyt meidän oma Kuljetusalan Työttömyyskassamme eli kymmenen pistettä sinne. Paria tapausta

lukuun ottamatta kaikki on mennyt ihan loistavasti, Valapuro kuitenkin kiittää.

Viimeksi työntekijöitä säikäytti otsikko ”Tallink Silja irtisanoo 450”, mikä johti kuitenkin harhaan. Irtisanomiset koskivat Ruotsin lipun alla toimivaa liikennettä ja Ruotsista suomalaisille tuttu lomautuskäytäntö puuttuu kokonaan. Sikäläisen lainsäädännön mukaan työntekijät lomautusten sijaan irtisanotaan. Se tarkoittaa kuitenkin jopa 5-6 kuukauden palkan maksamista ja kun liikennöinti taas jatkuu, ihmisiä otetaan takaisin töihin.

– Pelättiin, kun menttiin EU:hun. Sitten pelättiin, kun meidät myytiin Tallink-Siljalle. Aina on pelätty myös lipun vaihtumista, pelko on ollut osa elämää, Valapuro sanoo.

Toiveissa on kuitenkin, että Silja Serenade pääsisi pian liikenteeseen. Sitä ollaan valmiita liikuttamaan pienelläkin, 800 hengen matkustajamäärällä. Laivoilla on myös mietitty uusia ratkaisuja: mihin laitetaan käsienpesu- ja desinfiointipisteitä. On pohdittu, avataanko buffetravintolaa ollenkaan tai millä tekniikalla se voisi toimia.

– On mietitty kaikin mahdollisin tavoin, miten laiva olisi turvallinen ja saisi luvan liikennöidä. >>



**KATSO VIDEO: YOUTUBE >
HAE "MERIMIES-UNIONI"
(TAI SMU.FI > VIDEO)
MIKSI HUOLTOVARMUUS-
KESKUS TUKEE VIRON JA
RUOTSIN LIPUN ALLA
OLEVIA LAIVOJA?**

– Harmittaa vain sekä lomautettujen puolesta, mutta on myös todella paljon määräaikaista, jotka ovat olleet vuosikausia töissä, koska heille seuraavan kerran löytyy töitä ja milloin elämä normalisoituu, Valapuro sanoo.

Rahti kulkee, mutta maissa ei käydä turhaan

– Tietenkin ikäviä uutisia saa lukea, mutta me olemme vielä siinä suhteessa onnellisessa asemassa, että **Langh Shipin** kaikki viisi laivaa ajavat ainakin tällä hetkellä normaalisti. Kolme alusta ajaa **Autokummun** rahtia, kaksi muuta on konttiliikenteessä, pääluottamusmies **Juha Karhu Langh Ship Oy Ab:**stä kertoo.

Karhu itse tavoitettiin *M/s Marjatalta*, joka oli rauta- ja rosterirullalastissa matkalla Tornioista Hollannin Terneuzeniin. Langh Ship ajaa kolmella laivalla Autokummun Tornion terästehtaan ja Euroopan satamien välillä rautaa ja sidosaineita.

Siinä suhteessa korona on muuttanut käytäntöjä, että agentit eivät satamissa tule enää käymään laivoilla, he jättävät paperit postiluukkuun.

– Laivoilla ei käy ylimääräistä väkeä. Paikat myös desinfioidaan ennen ja jälkeen, kun luotsit tulevat laivaan. Normaalisti, jos olisi satamissa päässyt käymään maissa, niin nyt ei päästä. Messissä ja yleisissä tiloissa on desinfiointiaineita käytössä. Luotsit tulevat brykalle ulkokautta, sisällä olo on minimoitu. Osalla luotseista on maskit, osalla ei.

Laivoissa siivousta on tehostettu, sisällä kaiteet ja rappusten kaiteet käydään nyt läpi normaalia useammin. Myös muissa rahatialuksissa käytännöt ovat Karhun tietojen mukaan melko samanlaisia.

Suomalaismiehistön vaihdot on voitu hoitaa suhteellisen normaalisti. Suurimmat ongelmat ovat virolaisilla, ukrainalaisilla tai filippiiniläisillä.

– Virolaisilla ei ole vielä ongelmia tulla, vaikka lennot on peruttu. Vaihdot onnistuvat, vaikka ne ovat olleet hankalampia.

Filippiiniläiset ovat tehneet pitempiä työkaksoja. Vaikka Suomesta pääsisi lähtemään, pääkaupunki Manila on ollut suljettu. Kotimaassaan miehistö ei olisi päässyt omille kotisaarilleen.

– Ainakaan vielä koronaa ei ole miehis-



tössä ollut kenelläkään. Kyllä siitä on puhuttu, että jos joku taudin saa, sen saavat varmaan kaikki. Tietenkään aina ei tiedä, mitä ihmiset lomillaan tekevät, mutta onneksi meillä on ollut niin valveutunutta henkilökuntaa ja kaikki ovat pysyneet terveinä.

– Kaikin puolin on koitettu välttää kontaktia muuhun maailmaan, kun ollaan töissä. Käytännössä kaikki ylimääräinen väki on koitettu sulkea laivoilta pois. ⚓



**MERIMIES-
UNIONIN
EDUSTAJA-
KOKOUS**

**SJÖMANS-
UNIONS
KONGRESS**

**20
20**

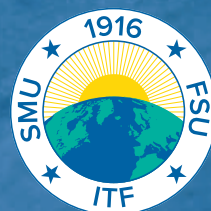
**MERIMIES-UNIONIN
EDUSTAJAKOKOUS 2020
TIISTAI 29.9.2020, HELSINKI**

Merimies-Unionin kevään edustajakokous siirtyi pidettäväksi syksyllä korona-pandemiasta johtuen.

**SJÖMANS-UNIONS KONGRESS 2020
TISDAG 29.9.2020, HELSINGFORS**

Sjömans-Unionens kongress skjuts upp till hösten 2020 på grund av coronavirusepidemin.

Merimies-Unioni **Sjömans-Unionen**



HUOLTOVARMUUS

*Etelä-Suomen Satamapalvelu Oy:n satamavalvoja **Aku Pelkonen** kertoi palanneensa vast'ikään isyyslomalta takaisin töihin. Vuosaaren satamavalvojat huolehtivat alusten kiinnittämisestä ja irrottamisesta sekä työmatkalaisten kuljettamisesta aluksille korona-pandemian aikana. Huhti-toukokuussa saapui tieto, että heidät kaikki lomautetaan. Töitä Vuosaassa tekivät kuitenkin muut "yhden miehen" yritykset ja uusi alle saapunut yritys: *Nordic Port Services Oy*.*



*Suomen öljykuljetuksia turvaa kolme hinaajaa: **Ahti**, **Esko** ja **Ukko**, joka puksuttaa Kilpilahdessa keväällä 2020.*



*M/s Finnstarin poosu **Yllar Lett** spoolasi ruosteita Vuosaaren satamassa huhtikuussa. Finnlinesilla hän on ollut töissä 7 vuotta ja vuoden M/s Finnstarilla.*





Luotsikutterit olivat myös ajossa. Tässä luotsiveneen kuljettajat: **Ora Puukko, Ralf Niemi ja Jyrki Virtanen.**



Suomen lipun alle purjehtivat öljytankkerit ja suomalaiset merimiehet turvasivat Suomen öljykuljetuksia korona-pandemian aikana. Tässä M/t Mastera toukokuussa Kilpilahden jalostamolla.



"LAUTTURI" JUKKA KORPINEN

Suomenlinnan lautalla töitä 40 vuotta

Suomenlinnan lautta liikennöi koko korona-pandemian ajan ja kuljetti asukkaita ja matkustajia Helsingin Kauppatorin ja Suomenlinnan välillä.

"Kyllä vähän hirvitti pandemian alussa matkustajakontaktit. Olemme pitäneet koko ajan hanskoja kädessä ja toistaiseksi kukaan työntekijöistä ei ole sairastunut virukseen, kansimies Jukka Korpinen kertoi Merimies-lehdelle huhtikuussa.

Suomenlinnan lautalla matkustajia kuljetettiin rauhallisella ja ammattimaisella otteella. Korpinen, jos kuka, on Suomen virallinen lautturi, sillä hän on työskennellyt Suomenlinnan lautalla 40 vuotta. Merillä hän on ollut töissä 42 vuotta. Merimies-Unionin luottamusmiehenä hän on toiminut 20 vuotta, hän kertoo ylpeydellä aurinkoisessa Kauppatorin rannassa.



M/s Finnmasterin poosu **"Pepe"** painoi hikipäässä töitä satamassa ja oli parhaillaan vetämässä vesiletkuja laivaan, kun hänet "marssitettiin" turvallisuustäisyyttä pitäen valokuvaan. Finnlinesin alukset turvasivat Suomen huoltovarmuuskuljetuksia korona-pandemian aikaan.

KORONA JA MAAILMAN MERENKULKU

NAVIGATOR MAGAZINE 14.5.2020:

Risteilymiehistöjen kurjuus lisääntyy
navigatormagazine.fi/uutiset/meriliikenne-ja-varustamot/risteilymiehistojen-kurjuus-lisaantyy

Viime viikkoina suuret risteilyalukset ovat kokoontuneet lekuttamaan ankkureitaan tiettyihin paikkoihin eri puolilla maailman meriä. Pelkästään Manilanlahdella seisoo yli 20 valtavaa laivaa ilman matkustajia. Näillä aluksilla on tälläkin hetkellä yli 5 300 filippiiniläistä miehistön jäsentä odottamassa koronasyyniä ja kotiin pääsyä.

Covid-19 -viruksen takia kansainvälinen risteilybisnes on jo pitkään ollut täysin pysähtyneenä. Siksi muun muassa Filippiinien viranomaiset odottavat vain lisää aluksia maan rannikolle, jonka edustalla kelluu jo nyt yli kahden miljoonan bruttotonnin verran isoja huvialuksia. Näiden laivojen miehistöissä olevien Filippiinien kansalaisten on pakollisten viruskokeiden jälkeen pysyttävä aluksilla 14 vuorokautta karanteenissa ennen kuin he voivat päästä maihin.

....

HELSINGIN SANOMAT 14.5.2020:

Pandemia jätti kymmenet tuhannet merimiehet vangeiksi laivoilleen

www.hs.fi/ulkomaat/art-2000006507663.html

Valtioiden rajoitustoimet ovat tehneet miehistönvaihdosta ja kotiinpaluusta hankalaa ellei mahdottomia. Maailman merille on jäänyt loukkuun kymmeniä tuhansia ihmisiä, Helsingin sanomat uutisoi 14.5.2020.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) mukaan osa merenkulkijoista ei pysty lähtemään laivaltaan kotiin tai edes hankkimaan sairaanhoitoa. Osa merenkulkijoista on jäänyt alukselle karanteeniin yli 14 päiväksi ilman palkkaa. Työsopimuksia on irtisanottu.

Maailman kauppalaivastossa työskentelee yli miljoona ihmistä. Tavallisesti joka kuukausi keskimäärin 150 000 merenkulkijaa lähtee työjakson päätteeksi laivoilta kotiin, ja yhtä monta tulee tilalle, arvioi IMO.

....

IMO

imo.org

Crew changeovers needed urgently to support safe flow of commerce by sea

IMO on perustanut ympäri vuorokauden toimivan ryhmän auttaakseen pulassa olevia merenkulkijoita. Työtä tehdään yhdessä Kansainvälisen työjärjestön (ILO) ja Kansainvälisen Kuljetustyöntekijöiden liiton (ITF) sekä Varustamoiden kansainvälisen kattojärjestön (ICS) kanssa. Ryhmä yrittää vaikuttaa eri valtioihin. IMO vetosi 7. toukokuuta valtioihin, että ne järjestäisivät miehistöjen vaihdon.

....

ITF

Miehistö ilman ruokaa ja vettä Espanjan lipun alla purjehtivalla tankkerilla Manilanlahdella

www.itfglobal.org/en/news/ship-without-rudder-15-crew-abandoned-tanker-in-manila-bay

15 merenkulkijaa on loukussa Manilanlahdella Espanjan lipun alla purjehtivalla tankkeri *M/t Celenovalla*. Merimiehillä ei ole ruokaa, vettä, sähköä, valoja eikä wi-fi-yhteyksiä lääkkeitä puhumattakaan.

Ongelmat aluksella alkoivat joulukuussa, kun alus menetti ohjauskyvyn ja se jouduttiin hinaamaan Manilanlahdelle. Miehistö pelkää aluksen irtoavan ankkurista, jolloin uhkana on sen ajautuminen. Miehistö on tehnyt alukselta lyhyitä hätäpuheluja ja puhelinten akut alkavat ovat vähissä.

Miehistö on ollut aluksella kuukausia ilman palkkaa. Asiasta uutisoi 13. toukokuuta 2020 **Kansainvälinen Kuljetustyöntekijöiden liitto ITF** ja nyt ongelmissa ole-

vat merimiehet yritetään mahdollisimman nopeasti pelastaa. Miehistö toivoo, alus pääsisi pian laituriin ja sinne loukkuun jäänyt miehistö sieltä pikaisesti kotiin.

....

UUTISIA KOOTUSTI ERI MEDIOISTA

Korona-pandemia ja kotiin pääsyn venyminen aiheuttivat nälkälakon ja itsemurhia ulkomaan lipun alla purjehtivilla aluksilla

Korona-pandemia on jättänyt tuhansia merimiehiä loukkuun laivalle ja kotiinpääsy venyy. Tilanne on aiheuttanut monille merimiehille raskaan henkisen tilanteen. Raskaimpia uutisia on kuulunut suurista kansainvälisistä risteilyvarustamoista, kuten Royal Caribbeanista. Kertooko tämä myös varustamon työoloista?

Toukokuun alussa 15 **Royal Caribbean**-varustamon *M/s Navigator of the Seas*-aluksen miehistön jäsentä aloittivat nälkälakon, jotta varustamo suostuu lähettämään heidät kotiin. Nälkälakon aloittaneet miehistön jäsenet olivat kotoisin Romaniasta.

Yhdeksäs toukokuuta unkarilainen **Carnival Cruisesin** *Carnival Breeze* -aluksella oleva miehistön jäsen löytyi kuolleena hytistään. Työtoverit epäilivät hänen tehneen itsemurhan.

Toukokuussa 27-vuotias merimies hypäsi yli laidan samaisen **Royal Caribbean**-varustamon *M/s Jewel of the Seas*-alukselta Pireuksen lähellä Kreikassa. Puolasta kotoisin oleva merimies toimi aluksella sähkömiehenä. Itsemurhan syy oli mitä ilmeisimmin kotiinpääsyn viivästyminen.

Princess Cruisesin *M/s Regal Princess* -aluksella työskentelevä ukrainalaisnainen teki itsemurhan aluksen tultua Rotterdamin satamaan ja hän kuoli kotiinpaluulentoonsa perutun. ⚓



RAUMAN MERIMUSEO tallentaa merenkulkijoiden arkea poikkeustilanteissa

Museot ovat aktivoituneet kevään 2020 poikkeustilanteen tallentamisessa jälkipolville. Koronavirus (COVID-19) ja valtioiden pyrkimykset sen leviämisen hidastamiseen vaikuttavat arkeen voimakkaasti, myös työntekoon monilla eri aloilla. Yhteiskunnan kannalta kriittisiin aloihin kuuluvat myös merenkulkijat useilla työpaikoilla, muun muassa alusten miehistöt, luotsit, saaristoliikenteen kuljettajat, meriväylien kunnossapitäjät ja VTS-keskusten henkilöstö. Rajoja on suljettu, matkustajien liikkuminen lähes loppunut ja merikuljetusten tärkeys Suomen huoltovarmuuden turvaajana korostunut. Miehistövaihdokset laivoilla ovat viivästyneet.

Talteen halutaan kokemuksia sekä nykyhetkestä että menneestä

Rauman merimuseo on merimiesten työtä tallentavana museona aloittanut keruun, johon toivotaan vastauksia poikkeusolojen vaikutuksista merenkulun ammattilaisiin nyt ja aikaisemmin. Museoon tallennettu

aineisto on jatkossa tutkijoiden käytössä ja hyödynnettävissä myös museon muussa työssä.

”Haluamme tallentaa tietoa merenkulun ammattilaista ja sitä kautta tehdä näkyväksi niitä töitä ja ihmisiä, jotka työllään takaavat suomalaisille sujuvan arjen poikkeustilanteenkin keskellä”, toteaa museonjohtaja Anna Meronen.

Miten voit lähettää materiaalia Rauman Merimuseolle?

Kokemuksia voi lähettää joko verkossa olevan kyselylomakkeen kautta tai sähköpostilla. Mukaan voi lähettää valokuvia, äänitteitä, videoita, kuvakaappauksia tai aiemmin tehtyjä muistelukstejä ja haastatteluita. Kyselylomake ja tarkemmat ohjeet löytyvät Rauman merimuseon verkkosivulta rmm.fi.

Merenkulkijat kohdanneet poikkeusoloja kautta historian

Suomalaiset merenkulkijat ovat kohdan-

neet poikkeuksellisia olosuhteita myös muulloin kuin koronaviruksen aiheuttaman pandemian aikana. Valtioiden väliset poliittiset kriisit ja epävakaus, kauppasodat ja muut muutokset ovat vaikuttaneet elämään ja työskentelyyn poissa koti-Suomesta. Kauppamerenkulun merimiehet ovat esimerkiksi saattaneet joutua työnsä takia tahtomattaan keskelle poliittista selkausta.

Merenkulkijoiden työn tallennus ei ole aina ollut itsestäänselvyys.

”Merenkulun perinnettä on alettu kerätä ja esittää verrattain myöhään. Suomen ensimmäisen merimuseon perusti Åbo Akademi vuonna 1936 ja merimiesten muistelmia alettiin kerätä kilpakirjoituksin vasta 1960- ja 1970-luvuilla”, kertoo museonjohtaja Meronen. ⚓

Kokemuksia voi lähettää joko verkossa olevan kyselylomakkeen kautta (rmm.fi) tai sähköpostilla.

Suomen Matkustajalaivayhdistyksessä on 65 jäsenvarustamoja ja kaikki kärsivät korona-tilanteesta. Useiden grittäjien taloustilanne on katastrofaalinen.



ROYAL LINEN TOIMITUSJOHTAJA:

MERENKULKU RINNASTETTAVA YLEISEKSI JOUKKOLIIKENTEESI, JOSSA MATKUSTAJAMÄÄRIÄ EI RAJOITETA

– muutoin alan yrityksiä kohtaa perikato

Korona on aiheuttanut suomalaisille varustamoille suuria talousongelmia, koska matkustajaliikenne on ollut pysähtynyt. Saaristo- ja sisävesiliikenteen varustamoiden kohdalla tilanne on jopa katastrofaalinen, jos asiakkaita ei tule.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA JIRI KORTESNIEMI / ROYAL LINE

Helsinkiläisen **Royal Line** -varustamon toimitusjohtaja **Jukka Rautakorven** mukaan pienvarustamoiden pelastus voisi olla maan hallituksen 14.5.2020 esittelemä yritystuki, varustamoiden lainanmaksujen pitkät lyhennysvapaat sekä merenkulun rinnastus yleiseksi joukkoliikenteeksi, jossa matkustajamääriä ei rajoiteta. Rautakorpi toivoo päättäjiltä nyt viisautta merenkulkua kohtaan.

”Yleistä joukkoliikennettä ei ole rajoitettu koronan aikana. Helsingissä raitiovau-
nut, metrot ja junat saavat kulkea täpö
täynnä matkustajia, samoin Suomenlinnan
lautta. Toivon, ettei merenkul-
kuun ja vesibusseille aseteta ra-
joituksia matkustajamäärien

suhteen tai jos rajoituksia on, ne ovat sel-
laisia, että niiden kanssa voidaan elää”, hän
toivoo.

140 saaristo- ja sisävesilaivaa ympäri Suomen

Matkustaja- ja risteilylaivalla liikutaan pai-
kasta toiseen. ”Kesätie on vesitie”, kuuluu
myös **Suomen Matkustajalaivayhdistyksen**
slogan. Yhdistykseen kuuluu tällä hetkellä
65 jäsenvarustamoja, jotka operoivat noin
140 aluksella ympäri Suomen.

Helsinkiläinen Royal Line on niistä yksi.
Pienvarustamolle tulee tänä vuonna täy-
teen 75. toimintavuosi. Korona-pandemia
koettelee suhdanneherkkää alaa nyt kovalla
kädellä.

”Kesäkauden avaus tulee olemaan meil-
lä hyvin vaikea. Meillä on ollut normaalisti
sata erilaista tilausristeilyä kesän aikana.
Nyt tilauskirjat ovat täysin tyhjä. Koko kesä
näyttää erittäin huonolta. Emme siis tiedä,
miten meidän käy”, Rautakorpi toteaa suo-
raan.

Royal Line-varustamossa mietitään ko-
ko ajan keinoja, joilla talousvaikeuksista
voitaisiin selvitä.

”Olen laskenut budjettia ja arvioinut tu-
loja tälle kesälle. Meillä tulee olemaan vai-
kea vuosi tästä eteenpäin. Jo nyt mennään
luotolla ja lisää velkaa tulee koko ajan. Luo-
totuslimiitti on kesäkuun loppuun. Tämä
tarkoittaa sitä, että meillä on puolitoista
kuukautta aikaa pelata - ja sitten se on fini-
to. Sen jälkeen aletaan laittamaan yhtiön
omistajien omia asuntoja velan vakuudek-
si”, hän kuvailee perheyriksen toiminnan
realiteetteja.

”Elämme omilla säästöillämme.
Omistajat eivät nosta palkkaa. Henkilö-



kunnalle maksamme palkan. Emme ole voineet ottaa kaikkea henkilökuntaa töihin, kuten talvella heille lupasimme.”

Saaristo- ja sisävesivarustamoiden tulospäiden armoilla

Risteilyliikennettä harjoittavan yrityksen tulos on säistä riippuvainen. On siis nostettava kädet ilmaan, että aurinko paistaisi.

”Toivon, että tulisi säiden puolesta hyvä kesä eikä olisi sateista ja kylmää. Selviytymisen ehto ovat asiakkaat: ilman niitä emme selviä tästä. Tarvitsemme heitä. Juhannuksesta eteenpäin alkaa lomakausi ja siitä eteenpäin pitää olla runsaasti asiakkaita.”

Suomen hallitus on avannut rajoituksia asteittain, mutta ihmiset ovat vielä varovaisia.

”Vaikka hallitus linjasi, että rajoituksia puretaan asteittain, niin emme ole saaneet yhtään keikkaa tilauskirjoihimme. Se huolestuttaa. Ihmiset pelkäävät ja pelko pysyy ihmisillä pitkään.”

Kesälaivan kannella ollaan ulkotilassa, jossa raikas merituuli käy.

”Merellä laivan kannella tuulee ja tila on avoin. Enemmän pelkäisin matkustaa metrossa, junassa tai bussissa, jossa pöpot voivat leijua pitkään suljetussa ilmatilassa”, Rautakorpi tuumii.

Uusi M/s Helsinki liikenteeseen tänä kesänä

Laskukone käy varustamossa päivittäin. Perheyritystä kertoo miettivänsä, miten pahin talouskurimus voitaisiin välttää.

”Olen saanut oman yrityksen lainoille kuusi kuukautta lykkäystä, mutta korot juoksevat koko ajan. Olemme investoineet uuteen laivaan, M/s Helsinkiin, joka aloittaa liikenteessä kesäkuun alussa. Siihen on velkaa. Vuoden lyhennysvapaa veloille helpotaisi taloustilannetta.”

Suomalaiset pienvarustamot ovat pääsääntöisesti perheyrityksiä, jotka tarjoavat työtä lukuisille ihmisille ympäri Suomen.

”Pelkästään Royal Line työllistää 50 työntekijää. Monet merimiehet ponnistavat uransa alkuun pienvarustamoista: saaristo- sekä järvilleikenteestä ja palaavat takaisin, kun haluavat viettää öitä perheen kanssa

kotona tai alkavat olla lähellä eläkeikää.”

Pienvarustamot eivät ole saaneet yritystukia, vaan ponnistaneet omin voimin

Rautakorven mielestä suomalaiset vesibussiyrittäjät ovat jääneet toistaiseksi väliinpuotajiksi yritystukien osalta. Perheyrityksissä ponnistetaan omin voimin ja lainoin, eikä tukia ole tarjolla.

”Ulkomaanliikenteen merenkulkua tuetaan, mutta meitä pienvarustamoita ei tahdota tukea millään lailla. Jos me saisimme budjetoidusta tukisummasta varustamoillemme jokusen miljoonan per vuosi, niin pistäisimme meidän vanhoja laivojamme uuteen uskoon, joita yritetään nyt pitää hengissä ja liikenteessä.”

Konkreettinen esimerkki on Helsingin saaristossa risteilevä Royal Linesin M/s Natalia.

”M/s Natalia-laivamme on Helsingin ikoni saaristomatkoilussa. Alus meni syksyllä telakalle. Arvelimme, että sen pohja laitettaisiin kuntoon viikossa ja rahaa kuluisi 20.000 euroa.”

Kaikki ei mennyt kuitenkaan kuten Strömsössä.

”Tarkemmassa syynissä rungosta löytyi kuitenkin heikkoa peltiä. Päätimme uudistaa aluksen pohjan kokonaan. Siihen kului talven aikana lopulta 200.000 euroa. Remontti veti varustamon kassan aika tyhjäksi.”

Myös varustamon tänä kesänä liikenteessä aloittavan uuden aluksen, M/s Helsingin, viimeistely on vaatinut mittavia investointeja.

”Uudet alukset ovat harvoin täysin valmiita telakalta tullessaan. M/s Helsingin viimeistelyyn on palanut vuoden aikana useita satoja tuhansia euroja.”

Pelko: ulkomaalainen yritys nappaa linjat ja pelaa suomalaiset pois

”Tässä tulee äkkiä vastaan se – mitä pelkään – että Suomeen saapuu joku iso ulkomaalainen toimija, jolla on riittävän iso kassa. Se tulee nappaamaan meiltä nämä määrät linjat ja pelaa suomalaiset pois tästä.”

Rautakorpi pelkää, että jos kotimaisia pienvarustamoita ei nyt tueta ja alaa kohtaan osoiteta ymmärrystä, edessä saattaa olla joukkokonkurssi.

”Tämän jälkeen ulkomaalainen yrittäjä kerää rahat, jotka menevät ulkomaille. Tuloista ei näytetä, eikä veroja makseta Suomeen, kuten me suomalaiset yritykset teemme.”

Suomen hallitus ja elinkeinoministeri **Mika Lintilä** esittelivät yrityksille suunnattavaa yritystukea 14. toukokuuta 2020. Sen piiriin pääsy olisi vähintään, mitä suomalaiset saaristo- ja sisävesiyritykset nyt tarvitsisivat, jotta selviytyvät.

”Saaristo- ja sisävesiyritykset eivät ole saaneet mitään tukia mistään. Jos vielä tämän päälle kyytiimme otettavien matkustajien määrää aletaan rajoittaa, tietää se jäsenyrityksillemme joukkokonkurssia.” ➡



Royal Line 75 vuotta: Uusi laiva M/s Helsinki liikenteeseen tänä kesänä

VARUSTAMON PERUSTI vaari **Jaakko Rautakorpi**, joka saapui Helsinkiin satamaan töihin 13-vuotiaana huuto-laispoikana Pohjanmaalta. Väliin tuli sota, mutta siitä selvittyään hän aloitti vuonna 1945 saaristomatkoilun ja kuljetti ihmisiä saariin.

Tänä päivänä Royal Line -varustamo liikennöi seitsemällä aluksella pääkaupunkiseudulla. Yrityksen päätuote ovat sightseeing-risteilyt ja lounas- sekä illallisristeilyt.

Toukokuun lopussa vihittiin aluksen uusi laiva, M/s Helsinki. Aluksen vihkivät ja sen kummeiksi tulivat pormestari **Jan Vapaavuori** ja hänen vaimonsa.



Helsingin Kauppatorilla oli muutamia kymmeniä ihmisiä liikkeellä, kun vesibussit alkoivat kulkemaan. M/s Amiraali on juuri saapunut laituriin.

VESIBUSSIT ALOITTIVAT RISTEILYLIIKENTEE KESÄKUUN ALUSSA: **Nyt on aika lähteä virkistäytymään merelliseen Helsinkiin**

”Toivon, että tilanteen salliessa ihmiset lähtevät kokeilemaan merellisen Helsingin antia. Saaristo on upeaa ja siellä saa kulutettua aikaa, vaikka kuinka kauan. Väitän, että ihmiset ovat onnellisia meren äärellä.”

Tänä vuonna Helsingin vesibussit aloittivat liikennöinnin 1.6. Helsingin vesibussit liikennöivät useisiin saarikohteisiin läpi kesän. Vesibussien kausi kestää tavallisesti toukokuusta syyskuuhun ja se työllistää useita henkilöitä erilaisiin tehtäviin. Varustamot saattavat tehdä koko vuoden tulot näiden kesäkuukausien aikana, joten koronaviruksen vaikutukset ovat merkittäviä.

TEKSTI JA KUVAT JANIKA IMMONEN

Tänä vuonna Helsingin vesibussit liikennöinti alkoi kesäkuun alussa. Viikkoa ennen tätä vesibussien huoltolaiturilla on odottava tunnelma.

Vesibussivarustamo **JT-Linen** huoltolaiturilla kaikki alukset ovat omalla paikallaan. Huoltotöitä kuitenkin tehdään ahkerasti, sillä pian alkaa taas liikennöinti Helsingin

saaristoon ja kaiken on oltava valmista siihen mennessä. Kahvilavastaava **Salla Tiilikainen** liikkuu tottuneesti edestakaisin laituria ja näyttää kiireiseltä. Hän kuitenkin ehtii jutella hetken. Tiilikainen kertoo aloittaneensa juuri 12. kesänsä varustamon palveluksessa. Koskaan aiemmin ei kuulemma ole ollut tilannetta, että töitä olisi näin vähän.

”Tavallisesti aloittaisin työt huhtikuussa,

nyt vasta toukokuun puolessavälissä. Lomautuksia on muutenkin nyt ollut jonkin verran ja tulee olemaan kesäkuussakin. Suurin osa työntekijöistä kuitenkin vaikuttaa olevan ihan hyvillä fiiliksillä. Uskon, että jokainen on kiitollinen niistä vähistäkin töistä.”

Sää on aurinkoinen ja huoltolaiturilta avautuu näkymä Kruunuvuorenselälle, jota



Kia Wärnhjelm on tyytyväinen saadessaan vihdoin aloittaa työt vesibusseilla.

Tiilikainen viittoo katsomaan. Tavallisesti siellä olisi jo ruuhkaa, kun eri vesibussit kuljettavat matkustajia kohti saaristoa. Nyt väylä on kuitenkin tyhjä. Tiilikainen sanoo, että on harmillista, kuinka merelle ei ole vielä päässyt. Tavallisesti siitä tietää, että kesä on alkanut.

Odotuksissa oli ennätysmäärä uutta kansihenkilöstöä ja matkustajia

Kansihenkilöstöä ehdittiin palkata jo varhain keväällä, joten tunnit pitää yrittää jakaa tasan kaikille tekijöille. Tämä tarkoittaa vähemmän töitä, kun tekijöitä on nykytilanteessa enemmän kuin tarvetta, Tiilikainen jatkaa. Tähän kesään oli laskettu paljon odotuksia ja valmistauduttu sen mukaisesti. Yksistään JT-Linen vesibussien kyydissä kulki viime kesänä reilusti yli 200 000 matkustajaa. Tänä kesänä odotettiin vielä paljon enemmän, sillä Helsingin saaristoon suunniteltiin suuria tapahtumia.

”Tästä piti tulla kaikkien aikojen kesä. Oli laajentumissuunnitelmia ja haluttiin työllistää lisää nuoria merenkulkualalle. Pahaltahan se näytti, kun tilausristeilyjä peruttiin keväällä ja ulkomaalaiset turistit ovat poissa pelistä. Uskon kuitenkin, että aurinko houkuttelee paikalliset ihmiset virkistymään saariin.”

Tärkeintä on kuitenkin henkilökunnan ja matkustajien turvallisuus, Tiilikainen painottaa. Hän esittelee juuri saapuneita käsidesiautomaatteja ja kertoo erilaisista

varotoimista. Kysyn pelottaako häntä työskennellä tällaisena aikana ihmisten parissa, ahtaissakin tiloissa. Ei kuulemma pelota.

”Pelossa ei ole hyvä elää. Varovainen pitää tietysti olla, jonka takia meillä on näitä suojaruosteita ja muuta. Meillä varmasti kaikki työntekijät ymmärtävät mistä on kyse ja toimivat sen mukaan. Virallisissa palvelureissa koronavirustilannetta on käsitelty paljon ja koulutustakin annettu. Ei tästä asiasta kuitenkaan enää jakseta puhua työkalaverien kesken. Kyllä ne käsienpesuohjeet alusten seinillä muistuttavat siitä jatkuvasti.”

Huoltotyöt odottavat vielä Tiilikaista, joka palailee pikkuhiljaa niiden pariin. Hän haluaa varmistaa, että kaikki liikennöivät alukset ovat parhaassa mahdollisessa kunnossa ja kansihenkilöstö voi turvallisilla mielin aloittaa työt seuraavana maanantaina.

Paluu liikenteeseen ilahduttaa monia

Helsingin Kauppatorilla on maanantaina 1.6. hieman pilvistä, mutta muutama ihminen odottaa vesibussia kolera-altaan reunalla. Vesibussit ovat vihdoin saaneet lähteä liikennöimään. Rajoituksia tosin vielä on, mutta paluu vesille piristää kansihenkilöstöä, jotka saavat vihdoin aloittaa kesätyönsä. Kauppatorilta liikennöidään useisiin eri saariin, monen eri liikennöijän toimesta ja tämä työllistää kesässä jopa satoja ihmisiä.

Tavallisesti voisi olla jo paljon jonoa ja

ryhmiä laiturilla, kertoo kansihenkilö **Kia Wärnhjelm**, joka on juuri päässyt aloittamaan viidennen kesänsä varustamo JT-Linen palveluksessa. Hän on tänään töissä vesibussi *M/s Amiraalissa*, joka liikennöi Lonnaan, Vallisaareen ja Suomenlinnaan. Lomautukset veivät työt toukokuussa, mutta nyt on aika palata sorvin ääreen kuljettamaan matkailijoita, Wärnhjelm sanoo ennen kuin siirtyy irrottamaan köysiä lähtöajan lähestyessä. Vesibussi lähtee lipumaan tasaisesti kohti saaristoa.

”On ihanaa päästä töihin työttömyyden ja lomautuksen jälkeen. Eilen loppuivat lomautukset ja tänään alkoikin linjaliikenne, tätä on todella odotettu.”

Aika on kuulemma kulunut nopeasti ensimmäisenä työpäivänä. Asiakkaat ovat olleet kiinnostuneita kesän aikatauluista ja toimintatavoista, joihin onkin tullut paljon muutoksia tänä vuonna, Wärnhjelm kertoo tarjoillessaan kahvia tiskille suojaksi asennetun muovilevyn takaa.

”Odotin kyllä enemmän matkustajia. Olen vähän yllättynyt. Suurin lähtö on ollut tänään, 19 matkustajaa. Uskon kyllä, että kesän myötä tilanne kehittyi ja matkustajia tulee enemmän. Eli kansihenkilöstölle on toivottavasti loppukesästä enemmän töitä.”

Wärnhjelm sanoo, että hän on hieman epäileväinen kesän matkustajamäärien suhteen. Hän uskoo vielä näkevänsä muutamia jonoja, mutta ehkä aikaisintaan heinäkuussa. Ihmisten pitää kuulemma vielä hieman rohkaistua ja yleisen tilanteen rauhoittua. Vesibussi alkaa lähestyä jälleen Kauppatoria ja Wärnhjelm valmistautuu kiinnitykseen. Ennen sitä hän ehtii vielä pohtia tulevaa kesää.

”Toivon, että tilanteen salliessa ihmiset lähtevät kokeilemaan merellisen Helsingin antia. Saaristo on upeaa ja siellä saa kulutettua aikaa, vaikka kuinka kauan. Väitän, että ihmiset ovat onnellisia meren äärellä.”



SUOMEN SISÄVESISSÄ ON PALJON KÄYTTÄMÄTÖNTÄ POTENTIAALIA

M/s Ninan kyydissä kulkevat raakapuu ja mineraalit

Suomen hallitus on kirjannut hallitusohjelmaansa sisävesien kehittämisen. Sisävesistä löytyy paljon käyttämätöntä potentiaalia. Suomalaista tonnistoa pitäisi liikennöidä vesistöillä nykyistä enemmän.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT MOPRO OY / MIEHISTÖ



HELGA



PARKKO



TYRSKY

Suomen suurimmalla järvellä, Saimaalla, tukkipuuta on ajettu leudosta talvesta johtuen jo maaliskuusta lähtien. Yksi puutavaraa kuljettavista aluksista on **Mopro Oy:n** omistama *M/s Nina*.

”Olemme ajaneet täällä rahtia jo kuu-kauden verran”, aluksen päällikkö **Janne Pesonen** kertoo Merimies-lehdelle ennen vappua.

”Talvi oli leuto, joten ajon olisi tosin voinut alkaa jo aiemmin kevättalvesta.”

Saimaata pitkin rahti kulkee ympäristöystävällisesti

Saimaalla on pinta-alaa 4 400 kilometriä ja rantaviivalla pituutta jopa 14 850 kilometriä. Saimaalta löytyy pelkkiä pääväyliä (2,4 metriä) yli 1 500 kilometriä. Syväväyliäkin (4,2 metriä) on yli 800 kilometriä. Nämä väylästä johtavat rahtikuljetuksiin tehokkaat ja ympäristöystävälliset kuljetukset. Yhteen laivaan mahtuu moninkertainen määrä raakapuuta tai irtotavaraa, jos saman rahdin kuljettaisi rekoilla. Vesistöä pitkin rahti kulkee tehokkaasti ja ympäristöystävällisesti.

M/s Nina ajoi ennen vappua raakapuuta Saimaan pohjoisen satamista etelään, eli Lappeenrantaan, Joutsenoon ja Imatralle. Rahtia liikutellaan Saimaalla siis jo jäiden aikaan.

”*M/s Ninassa*, on jääluokka IB. Saimaalla on käytössä myös avustuskalusto, joiden turvin rahtia voi ajaa vahvempienkin jäiden aikaan.”

Saimaalla jäitä ovat murtaneet **Rauma-Catan** Suomen lipun alla purjehtiva hinaaja *Meteor* ja **BalticShipping**-nimisen yrityksen Viron lipun alla purjehtiva hinaaja *Protector*, joka on entinen **Alfons Håkansson** hinaaja. Lähestulkoon kaikki varustamon hinaajat on nyt ulosliputettu Viroon.

Saimaalla vastaan lipuu paljon muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivaa kalustoa. Puuta ajetaan Etelä-Saimaan paperitehtaille runsaasti Venäjältä venäläisillä laivoilla, mutta myös muiden lippujen alla. Esimerkiksi hollantilaiset *M/s Adamas* ja *M/s Cristina* liikennöivät Saimaalla

säännöllisesti. Suomen sisävesiliikenteen kehittämisessä tulee tutkia rahtien kuljetamista oman maan kalustolla ja siihen tulisi olla investointimahdollisuuksia. Kiinnostusta löytyy, mutta kilpailu halvempia lippuja vastaan ei toisesta ole helppoa.

Puusta paperiksi ja biotuotteiksi

Saimaan eteläpäässä Lappeenrannassa sijaitsee **UPM:n** Kaukaan tehtaat, Joutsenossa **Metsä Fibre** ja Imatralla **Stora Enson** paperitehtaat.

Mopron aluksista ennen vappu näihin puutavaraa ajoivat *M/s Nina* ja *M/s Helga*.

”Haemme puutavaraa Joensuusta, Varkaudesta ja Kuopiosta ja kuljetamme sen etelän tehtaille”, *M/s Ninan* päällikkö Janne Pesonen selostaa.

Reitille kertyy mittaa suuntaansa yli 300 kilometriä. Saimaa on matala ja karrikoinen väylä liikennöidä, eli laivan ollessa täydessä lastissa aluksen ohjaaminen vaatii erityistä tarkkuutta, ettei se ajaudu väylältä matalikkoon. Sisävesillä ajo on haastavaa.

”Niinhän ne merellä seilaavat merimiehet irvailevat, että täällä ajetaan risu silmässä ja käpy suussa”, *M/s Ninan* päällikkö Janne Pesonen tiivistää tunnelmat.

Saimaan kanavaan geolämpöä ja kavana liikennöitäväksi ympäri vuoden?

Saimaalla rahtia ajetaan syksyllä niin pitkälle kuin mahdollista. Keväällä liikennöinti aloitetaan jo ennen jäiden sulamista.

Yle uutisoi tammikuussa 2020, että Saimaan kanavan vettä aiotaan alkaa lämmittää, jotta laivojen kulku helpottuisi. Päällikkö Pesosen mukaan Saimaan kanavassa on pakkasilla todellakin hyiset tunnelmat.

”Kanavassa kylmyys tuntuu luissa ja ytimissä. Laiva on jäiden puristuksissa ja kylmyys hohkaa aluksen sisälle kuin jääkaapissa ajaisi.”

Saimaan kanavan kapeissa kohdissa

jäätä pakkaantuu laivarännin viereen jopa 1,5 metrin vahvuudelta. Kapein kohta kanavassa on Venäjän rajan tuntumassa Nuijamaan Kansolassa. Jos kanava saataisiin jäistä vapaaksi, se mahdollistaisi läpivuoden liikennöinnin, kun laivat eivät jäisi kanavaan kiinni.

”Me luotsaamme itse omia aluksiamme Saimaalla ja Suomen rannikolla, mutta esimerkiksi venäläiset jokilaivat tarvitsevat luotsin apua. Venäjän Laatokalta kuljetaan tänne jokilaivoilla paljon puutavaraa”, Pesonen selostaa.

Suunnitelmia Saimaan kanavan lämmittämisestä tehdään tosisaan. Aiemmin pohdittiin lähitehtaiden lauhdevesien johtamista kanavaan, mutta se olisi ollut kustannuksiltaan ja hyödyiltään liian kallis ratkaisu. Nyt **Geologian tutkimuskeskus** tutkii maan uumenista pumpattavaa geolämpöä. Normaalisti maalämpöä saadaan muutaman sadan metrin syvyyteen porattavista rei'istä. Nyt reikiä porattaisiin yli kilometrin syvyyteen, josta johdettaisiin lämpöä geolämpölaitokseen. Vertailun vuoksi, Suomen syvin reikä ulottuu 6,4 kilometrin syvyyteen.

Geolämpölaitoksen hintaa selvittellään parhaillaan ja arvion mukaan se valmistuisi vuosikymmenen puolivälissä. Mikäli Saimaa saataisiin lämpimäksi ja ympäri vuoden ajettavaksi, olisi se ensimmäinen lämmitetty kanava maailmassa.

Sibelcon Siilinjärven kaivokselta ajetaan maamineraaleja Kemiöön

Tänä vuonna Saimaan kanava aukesi liikenteelle 30.3.2020. Kanavan aukeaminen tietää kuljetettavan tavaran muutosta myös *M/s Ninan* miehistölle. Kun se ennen vappua ajoi Saimaalla raakapuuta, alkaa se kuljettamaan toukokuusta mineraaleja Sibelcon Siilinjärven tehtaalta Kemiön saareen.

”Tätä liikennettä hoidamme koko kesäkauden”, Pesonen kertoo.

Saimaan vesistön vapauduttua jäistä aloittaa työnsä myös kaksi puskuyhdistelmää, *Parkko* ja *Tyrsky*, jotka kuljettavat raakapuuta. ⚓

SUOMEN SISÄVESILIITTO RY ON PERUSTETTU

sisavesiliitto.simplesite.com

SISÄVESILIITTO perustettiin 3.5.2020 kymmenen vuoden harkinnan jälkeen. Liiton tarkoitus on edistää Sisävesimerenkulkua Suomessa EU:ssa sovituin keinoin (EU liikennestrategia) ja uusin tekniikoin.

Ajan katsottiin olevan kypsä sille, että tuodaan ensi kertaa sitten 60-luvun Saimaan kanavan rakentamisen jälkeen realistisesti esiin niin 90-luvulla kesken jätetyn Keitele–Päijänne kanavaryhmän käyttöönotto sekä kokonaan vuodesta 2011 sovittu EU liikennestrategia, jonka yksi suuri ilmasto- ja energia- asia on raskaan maantieliikenne volyyymien siirrot niin raiteille kuin vesiliikenteeseen.

Asiamies
Veikko Hintsanen

Yle 13.5.2020:

Helsingistä kanavan kautta Kuopioon

SAIMAALLE SUUNNITELLAAN korkealuokkaisia risteilyjä. Reitti kulki Helsingistä Viipurin kautta Saimaalle ja Saimaata pitkin Kuopioon asti.

Useat maakuntaliitot ovat lähdössä mukaan monen maakunnan yhteiseen hankkeeseen, jonka tavoitteena on kehittää korkealaatuinen risteilytuote Saimaalle. Mallia otetaan muun muassa Norjan rannikkoristeilyistä ja Keski-Euroopan sisävesiristeilyistä, Yle kertoo.

Hanke edellyttää vielä Saimaan kanavan sulkujen pidentämistä ja asiaa selvitetään.



INFUTURE – Future potential of Inland Waterways



www.merikotka.fi/projects/infuture-future-potential-of-inland-waterways/

Kiinnostaako sisävesiliikenne? Infuture-hanke kerää yhteen Suomesta ja Venäjältä toimijat, jotka ovat kiinnostuneita sisävesiliikenteen potentiaalista Suomessa ja Venäjällä. Hankkeessa rahoitusta 1,3 miljoonaa euroa.

SUURIN OSA KANSAINVÄLISESTÄ rahtiliikenteestä kulkee maanteitä pitkin. Myös Suomen ja Pietarin välinen reitti on vilkkaasti liikennöity. Maantiekuljetuksissa on omat haasteensa – autoliikenne saastuttaa, se aiheuttaa onnettomuuksia ja kuormittaa tieverkostoa. Sisävesiliikenne voisi olla kustannustehokas, ympäristöystävällinen ja kuljetusalan yrityksiä kiinnostava vaihtoehto.

Sisävesiliikenteen kehittämistä

Future potential of Inland Waterways, INFUTURE, etsii laaja-alaisesti ratkaisuja kestäväen ja kustannus-
tehokkaan sisävesiliikenteen kehittämiseksi.

1. Kartoitamme rahtiliikennettä koskevaa lainsäädäntöä sekä Venäjän ja Suomen tullikäytäntöjä.
2. Etsimme tehokkaita tapoja käsitellä rahtia. Lisäksi luomme IT-järjestelmän, joka auttaa asiakasta löytämään nopeasti rahdilleen sopivimman palvelun.
3. Kehitämme sisävesiliikenteeseen parhaiten sopivan alustyyppin.
4. Suunnittelemme sisävesiväylille sopivia liikennöintikäytäntöjä

Rahoitus

Hankkeen päärahoittaja on Kaakkois-Suomi – Venäjä CBC 2014–2020 -ohjelma. Hankkeen kokonaisbudjetti on 1 251 538 EUR.

Hankekumppanit:

- Meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimusyhdistys ry.
- Aalto-yliopisto
- Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulu
- Meritaito Oy
- Suomen Vesitietoyhdistys ry
- Admiral Makarov State University for Maritime and Inland Shipping
- North-West Russia Logistics and Information Development Centre

INFUTURE-HANKKEEN YHTENÄ TAVOITTEENA on kerätä yhteistyöverkosto, jonka toimijat ovat kiinnostuneet sisävesiliikenteen potentiaalista Suomessa ja Venäjällä. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi järjestämme useita teemoitettuja tilaisuuksia, joissa käydään läpi hankkeen tuloksia ja keskustellaan niiden pohjalta. Tilaisuuksia on pidetty kaksi, ensimmäinen syksyllä 2019 Pietarissa ja toinen tammikuussa Lappeenrannassa.

EIKÖ MERIMIESKÄÄN TERVETÄ PÄIVÄÄ NÄE... OSA 2

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Jos lapseni sairastuu, saanko palkkaa, jos jään hoitamaan häntä kotiin?

LAKIMIES: Työntekijällä on oikeus saada vapautusta työstä *perheen jäsenen sairastumisen* takia. Merityösopimuslain (756/2011) 5 luvun 7 §:n ja työsopimuslain (55/2001) 4 luvun 6 §:n mukaan työntekijällä on oikeus saada kerrallaan enintään neljä päivää tilapäistä hoitovapaata alle 10-vuotiaan oman tai samassa taloudessa asuvan lapsen hoitamiseksi tai hoidon järjestämiseksi. MTSL 5 luvun 9 §:n ja TSL 4 luvun 7 §:n mukaan työntekijällä on oikeus tilapäiseen poissaoloon työstä, jos hänen läsnäolonsa on välttämätöntä perhettä kohdanneen, sairaudesta tai onnettomuudesta johtuvan, ennalta arvaamattoman ja pakottavan syyn vuoksi. Lain mukaan työnantajalla ei ole velvollisuutta maksaa palkkaa mainituilta vapaapäiviltä, mutta se voi perustua työehtosopimukseen. Esimerkiksi ulkomaanliikenteen työehtosopimusten mukaan työntekijällä on oikeus lyhyeen tilapäiseen palkalliseen vapautukseen työstä perheen piirissä sattuneen äkillisen sairaustapauksen takia, kuitenkin enintään kolmeksi päiväksi. Määräyksen tarkoitus on turvata vanhemmalle mahdollisuus järjestää sairaalle lapselle hoito.

MERIMIES: Lääkäri on todennut työkyvyttömyyteni ja kirjoittanut sairauslomaa vammani takia moneen eri otteeseen. Olen toimittanut neljä eri lääkärintodistusta työnantajalle. Olin välillä vuosilomalla, jonka ajalta minulla ei ole lääkärintodistusta. Työkyvyttömyyteni jatkui vuosiloman jälkeen samasta syystä ja lääkäri kirjoitti lisää sairauslomaa. Miltä ajalta sairausajan palkkaa maksetaan?

LAKIMIES: Työnantajan sairausajan palkanmaksuvelvollisuus on merityösopimuslain 2 luvun 10 §:n mukaan ulkomaanliikenteessä enintään 60 ja kotimaanliikenteessä enintään 30 päivää. Päivät ovat kalenteripäiviä. Työehtosopimuksissa tämä sääntö on toistettu tai sovittu toisin kuten esimerkiksi jäänmurtajasopimuksessa, jonka mukaan sairausajan palkkaa maksetaan 60 päivältä, vaikka kyseessä on kotimaanliikenne.

Lain mukaan sairausajan palkkaa maksetaan *'työnteon estymisen ajalta'* eli toisin sanoen siltä ajalta, jolloin työntekijä on aidosti kyvytön tekemään työtään. Pitää paikkansa, että lääkäri (tai joissakin tilanteissa muu terveydenhuollon ammattilainen) on se, joka määrittelee merityöntekijän työkyvyn tilan ja kirjoittaa siitä työntekijälle todistuksen. Työkyvyttömyyden ja sen keston määrittely tulee tapahtua lääketieteellisen arvion pohjalta eikä siihen saa vaikuttaa työntekijän vuorottelu tai vuosiloman ajankohta.

Lain mukaan työntekijän tulee esittää luotettava selvitys työkyvyttömyydestään. Työntekijän tulee huolehtia siitä, että hänellä on kat-

keamaton ketju lääkärintodistuksia, joilla hän voi osoittaa työkyvyttömyyden yhtäjaksoisuuden ja keston. Muistettakoon vielä, että työnantajalla on oikeus saada työntekijälle sairausvakuutuslain (1124/2004) mukaan kuuluva päiväraha siltä ajalta, jolta hän on maksanut työntekijälle sairausajan palkkaa. Myös tästä syystä työnantaja tarvitsee lääkärintodistuksen työntekijältä.

Mikäli työntekijä on työkyvytön tai työkyvyttömyys alkaa *vuosiloman alkaessa tai sen aikana*, työntekijällä on merimiesten vuosilomalain (433/1984) 9 §:n mukaan *oikeus* siirtää vuosilomapäiviä pidettäväksi myöhemmin pyytämällä niiden siirtoa työnantajalta ja esittämällä lääkärintodistus työkyvyttömyydestään. Työntekijällä on siirtoon oikeus, mutta ei velvollisuutta. Vuosiloma ei myöskään siirry automaattisesti. Työntekijä siis voi ja pitää valita, pitääkö vuosiloman suunnitellun mukaisesti vai pyytääkö sen siirtämistä. Jos vuosiloma siirretään, maksetaan vuosilomapalkan sijaan sairausajan palkkaa.

Tapauksessa lienee täysin selvää, että työkyvyttömyys on jatkunut yhtäjaksoisesti vuosiloman yli eikä vuosilomaa ole siirretty. Tällöin työnantajan velvollisuus maksaa sairausajan palkkaa jatkuu vuosiloman jälkeen, mutta enintään siihen asti, kunnes 60 (tai 30) päivää tulee täyteen. Vuosiloma ei siis tässä tapauksessa aiheuta sitä, että uusi 60 (tai 30) päivän jakso alkaisi alusta.

Vuosiloman pitäminen työkyvyttömyyden aikana ja siitä huolimatta voidaan tulkita sosiaaliturvan piirissä niin, että työntekijän työkyky on välillä palautunut. Esimerkiksi työkyvyttömyyseläkkeen myöntäminen edellyttää, että henkilö on ollut yhden vuoden yhdenjaksoisesti työkyvytön. Jos työntekijä pitänyt työkyvyttömänä ollessaan vuosilomaa esimerkiksi saadakseen korkeampaa vuosilomapalkkaa, ei työkyvyttömyys olekaan enää eläkelainsäädännön edellyttämällä tavalla yhdenjaksoinen.

MERIMIES: Olin työkyvyttömänä työtapaturman takia kuukauden päivät. Palasin töihin normaalisti vuorottelusuunnitelman mukaan lääkärin määräämän sairausloman loputtua. Työhön paluusta on nyt runsaat kolme viikkoa. Samat oireet ja kivut tulivat takaisin ja lääkäri määräsi minut taas työkieltoon ja lepoon. Miten sairausajan palkkaa maksetaan tässä tilanteessa?

LAKIMIES: Kuulostaisi siltä, että vammasi ei ehtinyt parantua ihan kokonaan. Se, että vamma ei ole parantunut täydellisesti, ei tarkoita sitä, että työkyky ei olisi palautunut riittävästi sairausloman aikana. Oikeuskäytännön mukaan työnantajalla on velvollisuus maksaa sairausajan palkkaa uudelta työkyvyttömyysjaksolta, vaikka kyse on samasta sairaudesta tai vammasta. Edellytyksenä

tälle on se, että voidaan osoittaa, että kyseessä on *uusi työkyvyttömyysjakso* eli työntekijä on ollut työkykyinen työkyvyttömyysjaksojen välillä. Jos näin on, alkaa uusi enintään 60 päivän jakso, jolta työnantajalla on sairausajan palkanmaksuvelvollisuus.

Jos esimerkiksi tiedetään, että työntekijä sairastaa jotakin kroonista sairautta, joka aika ajoin voi aiheuttaa työkyvyttömyyden, työnantajalla ei ole oikeutta rajoittaa sairausajan palkanmaksua esimerkiksi 60 päivään kalenterivuodessa. Lainsäädäntö tai työehtosopimus eivät myöskään tunne mitään sellaista sääntöä, että työntekijän pitäisi olla yksi kokonainen vuorottelun mukainen työjakso työssä ennen kuin työnantajan sairausajan palkanmaksuvelvollisuus voi alkaa uudestaan. Viime kädessä se on terveydenhuollon ammattilainen, joka määrittelee, onko työntekijän työkyky palautunut riittävästi vai ei työkyvyttömyysjaksojen välillä.

MERIMIES: Sairauslomani jatkuu edelleen ja työnantajan palkanmaksuvelvollisuus päättyi juuri. Työkyvyttömyyteni voi venyä hyvin pitkäksi, koska lääkärit eivät vielä tiedä, tarvitsenko operaation vai en. Miten sosiaaliturvani muodostuu eli mistä saan toimeentuloni ja kenen puoleen käännyn? Entä, jos kyseessä olisikin *työtapaturma* tai *ammattitauti*?

LAKIMIES: Työnantajan sairausajan palkan tai sitä vastaavan korvauksen maksamisvelvollisuuden päättyttyä työntekijällä on oikeus hakea *sairausvakuutuslain* (1224/2004) mukaista *sairauspäivärahaa* Kelasta. Henkilöllä, joka sairastuu työehtosopimuksen voimassaolon ulkopuolella, on oikeus sairauspäivärahaan sairastumispäivän ja seuraavat yhdeksän arkipäivää kestävästä omavastuuajan jälkeen. Sairauspäiväraha korvaa alle vuoden kestävästä työkyvyttömyyden aiheuttamaa ansionmenetystä.

Sairauspäivärahaa maksaa Kela. Sen määrä on noin 70 % työntekijän vuositulosta. Sairauspäivärahaa on haettava viimeistään kahden kuukauden kuluessa työkyvyttömyyden alkamisesta. Päivärahaa haetaan verkossa www.kela.fi/sairauspaivaraha_nain-haet. Hakemukseen liitetään lääkärintodistukset. Jos työkyvyttömyys kestää enemmän kuin 60 arkipäivää, Kela vaatii laajemman B-lääkärintodistuksen.

Kelan sairauspäivärahaa maksetaan enimmillään 300 arkipäivältä yhdenjaksoisen työkyvyttömyysjakson aikana. Arkipäiviä ovat päivät maanantaista lauantaihin. Sairauspäivärahaa voi saada enintään sen kuukauden loppuun, jota seuraavan kuukauden aikana 300 päivärahopäivää tulisi täyteen. *Enimmäisaikaan* lasketaan mukaan edeltäneeltä kahdelta vuodelta kaikki päivät, joilta henkilöllä on ollut oikeus Kelan sairauspäivärahaan. Siltä ajalta, jolta työnantaja maksaa työntekijälle sairausajan palkkaa tai korvausta, työnantajalla on oikeus saada työntekijälle lain mukaan kuuluva sairauspäiväraha. Toisin sanoen ne 60 päivää, jolta työnantaja on maksanut sairausajan palkkaa tai korvausta, sisältyvät tuohon 300 arkipäivään.

Sairauspäivärahaa voi saada tietyin edellytyksin mainitun 300 arkipäivän tultua täyteen. Jos työntekijä sairauspäivärahan enimmäisajan jälkeen palaa työhön ja työskentelee yhtäjaksoisesti vähintään 30 päivää, voi hän saada saman sairauden perusteella sai-

rauspäivärahaa vielä 50 lisäpäivältä. Pääsäännön ja lisäpäivien jälkeen saman sairauden takia päivärahaa voi saada uudelleen vasta, kun on ollut työkykyinen vuoden ajan. Sairausvakuutuslain säännöt koskevat maatyötä samalla tavalla.

Työkyvyttömyyden *jatkussa yli vuoden* eli vielä sen jälkeen, kun sairausvakuutuslain tarkoittamat 300 arkipäivää ovat tulleet täyteen, on työntekijän haettava **työkyvyttömyyseläkettä** omasta eläkelaitoksestaan tai Kelasta. Eläkehakemuksen voi laittaa vireille jo ennen kuin mainitut 300 arkipäivää ovat kuluneet umpeen. Työkyvyttömyyseläkettä maksetaan joko määräaikaaisesti tai toistaiseksi. Määräaikaaisesta työkyvyttömyyseläkkeestä käytetään termiä *kuntoutustuki*. Eläkkeen saamisen edellytyksenä muun muassa on, että työntekijän työkyky on alentunut vähintään 2/5 (osatyökyvyttömyyseläke) tai vähintään 3/5 (täystyökyvyttömyyseläke) (merimieseläkelaki (1290/2006), 35 §). Myönteisen päätöksen edellytyksenä on, että työkyvyttömyys on jatkunut yhdenjaksoisesti vähintään vuoden. Sairauslomien katkaiseminen vuosiloman pitämisen takia siis kannattaa harkita tarkoin.

Mikäli edelleen työkyvytön työntekijä ei ole oikeutettu työkyvyttömyyseläkkeeseen ja saa eläkelaitokselta hylkäävän päätöksen, on hänen ilmoitauduttava TE-toimistoon *nk. vajaatyökykyiseksi työnhakijaksi* saadakseen **työttömyyspäivärahaa**. Sitä voi hakea ja saada myös siltä ajalta, kun työkyvyttömyyseläkehakemusta käsitellään. Työttömyyspäivärahaa voi saada enimmillään 300, 400 tai 500 päivältä hakijan työhistoriasta riippuen. Tämän enimmäismäärän jälkeen sosiaaliturva muuttuu Kelasta haettavaksi **toimeentulotueksi**, ellei työkyvyttömyyseläkettä vielä kukaan myönnetä.

Kun työkyvyttömyyden aiheuttaa **työtapaturma** tai **ammattitauti**, sairausajan palkan tai korvauksen maksamisen jälkeen päiväraha maksaa *vakuutusyhtiö*, jossa työnantaja on vakuuttanut henkilökuntansa työtapaturmien varalta. Tällöin päivärahan suuruus ja maksamisen edellytykset määräytyvät *työtapaturma- ja ammattitautilain* (459/2015) mukaan. Jos työkyvyttömyys on aiheutunut liikenneonnettomuudessa saadusta vammasta tai jonkin muun vakuutuksen piiriin kuuluvasta tapaturmasta, korvataan aiheutuneet vahingot liikennevakuutuslain (460/2016) tai sovittujen vakuutusehtojen mukaisesti. Vakuutuksen perusteella maksettava päiväraha on *aina ensisijainen* suhteessa Kelan maksamaan sairauspäivärahaan. Samoin työnantajalla on oikeus saada loukkaantuneelle työntekijälle vakuutuksen perusteella kuuluva päiväraha siltä ajalta, jolta työntekijälle maksetaan sairausajan palkkaa.

Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi



KUKA MYI SUOMEN SUURIMMAN TANKKERIN MASTERAN?

Suomen suurimman öljytankkerin Masteran vuosi sitten tapahtunut myynti ruotsalaispankin tytäryhtiölle hämmentää yhä.

Suomen huoltovarmuudesta vastaa työministeri Tuula Haatainen. Hänen mukaansa Masteran myi eläkevakuutusyhtiö Ilmarisen ja Huoltovarmuuskeskuksen yhdessä omistama Ssc Maslaiva Oy.

Työ- ja elinkeinoministeriön ja Huoltovarmuuskeskuksen mukaan Masteran myi Neste.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT JUHA GRANATH JA SAANA LAMMINSIVU

Säiliöalus *Mastera* purkaa Primorskista tuomaansa raakaöljylastia Nesteen Kilpilahden öljyjalostamolla. Purku kestää vuorokauden ja sen jälkeen on edessä uusi matka Venäjälle. Seuraava 100 000 tonnin täysi lasti odottaa hakijaansa Ust-Lugan satamassa.

Masteran sähkömies ja Merimies-Unionin pääluottamusmies **Turo Ihalainen** sanoo, että aluksen miehistö on viimeksi kuluneen vuoden aikana seilannut melkoisessa aallokossa: viime keväänä laiva siirtyi ruotsalaisomistukseen ja tänä keväänä koronavirus sekoitti pakkaa.

– Koronaepidemian alussa merimiehet eivät päässeet maihin kuin perusteluista syistä. Miehistöä ei myöskään ole vaihdettu ulkomailla maaliskuun jälkeen. Kaikki on mennyt kuitenkin hyvin, ja toukokuun lopulla Neste avasi sataman ulosmenoportit merimiehille, Turo Ihalainen sanoo.

COVID-19-epidemia katoaa aikanaan, mutta uusiin pandemioihin ja uhkaaviin ympäristökriiseihin on syytä varautua entistä paremmin.

– Korona-aika on pannut miehistön miettimään, kuuluuko ruotsalaispankin tytäryhtiön omituksessa oleva *Mastera* enää kriisiaikoina Suomen huoltovarmuuteen. Vai oliko silloisen hallituksen ajatus tässä sama kuin **Huoltovarmuuskeskuksella** hengityssuojaimissa; rahalla ostetaan sitten kun tulee tarve, Turo Ihalainen sanoo.

Masterassa on 42 hengen miehistö, josta laivalla on aina kerrallaan töissä puolet.

Omistaja määrää tehtävät

Suomen suurin raakaöljytankkeri **Mastera** siirtyi Huoltovarmuuskeskuksen ja **Ilmarisen** yhdessä omistamalle **Single Ship Company** -yhtiöille

vuonna 2013. Myyjänä olivat **Neste Oil** ja **Neste Shipping Oy**. *Talouselämä*-lehti arvioi Masteran kauppahinnaksi noin 31 miljoonaa euroa.

Kun *Mastera* myytiin ruotsalaisen **Skandinaviska Enskilda Bankenin** tytäryhtiölle **SEB Leasing Oy**:lle 30.4.2019, hallitusvastuussa oli **Juha Sipilän** johtama toimitusministeriö.

Kesäkuussa 2019 **Antti Rinne** (sd) muodosti uuden hallituksen. Elokuussa Merimies-Unionin pääluottamusmies Ihalainen esitti huolen Masteran myynnistä ja sanoi *Ilta-lehdessä*: ”Merimiehet huutavat liikenneministeri **Sanna Marinin** ja pääministeri **Antti Rinteen** perään.”

Huutoon tuli vastaus vuotta myöhemmin, mutta hieman yllättävältä taholta. Kansanedustaja **Kaisa Juuso** (ps) esitti huhtikuussa huoltovarmuudesta vastaaval-

le ministerille **Tuula Haataiselle** kirjallisen kysymyksen Masteran myynnistä.

– Koronapandemian ja siihen liittyvän maskiskandaalin vuoksi Suomen huoltovarmuusasiat olivat ajankohtaisia huhtikuussa. Samassa huolestuin Suomen öljykuljetusten turvaamisesta kriisitilanteessa, Kaisa Juuso sanoo.

Merimies-Unionin pääluottamusmies Turo Ihalainen ihmettelee, että asia nousi poliittisissa piireissä esiin vasta koronaepidemian takia.

– Nyt on tajuttava, että Suomen on omistettava rauta itse ja huolehdittava, että suomalainen osaaminen tankkilaivoissa säilyy. Kriisitilanteissa ei maailmalta apua rahalla saa, Turo Ihalainen sanoo. Suomen huoltovarmuuden kannalta Mastera-tankkeri on tärkeä, koska se on ainoa säännöllisesti raakaöljyä Suomeen tuova säiliöalus. Kriisitilanteessa omistaja kuitenkin määrää aluksen tehtävät.

Kuka myi Masteran?

Kansanedustaja Kaisa Juuso esitti 22.4.2020 työministeri Tuula Haataiselle kirjallisen kysymyksen. Juuso pyysi vastausta mm. kysymyksiin ”Miksi Suomen öljynkuljetuksia turvaava tankkeri myytiin Ruotsiin” ja ”Ylittikö Huoltovarmuuskeskus toimivaltansa myydessään M/t Masteran”.

Ministeri Haataisen 11.5.2020 päivätys vastauksessa todetaan:

”Liikenne- ja viestintävirasto Traficomın mukaan säiliöalus Mastera siirtyi 29.4.2019 SEB Leasingin Oy:n omistukseen. Aluksen edellinen omistaja oli Ssc Masalaiva Oy.

Ssc Masalaiva oli M/t Masteran omistusta varten perustettu yhtiö, jonka omistivat Huoltovarmuuskeskus (50%) ja eläkeyhtiö Ilmarinen (50%). Aluksen myyjä oli Ssc Masalaiva.”

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Liikenne- ja viestintävirasto Traficomın mukaan säiliöalus Mastera siirtyi 29.4.2019 SEB Leasingin Oy:n omistukseen. Aluksen edellinen omistaja oli Ssc Masalaiva Oy. Aluksen kotipaikka säilyi samana (Porvoo), samoin varustamo (Osm Ship Management Finland Oy). Ssc Masalaiva oli m/t Masteran omistusta varten perustettu yhtiö, jonka omistivat Huoltovarmuuskeskus (50%) ja eläkeyhtiö Ilmarinen (50%). SEB Leasing Oy:n kotipaikka on Helsinki ja se on omistanut saman aluksen aiemminkin vuosina 2006-2014.

Kansanedustaja Kaisa Juuso (ps.) kysyy ministeri Haataiselta mm. miksi Suomen öljynkuljetuksia turvaava tankkeri myytiin Ruotsiin ja ylittikö Huoltovarmuuskeskus toimivaltansa myydessään Masteran.

Kansanedustaja Kaisa Juusoa ei ministerin vastaus tyydyttä.

– Ministeri ei vastaa siihen, ylittikö Huoltovarmuuskeskus toimivaltuutensa myydessään M/t Masteran aikana, jolloin Suomessa ei ollut toimivaltaista hallitusta vaan eronpyyntönsä 8.3.2019 jättänyt Sipilän hallitus jatkoi toimintaansa toimitusministeriönä, Kaisa Juuso sanoo.

Kansanedustaja Juuso painottaa kirjallisessa kysymyksessään, että oikeuskansleri on 5.3.2019 ja 15.3.2019 antamissaan lausunnoissa todennut, että toimitusministeriölle kuuluvat vain välttämättömät rutiiniasiat ja sekä sellaiset kiireelliset asiat, jota ei voi siirtää tulevalle hallitukselle.

– Mielestäni Masteran myynti on huoltovarmuuden kannalta sen verran suuri asia, että se olisi pitänyt siirtää kevään hallitusneuvotteluiden ja hallituksen muodostamisen jälkeiseen aikaan, Kaisa Juuso sanoo.

Merimies-lehti kysyi Huoltovarmuuskeskukselta, miksi se myi 29.4.2019 osuutensa Masterasta SEB Leasing -yhtiölle. Vastaus yllätti. Aluksen myyjä ei ollutkaan ministeri Haataisen mainitsema Ssc Masalaiva.

– Masteraa koskeva Huoltovarmuuskeskuksen ja Ilmarisen sopimus umpeutui 29.4.2019. Sen mukaan Mastera siirtyi

Nesteen omistukseen. Neste päätti Masteran myymisestä SEB Leasingille sekä aluksen aikarahtaamisesta Nesteelle, Huoltovarmuuskeskuksen johtaja **Sauli Savisalo** sanoo.

Merimies-lehti kysyi myös työ- ja elinkeinoministeriöstä, miksi Mastera piti myydä ennen kuin korvaavat alukset oli hankittu?

– Masteraa koskeva Huoltovarmuuskeskuksen ja Ilmarisen sopimus umpeutui huhtikuussa 2019. Sopimuksen mukaan Mastera siirtyi Nesteen omistukseen, työ- ja elinkeinoministeriön ylijohdaja **Antti Neimela** vastaa.

Ristiriitaiset tiedot Masteran myyjästä yllättävät Merimies-Unionin pääluottamusmiehen Turo Ihalaisen.

– Meillä on ollut käsitys, että se oli Huoltovarmuuskeskuksen ja Ilmarisen omistama Ssc Masalaiva Oy, joka myi Masteran, Turo Ihalainen sanoo.

Vuosi sitten Masteran miehistö ihmetteli aluksen myynnin ajankohtaa. Silloinen liikenneministeri **Anne Berner** (kesk.) oli valittu vain pari kuukautta ennen Masteran myyntiä ruotsalaisen SEB-pankin hallitukseen. ➤➤

Kun Mastera myytiin ruotsalaisen Skandinaviska Enskilda Bankenin tytäryhtiölle SEB Leasing Oy:lle 30.4.2019, hallitusvastuussa oli Juha Sipilän johtama toimitusministeriö.





– Meillä on ollut käsitys, että se oli Huoltovarmuuskeskuksen ja Ilmarisen omistama Ssc Maslaiva Oy, joka myi Masteran, Turo Ihalainen sanoo.

nusrakenne mahdollistaa Suomen lipun alla toimivat säiliöalukset. Sekamiehitys on ollut käytössä suomalaisilla laivoilla noin 10 vuoden ajan. Siksi suomalaisia merimiehiä työskentelee suomalaisilla laivoilla jatkossakin, Nesteeltä vastataan.

Työ- ja elinkeinoministeriön ylijohtaja Antti Neimala sanoo, että ”Neste vastaa itse raakaöljynsä varmasta hankinnasta markkinaehtoisin toimin. Tämä on huoltovarmuuden kannalta luotettava ratkaisu.”

Kuuluvatko Nesteen tilaamat tankkerit Suomen huoltovarmuuden kannalta tärkeiksi määriteltyihin aluksiin, ylijohtaja Antti Neimala?

– Erilaisia aluksia ei virallisesti luokitella huoltovarmuuden näkökulmasta. Öljyn huoltovarmuuden kannalta keskeistä on yritysten oma varautuminen ja toimitusvarmuuden vahvistaminen, ylijohtaja Neimala sanoo.

Myös kansanedustaja Kaisa Juuso ilmaisi kirjallisessa kysymyksessään huolensa Suomen öljy- ja merikuljetusten huoltovarmuudesta niin normaaliolojen kuin poikkeustilan vallitessa.

– Nykyiseen hallitusohjelmaan on kirjatun lause: Suomen huoltovarmuus turvataan kaikissa olosuhteissa. Mielestäni se edellyttää, että huoltovarmuudesta vastaavat alukset ovat suomalaisomistuksessa ja niissä on suomalainen miehistö, Kaisa Juuso sanoo.

Merimies-Unionin pääluottamusmies Turo Ihalainen on seilannut Masterassa niin normaalioloissa kuin nyt poikkeustilan vallitessa.

– Kriisissä suomalainen osaaminen auttaa Suomea. Jos tämä nyt hukataan, sitä ei yhdessä vuosikymmenessä saada takaisin. Korona-aika on jo todistanut, että jokaisen hyvinvointivaltion kannattaa pitää ankkurinomistus raudassa sekä omat osaajat, Turo Ihalainen sanoo. ⚓

ÖLJYN HUOLTOVARMUUS YRITYSTEN VASTUULLA

Suomalaisella miehistöllä seilaava Mastera on lähdössä öljynhakumatkalle Ust-Lugan satamaan. Pääluottamusmies Turo Ihalaisen työpäivä on mennyt aluksen dieselgeneraattorin huollossa.

– Mastera on valmistunut vuonna 2003 ja öljytankkerien käyttöikä on parikymmentä vuotta. Vaikka sen aika on pian täysi, niin kyllä se sen jälkeenkin jossakin maailman merillä seilaa. Alus on hyvässä kunnossa, Turo Ihalainen sanoo.

Ruotsalaispankin tytäryhtiön omistukseen siirtyneen Masteran miehistöä on askarruttanut myös aluksen asema Suomen huoltovarmuudessa.

– Emme edes tiedä, kuuluuko Mastera enää Suomen huoltovarmuuteen. Huolestusta herättää myös tulevien tankkerien omistussuhteet, tulevatko ne Suomen li-

pun alle ja miten käy suomalaisten työpaikkojen, Ihalainen luettelee.

Energiayhtiö Neste korvaa aikarahtamansa öljytankkerit Masteran ja M/t Stena Arctican kahdella aframax-luokan aluksella. Korealaiselta telakalta tilattujen tankkerien hinta on noin 140 miljoonaa dollaria. Alukset valmistuvat vuoden 2021 lopulla.

– Neste ei omista uusia aluksia, vaan ne aikaradataan Nesteen käyttöön. Tämä ei kuitenkaan vähennä alusten kykyä huolehtia raakaöljyn toimitusvarmuudesta, Nesteeltä kommentoidaan.

Masterassa on suomalainen miehistö ja Stena Articassa sekamiehistö. Säilyykö tämä koostumus ja suomalainen merimiesosaaminen myös uusissa tankkereissa?

– Kansainvälisesti kilpailukykyinen kustan-

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ 26.5.2020:

VÄYLÄMAKSULAKIIN EHDOTETUSTA MUUTOKSESTA LUOVUTAAN

LIIKENNE- ja viestintäministeriössä on valmisteltu esitystä väylämaksu-lain väliaikaisesta muuttamisesta. Viimeisin ehdotus oli, että väylämak-sun kantaminen lopetettaisiin ajanjaksolla 1.7.–31.12.2020.

Hallitus on päättänyt useista erilaisista yrityksiin kohdentuvista tukitoimenpiteistä koronapande-

miaan liittyvien negatiivisten vaiku-tusten pienentämiseksi. Väylämaksu-lakiin suunnitellun muutoksen lausuntokierroksella ja jatkovalmis-telussa on käynyt ilmeiseksi, että merenkulkuun kohdistuvia mahdolli-sia lisätoimenpiteitä on tarpeen tarkastella tiiviimmin osana tätä kokonaisuutta.

Lakimuutoksen valmistelu on lopetettu.

Väylämaksu on puolitettu vuodes-ta 2015 lähtien, ja puolittamista jatketaan suunnitellusti vuonna 2021. Liikenne- ja viestintäministeriö on aloittanut lakimuutoksen valmiste-lun, ja tämä työ jatkuu normaalisti.

PÄÄ- JA
VARAPÄÄLUOTTAMUS-
MIEHET VALITTU

OSM SHIP MANAGEMENT FINLAND

Turo Ihalainen jatkaa **OSM Ship Management Finlandin** pää-luottamusmiehenä. Varapääluot-tamusmieheksi ehdokasasette-lun kautta valittiin **Aleksi Valkonen**.

Pää- ja varapääluottamusmie-s-kausi alkaa 1.8.2020 ja on kolmevuotinen.

ESL SHIPPING

ESL Shipping pääluottamusmie-henä jatkaa **Pasi Pitkälä**. Vara-pääluottamusmiehenä toimii **Janne Hämäläinen**.

Pää- ja varapääluottamusmie-s-kausi alkaa 1.8.2020 ja on kolmevuotinen.

TYÖTURVALLISUUSKESKUS

LNG – TURVALLINEN KULJETUSKETJU -OPAS ILMESTYNYT

ttk.fi/files/7320/LNG_turvallinen_kuljetusketju_2020201.pdf

TÄNÄ PÄIVÄNÄ LNG:n käyttö uutena polttoaineena on lisääntynyt ja tulee vielä lisääntymään tulevaisuudessa. Tarve tällaiselle ohjeelle tunnistettiin Kuljetus- ja logistiikka-alan toimialaryhmissä ja me haluam-me auttaa työpaikkoja.

Työturvallisuudesta huolehtiminen kuuluu kaikille, perehdytys oikeisiin työtapoihin on tärkeää ja sen vuoksi työpaikoilla tarvitaan tietoa. Oikeat turvallisuusratkaisut ja toimintatavat mahdollistavat turvallisen työn tekemisen kaikissa olosuhteissa.

Tässä ohjeessa on lyhyesti kerrottu LNG:stä, mitä se on ja miten sitä kuljetetaan ja käytetään turvallisesti. Mitä terveys-vaaroja on ja miten niiltä suojaudutaan. Jotta neste-kaasu pysyy nestemäisessä koostumuksessa, on sen lämpötilan pysyttävä -162 asteessa, mikä aiheuttaa vaaraa sitä käsiteltäessä.

Ohjeessa on listattu riskejä kuljetusketjun eri vaiheissa, kuinka niihin voi varautua. Mitä toimenpi-teitä turvallinen bunkraus vaatii ja kuinka toimitaan onnettomuustilanteessa. Ohjeen tavoitteena on antaa perustietoa LNG:n turvallisesta käsittelystä kuljetusketjun aikana.



VENÄJÄ RAKENTAA MITTAVAA YDINMURTAJAKALUSTOA ARKTISILLE VESILLE

Pelkkä öljy ei ole pontimena



Ennen vappua kuului Venäjältä uutinen, jota oli odotettu myös suomalaisten merenkulkijoiden ja jäänmurtoalan ammattilaisten keskuudessa. Murmanskissa ja Vladivostokissa allekirjoitettiin sopimus, joka tarkoittaa uuden ydinkäyttöisen jäänmurtajan rakentamista.

TEKSTI JUHANI ARO

Rosatomflot ja Zvezdan telakka etäallekirjoittivat sopimuksen uuden *Leader*-ydinjäänmurtajan rakentamisesta. Asiakirjan allekirjoittivat Atomflotin pääjohtaja **Mustafa Kashka** ja SKK Zvezda LLC:n pääjohtaja **Sergey Tseluyko**. Molemmat nimet ovat tuttuja nimiä alan piireissä. Jäänmurtajan tilaajana on Rosatom-valtionyhtiöön kuuluva **Atomflot**. Zvezda on sopimuksen ainoa urakoitsija. 10510-projektiin kuuluvan murtajan rakentamisen toteuttaa Zvezdan kaukoidän telakka.

Ydinjäänmurtaja turvaa Koillisväylän

Sopimusehtojen mukaan alus on valmiina käyttöönotettavaksi vuonna 2027. Se on ensimmäinen kolmesta 120 MW:n ydinjäänmurtajasta. Isot aluksen kykenevät murtaamaan jopa neljän metrin paksuista jäätä, joten ne soveltuvat hyvin arktisille alueille. Kaikille ydinmurtajille tyypillisesti niidenkin toimintasäde ja -aika on käytännössä rajaton. Vain huolinta ja miehistön kestävyys ovat rajana. Vertailun vuoksi kerrotaan, että Helsingin Salmisaaren vanha hiilivoimala tuottaa 160 MW:n sähkötehon.

Leader varustetaan kahdella Rosatomin kehittämällä RITM-400-tyyppisellä ydinreaktorilla. Jäänmurtajan kokonaiskapasiteetti on 120 MW, jonka avulla alus murtaa yli neljä metriä paksun jään. Venäjän tarkoitus on näiden isojen ydinjäänmurtaajien käytönnotolla turvata Rosatomin laivastolle turvallinen ja säännöllinen toiminta arktisen alueen itäosissa ja ympärivuotinen liikennöinti Koillisväylällä. Tavoitteena on avata uusia kaupallisia mahdollisuuksia pohjoisille leveyspiireille.

Tavoitteena lienee muutakin. Tuoreimmat tiedot kertovat alueella toimivien suurvaltojen aikeista lisätä sotilaallista voimaansa kalotilla. Voisi hyvin sanoa, että missä energia, siellä sotilas. Arktinen alue ei muodosta poikkeusta.

Volyymit kymmenkertaisiksi

”Venäjän tavoitteena on nostaa Koillisväylän tavaraliikenteen volyymeja vuoteen 2024 mennessä noin kymmenkertaisiksi.



Trafcomin arktinen vastuuvirkamies Anita Mäkinen

Vuodesta 2025 lähtien väylän pitäisi olla ympärivuorisesti liikennöitävissä”, kertoo **Traficom** (Liikenne- ja viestintävirasto) arktinen vastuuvirkamies **Anita Mäkinen**.

”Venäjällä on erilaisia kehittämisprojekteja pohjoisempanakin, mutta tokihan myös Koillisväylällä tarvitaan jäänmurto-kapasiteettia. Väylähän kulkee suurelta osaltaan Venäjän aluevesillä ja talousvyöhykkeellä, ja sitten Venäjällä on myös oikeus säädellä siellä tapahtuvaa liikennettä YK:n merioikeusyleissopimuksen puitteissa. Tästä syystä Venäjä on halunnut kehittää myös lainsäädäntöään koskien Koillisväylää”, Mäkinen sanoo.

”Kyseinen jäänmurtaja ei liene pelkäänyt Koillisväylää varten. Venäläiset haluaisivat tehdä Jamalin aluetta palvelevasta **Sabettasta** ympärivuotisen sataman. Sieltä pääsisi tuomaan LNG:tä (nesteytetty maakaasu) ja muita hiilivetytuotteita maailmanmarkkinoille vuoden ympäri. Myös tämän vuoksi Venäjä on kasvattanut ja kasvattaa jäänmurtokapasiteettiaan.”

Kuljetukset vain Venäjän lipun alla

”Kentiltä saisi kuljettaa öljyä ja kaasua vain Venäjän lipun alla. Venäjän duuma hyväksyi helmikuussa 2020 lain, jonka mukaan maan hallituksella on oikeus käyttää ulkomaisia aluksia tiettyihin tehtäviin. Venäjähän on pidemmän aikaa halunnut vahvistaa läsnäoloaan siellä. Aluksia on suunniteltu Suomessakin, mutta Venäjä on halunnut, että ne rakennetaan venäläisillä telakoilla”, Mäkinen sanoo.

Viime aikoina maailmalla on käyty kiistelyä maailman herruudesta. Koillisväylällä ja muualla arktisella alueella halutaan porata öljyä ja kaasua. Ilmaston lämpenemisen takia se on aiempaa paljon helpompaa ja kuljetuksetkin sujuvat. Samalla kasvavat Venäjän, USA:n ja Kiinan turvallisuusintressit alueella. Brittilehti *The Times* raportoi vapun alla venäläisten näyttävästä sotaharjoituksesta Franz Joosefin maalla

”USA ja Kanada toimivat Luoteisväylällä. Kiina pyrkii tutkimustoimintaan verottuna arktisille alueelle ja norjalaiset tekevät yhteistyötä Venäjän kanssa Barentsin alueella”, Mäkinen kertoo. 📍

Nordenskiöld purjehti ensimmäisenä läpi Koillisväylän

TEKSTI JA KUUNNELMA JUHANI ARO

Niille, joille nimi Nordenskiöld merkitsee vain katua Helsingissä on syytä kertoa, että nimi merkitsee paljon muutakin. Nordenskiöld on peräti kahden maan, Suomen ja Ruotsin kansallissankari, naparetkeilijä, geologi ja mineralogi.

Hänen merkittävimpiin saavutuksiinsa kuuluu purjehtiminen ensi kertaa läpi Koillisväylän eli Atlantin ja Tyynenmeren Euraasian pohjoispuolitse yhdistävän meritien.

Nils Adolf Erik Nordenskiöld syntyi 18.11.1832 Helsingissä ja kuoli 12.8.1901 Ruotsin Dalbyössä. Hän oli suomalaissyntyinen, mutta vaikutti enimmäkseen Ruotsissa. Hän oli geologi, mineralogi ja naparetkeilijä. Hänen johtamansa retkikunta purjehti vuosina 1878–1879 ensimmäisenä läpi Koillisväylän eli Atlantin ja Tyynenmeren Euraasian pohjoispuolitse yhdistävän meritien. Nordenskiöld teki myös muita tutkimusmatkoja Huippuvuorille ja Grönlantiin ja pyrki etsimään reittiä Pohjoisnavalle onnistumatta. Hän kehitti tieteellistä naparetkeilyä, julkaisi suuren määrän maantieteellisiä ja geologisia tutkimuksia sekä keräsi ainutlaatuisen kokoelman historiallisia karttoja. Suomessa ja Ruotsissa häntä on pidetty kansallissankarina ja yhtenä historian suurimmista tutkimusmatkailijoista.

Koillisväylä on Aasian pohjoispuolitse Atlantin valtamerestä Tyneenmereen johtava avomeritie, pituudeltaan noin 6 500 kilometriä. Suurimman osan vuotta meritie on jäässä, ja koko väylä ollut historiassa auki vain tavallisesti kaksi kuukautta vuodessa, koska Laptevimeri (vuoteen 1935 saakka kulki nimellä Nordenskiöldin meri) on ollut jäässä lokakuulta heinäkuun loppuun. Nykyään Koillisväylä on kuitenkin auki yli kaksi kuukautta vuodessa. Jäämerellä on vähiten jäätä syyskuussa.

Vuonna 2012 Koillisväylän jääpeite oli jo

niin ohut heinäkuun kolmannella viikolla, että laivaliikenne voitiin aloittaa ja vuoden aikana reitin kautta kulki 33 alusta. Ilmaston lämpeneminen pienentää arktisen alueen jääpeitettä ja Koillisväylän ennustetaan olevan auki pidempään vuodessa kuin historiallisesti. Koillisväylän taloudellisen merkityksen ennustetaan kasvavan tämän seurauksena, koska sitä käyttämällä on mahdollista lyhentää Aasian ja Euroopan välistä laivaliikenteen etäisyyttä 5 000–8 000 kilometriä. Koillisväylää käytetään nykyään jäänmurtajien avulla heinäkuulta marraskuulle asti. 📍



SS Vega oli kolmimastoinen puurakenteinen purjelaiva, jossa oli 70 hevosvoiman kone. Aluksen pituus oli 46 metriä, ja sen kapasiteetti oli 357 tonnia. Se rakennettiin vuonna 1872 valaanpyyntialukseksi. Se muunnettiin Ruotsissa sopivaksi Nordenskiöldin tarpeita vastaavaksi. Kuva: John Nurmisen Säätiön kokoelmat



Adolf Erik Nordenskiöld etsimässä koillisväylää Vega-aluksineen, alunperin Georg von Rosenin maalaus vuodelta 1886. Kuva: Museovirasto



Kuunnelma Nordenskiöldistä kuunneltavissa Soundcloudissa, hakusana 'Merimies-Unioni' tai suora osoite: soundcloud.com/user-249607114

*Viestintäkyselyn arvonnassa tabletin voitti
Sonja Kivimäki Hämeenlinnasta. Onnittelut voittajalle!*

MERIMIES-LEHTEÄ LUETAAN TARKKAAN:

”JATKAKAA SAMAAN MALLIIN”

Merimies-Unionin jäsenet osallistuivat kiitettävästi Kuljetusliitot KL:n (AKT, PAU, SMU ja RAU) tekemään viestintäkyselyyn jäsenilleen helmikuussa. Kiitos aktiivisesta vastaamisesta!

Kyselystä kävi selville, että painetulla lehdellä on kaikille kuljetusliittojen jäsenille suuri merkitys. Sosiaalinen media ja verkkoviestintä nousevat kriisitilanteissa ratkaisevaan asemaan. Kyselyn vastauksia käytetään kuljetusliittojen viestinnän nykytilan arviointiin ja yhteisen viestinnän kehittämiseen.

MERIMIES-UNIONIN JÄSENISTÖSTÄ kyselyyn vastasi 712 henkeä. Se on hyvä tulos suhteutettuna kaikkiaan eri kuljetusliitoista kyselyyn vastanneisiin ja ottaen huomioon, että kysely toteutettiin nopealla aikataululla (17.–26.2.2020).

Avoimella kysymyksellä kartoitettiin, mitä jäsenet odottavat liiton lehdeltä ja vies-

tinnältä tulevaisuudessa. Kysymykseen saapui 215 vastausta.

Viestintäkyselyssä kartoitettiin mm. kuinka aktiivisesti liiton viestintäkanavia seurataan, kuinka tärkeinä eri viestintäkanavat nähdään tulevaisuudessa ja kuinka säännöllisesti luetaan postitse tulevaa lehteä ja mikä olisi sen hyvä ilmestymismuoto.

MERIMIES-LEHTI

Merimies-lehti on Merimies-Unionin seuratuin viestintäkanava. Vastauksen perusteella painettua lehteä toivotaan myös tulevaisuudessa.

”Toivon että paperilehti säilyy suunnilleen nykymuotoisena. Koko maailma ei voi muuttua digitaalseksi.”

Lehdessä koettiin olevan monipuolisia ja hyviä artikkeleita sekä selkeää ja aktiivista faktatiedon jakoa. Lehdessä olevan selkeän ammatillisen otteen, jonka toivottiin jatkuvan.

”Olen sisältöön tyytyväinen ja jatkakaa samaan malliin”

”Lehti on melko hyvä tällaisenaan.”

”En yleensä ajattele tai odottele postista tulevaa lehteä, mutta aina kun saan sen, selailen läpi kannesta kanteen ja on mukavaa lukea, jos on tuttavista tehty artikkeli.”

ALLE ON LISTATTU ESIMERKKEJÄ LUKIJOIDEN TOIVOMISTA JUTUISTA JA ASIOISTA LEHTEEN:

- laivajutut ja artikkelit omista tutuista
- työelämään liittyviä neuvoja eri tilanteisiin
- juttuja käydyistä erimielisyyksistä ja neuvottelujen lopputuloksista
- Tietopuolisia juttuja:
- liittoon kuulumisen hyödyistä ja eduista
- työehtosopimusmuutoksista, palkankorotuksista
- tapahtumista sekä koulutuksista
- jäsenedut ja alennukset, mökit
- jäsenen vaikuttamis- mahdollisuudet
- enemmän tarinoita työntekijöiltä: henkilöhaastatteluja
- yhteiskunnallisia aiheita käsitteleviä artikkeleja
- merenkulun historia, kulttuuri ja henkilökuvat ilahduttavat
- työehtosopimusasiat ja niistä tiedottaminen (Kun olin merimiesammatti- ja stujukoulussa näitä asioita käytiin siellä läpi + merimieslakia. Työelämän loppupuolella, kun haastatteli nuoria niin huomasi, että se puoli koulutuksessa on jäänyt pois.)
- poliittisten päättäjien haastattelut työmarkkinaratkaisista
- rehellistä ja avointa keskustelua ammattitaidesta sekä työkyvyttömyyteen johtaneista työtapaturmista
- ajankohtaista otetta merenkulun tulevaisuuden näkymistä Suomessa
- lisää tietoa pääluottamusmiesten toiminnasta, laivavierailuista. Onko niitä ja miten jäsenet saavat tavata edustajansa laivoilla?

ALLE ON KOOTTU LEHTEN LIITTYVIÄ KOMMENTTEJA JA AJATUKSIA:

"Hyvä meininki. Ja tietenkin lisää kirjoituksia läpimenevistä prosesseista."

"Ensisijaisesti toivon juuri sitä, mitä lehti tällä hetkellä edustaa: selkeää informaatiota alan tilanteesta, Unionin toiminnasta ja arvoista sekä yhteiskunnasta ja työelämän tosiasioista merimiehen näkökulmasta katsottuna."

"Teette tärkeää työtä!"

"En tidning som berättar det viktiga för arbetarna. Sådant som de kan ha nytta av. Också insikter från olika arbetsplatser tycker jag om att läsa om."

"Jatkakaa samalla linjalla. Liiton lehdessä on mielestäni hyvä tasapainotus asiallisuuden ja viihteellisuuden kanssa ja olen tyytyväinen yleiseen liiton viestintään."

"Asiaa ja viihdettä hyvässä suhteessa. Joskus lehti on aika tylsä ja kuiva..."

"Enemmän tarinoita työn arjesta."

"Tärkeää olisi seurata epäkohtia ja miten niistä päästään eteenpäin."

Työntekijöiden haastatteluja aiheesta kuin aiheesta."

"Rentoa asennetta ja paljon asiaa eri varustamoilta. Enemmän juttua merivälityksestä ja miten siihen pääsee."

"Henkilökohtaisempaa viestintää kaikille liiton jäsenille esim. Laksoon liittyneet asiat. Pitäydytään asiassa eikä täytetä lehteä millään pakoilla sarjakuville ja vitseillä!"

"Pidetään Lehti Asia lehtenä!"

"Pidän valtavasti nykyisestä muodosta. Ulkoasu on hyvä. Tekstejä helppo lukea ja miellyttävä selata. Asettelu on kevyt silmälle. Paljon asiaa läheltä ja kaukaa. En väheksyisi mitään juttuja/jutun aiheita. Lukija kunta on kuitenkin valtava ja todella monipuolinen."

"Toivoisin lehdessä keskusteltavan myös esim. merenkulkualan ympäristökysymyksistä rehellisesti, ja pohtia ratkaisuja niihin, eikä asettaa työpaikkoja ja ympäristöä vastakkain."

"Sisävesien aluksilta voisi olla myös juttuja."

"Asiallista vuoropuhelua myös työnantajien suuntaan, pois kommunismi."

"Lehdessä olisi hyvä olla asiantuntija-artikkeleita (tai kysy asiantuntijalta) esim. työehtosopimukseen jne. tärkeisiin aiheisiin liittyen."

"Välläri on kuollut, "barrikadeille kiipeämisasenne" on 70-lukua. Viestinnän henki ei tarvitse olla pelkkää edunvalvontaa tyylillä "työnantaja-kapitalisti riistää työväkeä". Joskus voisi kirjoittaa työntekijöiden velvollisuuksista, kuten mikä on työaika, kuinka kohdellaan työnantajan omaisuutta, työnantajan direktio-oikeus jne."

"Lisää todenperäisiä asiajuttuja halpatyövoiman todellisista vaikutuksista!"

"Tiukkaa asiaa ja porvarille luu kurkkuun"

"Työelämässä on enenevässä määrin pätkätyöläisiä että niillekin saataisiin tietoa ja he ymmärtäisivät kuinka tärkeä on kuulua liittoon."

RUOTSINKIELISYYS

Ruotsinkielisyys koettiin selvästi tärkeäksi asiaksi liiton lehdessä. Jotkut toivoivat jopa omaa ruotsinkielistä lehteä ja myös kotisivuille toivottiin materiaalia ruotsiksi: Mera och bättre info på svenska.

"Mera interjuver av de vanliga arbetarna, de som får sämst lön t.ex. Hur de ser på arbetet osv."

– Information om avtal och arbetsmiljö.

– Roliga historier skulle vara kul att få läsa.

– Ärligt talat så tror jag någon form utav skämt och humor skulle göra positiv inverkan i människors liv!

"Viktigast är att den informerar om arbetsmarknaden och dess situation. Vad som är på gång i förbundet behöver också koma fram. I dagens läge skulle jag gärna vilja veta hurudana följer Höstens stödsträjk har fört med sig."

MERIMIES
SJÖMANNEN

2/2020

EDUSTAJAKOKOUSEN
VAALITULOKSET
KONGRESSENS VALRESULTAT

EUN UUSI
SATAMAPALVELULAKI
asettaa toimijoille
vähittäisvaatimuksia

**KORONA-
PANDEMIA**

Suomalaiset merimiehet kuljettavat
Suomeen ruokaa, lääkkeitä ja öljyä
#HUOLTOVARMUUS #KORONA #SUOMENLIPPU

LIKENNEMINISTERI HARAKKA:
Suomen lipun alla olevat
matkustajalaivat ei ole viihdekeskuksia

Viking Linen
VAHVAT NAISET

KULJETUSLIITOT KL RY:N KEVÄTKOKOUS 25.5.2020:

VALTIO-OMISTEISET YHTIÖT TYÖLLISYYDEN JA PALVELUIDEN SUUNNANNÄYTTÄJIKSI

Kuljetusliitot KL ry:n kevätkokous vaatii, että valtio-omisteisissa yhtiöissä näytetään positiivista esimerkkiä työllisyyden edistämisessä, suomalaisen osaavan työvoiman työllistämisessä sekä kansalaisten palveluista huolehtimisessa.

Maan hallitus on koronakriisin aikana viisaasti lähtenyt elvyttämään taloutta ja luonut toimenpiteitä, joilla valtio tukee kriisissä kipuilevia yrityksiä. KL:n kevätkokouksessa kannettiin huolta siitä, että osa tuista ohjautuu väärille urille ja valtionyhtiöiden korona-säästöjen maksusta lankeaa määräänsä suurempi osuus suomalaisille työntekijöille.

Valtio-omisteinen *Finnair* on jatkanut matkustamotyön alihankintaa ulkomailta, kun samalla lähes kaikki yhtiön omat lentomennät ja stuerit ovat olleet lomautettuna. Yhtiö on aikaisemmin julkistettujen lomautusten lisäksi käynnistänyt nyt koko henkilöstöä, n. 6100 työntekijää, koskevan yhteistoimintamenettelyn lisälomautuksista. On kohtuullista, että valtion *Finnair*ille suuntaama satojen miljoonien tuki kohdistuu Suomen työllisyystilanteen edistämiseen. *Finnair*in on pikimmiten hankkiuttava eroon alihankintasopimuksista, jotta suomalainen henkilökunta saadaan työllistettyä.

Valtio-omisteinen *VR* on ilmoittanut aikeistaan sulkea palvelupisteet Jyväskylän,

Lahden, Oulun, Tikkurilan ja Turun rautatieasemilla. Yhteiskuntamme on korona-aikana ottanut digiharpauksen, mutta palvelupisteiden lakkauttaminen heikentää matkustussujuvuutta niiltä, jotka asioivat mieluummin ihmisen kuin koneen kanssa. Palveluiden heikentämissuunnitelmista on seurannut myös henkilöstövähennyksiä koskevat yt-neuvottelut, joiden piirissä on lakkautusuhan alla olevien toimipisteiden henkilöstö. On vastuutonta, että korona-lomautuksilta pikkuhiljaa arkeen palaaminen onkin keikahtanut tällaisiin toimenpiteisiin lipunmyynnin osalta. *VR*:n on tehtävä kaikkensa, että työpaikat pystytään säilyttämään.

Valtionyhtiö *Posti* on ilmoittanut aloittavansa mahdollisiin lomautuksiin liittyvät yhteistoimintaneuvottelut. *Postipalveluliiketoimintaryhmästä* sekä *Posti Group*-konsernista neuvotteluiden piirissä on yhteensä noin 8 000 henkilöä. Postin suunnitelmassa on, että kesäaikaan kirjepostia ei jaeta laisinkaan perjantaisin. Koronan verukkeella yhteiskunnan yhdestä peruspalvelusta ollaan nipistämässä 1/4 ja palveluhevikenneyksestä koituvaa laskua maksattamassa työntekijöillä.

Merenkulun järjestöt ovat pitkin kevättä vedonneet, että valtio tekee kaikkensa, jotta Suomessa säily elinvoimainen Suomen lipun alla kulkeva laivasto. Huoltovarmuuskeskus on saanut merimiehiltä moitteita,

kun verovaroin on tuettu ulkomaan lipun alla kulkevia laivoja samaan aikaan kun kotimaisia laivoja on seissyt satamassa ja niiden suomalainen henkilöstö on ollut lomautettuna.

Koronakriisin tuottamasta taloudellisesta taantumasta ponnistamisen edellytyksenä on, että suomalaisilla on töitä ja siten yhteiskunnalla maksukykyisiä veronmaksajia. Yhteiskunnan palautuessa kohti arkea, uusi normaali ei saa tarkoittaa sitä, että palvelut ovat kadonneet niiltä, jota eivät ole pysyneet mukana digiaallon harjalla. Toimiva ja luotettava kuljetus- ja logistiikkasektori takaa, että ihmiset, tavarat ja posti kulkevat kriisienkin aikaan. Suomella ei ole varaa hukata kriittisten alojen työntekijöiden osaamista, työmotivaatiota ja toimintakykyä.

Valtionyhtiöillä on oltava erityisen korkea kynnys palveluiden supistamisen, lomautusten tai irtisanomisten toteuttamiseksi, ja niiden on kaikin keinoin toimittava esimerkillisinä suunnannäyttäjinä työllisyyden edistämässä ja palveluiden ylläpitämisessä.

Maan hallitukselta toivotaan tarvittaessa linjakasta omistajaohjausotetta valtionyhtiöiden toimintaan työllisyyden edistämiseksi. Valtion on myös osaltaan huolehdittava, että yhteisistä varoista myönnettyt tuet kohdentuvat suomalaisten yritysten, palveluiden ja työpaikkojen säilyttämiseksi.

Kuljetusliitot KL ry valvoo, kehittää ja parantaa kuljetus- ja logistiikka-aloilla työskentelevien ammatillisia, palkkauksellisia, sosiaalisia ja yhteiskunnallisia etuja ja oikeuksia. KL:n jäsenliittoja ovat Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry, Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU ry, Rautatiealan unioni RAU ry ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry.

KULJETUSLIITTOJEN LEHDEN NÄYTENUMERO KORVAA LOKAKUUN MERIMIES-LEHDEN

KULJETUSLIITOT KL RY:n jäsenliittojen yhteisen lehden koenumero ilmestyy **30. syyskuuta**.
Lehden aineistopäivä on **1.9**. Lehti korvaa Merimies-lehden lokakuun numeron.

Osastojen ilmoitusten, kuten myös muiden ilmoitusten osalta, toimitaan kuten Merimies-lehden ilmoitusten kanssa. Osastot voivat ilmoittaa lehdessä Ammattiosastot-palstalla samalla tapaa kuin Merimies-lehdessä.

Kuljetusliittojen jäsenliittojen lehden jatkosta ei ole tehty päätöstä.
Loppuvuoden Merimies-lehti (joulunumero) ilmestyy kuten aiemmin on ilmoitettu.

EHDOTA LEHDELLE NIMEÄ

Kuljetusliittojen lehti on vielä vailla nimeä. Nimen lehti kuitenkin tarvitsee.
Nyt sinulla on mahdollisuus ehdottaa nimeä uudelle lehdelle. **Vastausaikaa on kesäkuun loppuun.**

Kaikkien vastanneiden kesken arvotaan viisi 50 euron arvoista lahjakorttia.

Nimiehdotuksesi pääset jättämään alla olevasta linkistä tai QR-koodista.

bit.ly/2WIALqH.



Voit lähettää ehdotuksesi myös postitse osoitteeseen:

Kuljetusliitot KL ry
John Stenbergin ranta 6
00530 Helsinki



Esittelyssä MERIELÄKELÄISTEN KESKUSLIITTO

*Liity jäseneksi,
ja tule mukaan kivaan seuraan!*

Kerran merimies, aina merimies. Merenkulkijan kaipuu merta ja vanhojen tuttujen näkemistä kohtaan ei pääty eläköitymiseen.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Merieläkeläisten Keskusliitto ja sen paikalliset jäsenjärjestöt tarjoavat mahdollisuuden olla aktiivinen merieläkeläinen. Järjestö julkaisee jäsenilleen myös **El-Meri**-nimistä lehteä.

”Kaipaamme toimintaamme lisää väkeä mukaan. Merieläkeläistoiminta tarjoaa mahdollisuuden vaihtaa kuulumisia tuttujen ja tuntemattomien kahssa. Toiminnassamme on mukana merimiehiä eri tehtävistä ja varustamoista”, Merieläkeläisten Keskusliiton puheenjohtaja **Tapio Nurminen** kertoo.

Suomessa toimii useita paikallisia merieläkeläisyhdistyksiä, joista oman alueesi yhteystiedot löydät tästä:

VAASAN SEUDUN MERIELÄKELÄISET

Sirpa Kaikkonen

Puheenjohtaja

Puhelin: 0500 955475

Sähköposti:

sirpa.kaikkonen4@luukku.com

OULUN SEUDUN MERIELÄKELÄISET

OULUN SEUDUN Merieläkeläisten uutena puheenjohtajana toimii **Markku Ketola**. Hän kannustaa Oulun ja lähiseutujen meri-

eläkeläisiä mukaan kokouksiin:

”Meillä on Oulussa hyvät toimitilat Aleksinkulmassa (Aleksanterinkatu 9, Oulu). Kokooneminen tapahtuu yleensä kahvittelun ja vapaan seurustelun merkeissä.

Syksyn ja kevään kokousajat voi tarkistaa Oulun Seudun Merieläkeläisillä on nettisivuilta osoitteesta: www.merielakelaiset.fi/uusi_oulu/aleksinkulmassa.html

Suolasäilöntää perinnepäivillä

Oulun Seudun Merieläkeläisten erikoisuudeksi voi mainostaa suolasäilöntään liittyvän perinnepäivän, jossa säilötään suolalihaa. Päivää vietetään kerran vuodessa. Näin huoltovarmuuskysymysten ollessa jälleen ajankohtaisia, kannattaa ilman muuta tutustua.

Merimiehen koti – museohanke

Oulun merieläkeläisillä on myös oma museo: Merimiehen koti. Hanke on toteutettu yhdistyksen omin voimin. Merimiehen koti-museo sijaitsee pienessä, tun-

nemallisessa pihapiirissä. Rakennus on sisustettu 1960-luvun tyyliin ja sinne on kerätty vanhoja meriltä tuotuja matkamuistoja ja muuta aiheeseen liittyvää tavaraa. Museo tuo esiin Oulun merellistä historiaa. Markku Ketola työskenteli merillä matruusina ja pumppumiehenä. Myöhemmin hän toimi luotsin vanhimman pestissä, jossa hänellä oli kirjat Kokkolasta Tornioon. Eläkkeelle hän jäi 2011. Uransa aikana hän työskenteli Finnlinesilla ja Nesteellä (mm. Jurmo ja Jaarli).

Yhdistyksen kotisivut:

www.merielakelaiset.fi/uusi_oulu/aleksinkulmassa.html

Yhteystiedot:

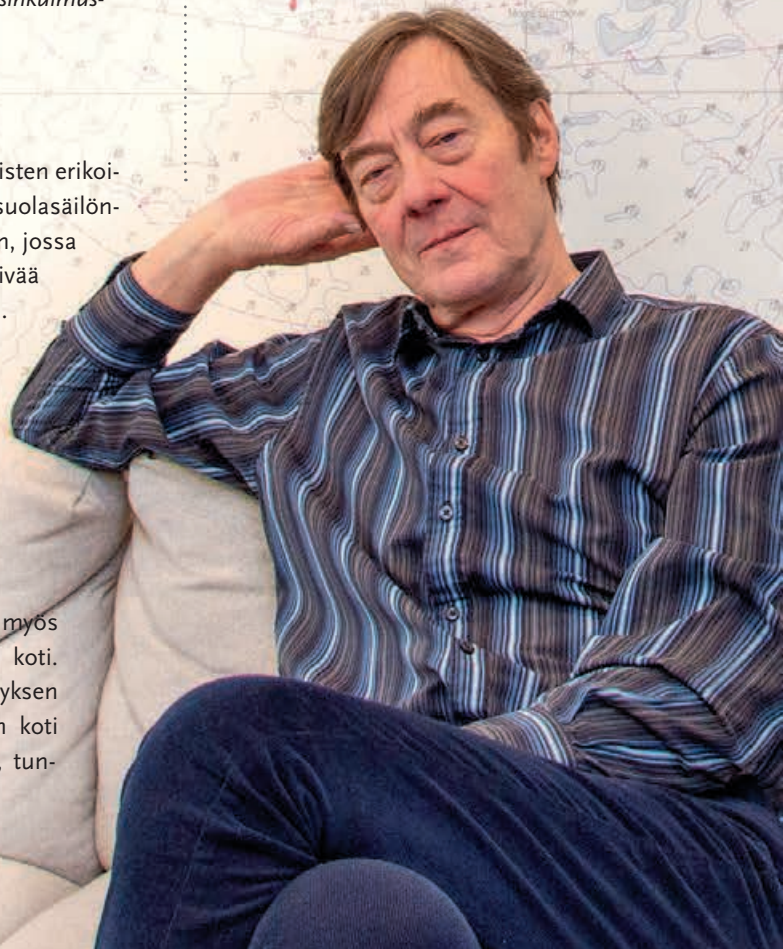
Markku Ketola

puheenjohtaja

Puhelin: 0400 867 413

Sähköposti: markku.e.ketola@gmail.com

Matti Rasa on Helsingin Seudun Merieläkeläisten jäsen ja teki työuransa jäänmurtajilla.



HELSINGIN SEUDUN MERIELÄKELÄISET

HELSINGIN SEUDUN Merieläkeläiset koontuu joka tiistai kello 10.00-13.00 Paikintalossa osoitteessa: Etupellontie 2, 00640 Helsinki.

Tervetuloa juomaan kahvia, muistelemaan menneitä ja keskustelemaan ajan-kohtaisista asioista. Aina silloin tällöin kokoukseen kutsutaan paikalle joku asian-tuntija pitämään alustuksia eläkeläisiä kiinnostavista kysymyksistä.

Helsingin Seudun Merieläkeläiset järjes-tävät myös retkiä keväisin ja syksyisin, myy-jäisiä sekä yhteisiä laivamatkoja ja muita-kin tutustumiskäyntejä eri paikkoihin.

Yhteystiedot:

Tapio Nurminen

puheenjohtaja

puh. 050 441 6081

tapio.nurminen@saunalahti.fi

....

KYMENLAAKSON MERIELÄKELÄISET

KYMENLAAKSON Merieläkeläiset koontuu joka toinen keskiviikko (parillinen viikko, esim. 17.4.) kello 12.00-14.00 Kump-panuustalolla osoitteessa: Satamakatu 1, Kotka.

Kymenlaakson merieläkeläiset muistelevat menneitä, keskustelevat ajankohtaisista asioista ja samalla juodaan iltapäiväkahvit. Toivomusten mukaan järjestetään retkiä, yhteisiä laivamatkoja, myyjäisiä, tutustumiskäyntejä ynnä muuta.

Kotkan Meripäivät kuuluvat jokavuotiseen ohjelmaan ja syyskauden päätteeksi vietetään pikkujoulujuhlat. Yhdistyksen jäsenet osallistuvat myös Merieläkeläisten Keskusliiton järjestämiin tilaisuuksiin. Osallistumista tapahtumiin tuetaan mahdollisuuksien mukaan.

Yhteystiedot:

Tuula Valjus

puheenjohtaja

Puhelin: 050 561 4771

Sähköposti: tuula.valjus@gmail.com



Merieläkeläisten Keskusliitto kokousti Helsingissä alkukeväästä.

TURUN SEUDUN MERIMIESELÄKELÄISET

TURUN SEUDUN Merieläkeläiset koontuu kerhopäivään joka toinen viikko (kesä-aikaa lukuun ottamatta). Kokoon-tuminen pidetään Turun Martin seurakunnan kerho-keskus Yrjänässä Itäisellä Pitkädulla. Kerhotapaamisissa on vaihtelevaa ohjelmaa, kuten laulua, jumppaa, tietokilpailuja ja arpajaisia. Lisäksi on tietoisuuksia eri aiheista sekä esittelyjä senioreja tukevista apuvälineistä ja esineistä.

Jäsenet ovat osallistuneet myös Turun kaupungin järjestämiin senioritapahtumiin. Yhdistys tekee yhteistyötä merenkulua lähellä olevien organisaatioiden kuten Merimieskirkon ja Merimies-Unionin Lou-nais-Suomen osaston kanssa.

Syyskauden päätteeksi pidetään pikku-joulujuhla. Yhdistyksen jäsenet osallistuvat myös Merieläkeläisten Keskusliiton järjes-tämiin tilaisuuksiin. Osallistumista niihin on tuettu mahdollisuuksien mukaan.

Yhdistyksen kotisivut:

sites.google.com/site/tsmmery/home

Yhteystiedot:

Pekka Teräväinen

puheenjohtaja

Puhelin: 0400 432 668

Sähköposti: pekka.teravainen@pp.inet.fi

Merieläkeläinen: ONKO SINULLA MUISTELTAVAA?

Kerro juttusi nauhalle ja jaa muistelmiasi jälkipolville Merimies-Unionin Soundcloudissa.

Merimies-Unionin ensimmäinen äänikuunnelma kertoo löytöretkeilijä Nordenskiöldistä ja se on kuunneltavissa Soundcloudissa osoitteessa:

<https://soundcloud.com/user-249607114>

(tai mene netissä Soundcloud ja hakusana 'Merimies-Unioni')

Kuunnelma Nordenskiöldistä on löydettävissä myös Merimies-Unionin kotisivujen kautta: smu.fi >

ajankohtaista > *Kuunnelma löytöretkeilijä Nordenskiöldistä*

Äänitiedostot ovat nykypäivän radio ja tapa jakaa juttuja sekä muisteloita. Mikäli sinulla olisi omaa tarinaa ja muistelua, jonka haluaisit jakaa, ota yhteyttä: saana.laminsivu@smu.fi.

Oman jutun voi äänittää esimerkiksi kännykällä ja ääniklippi editoidaan toimituksessa, josta se voidaan sitten päivittää Merimies-Unionin Soundcloudiin.

AIKAKONEESI ON TAIVAALLA

TEKSTI JUHANI ARO KUVA GETTY IMAGES

Kun seilaat pimeällä rauhallisella merellä ja sää on pilvetön, on liki mahdotonta olla luomatta katsetta taivaalle. Siellä tähdet tuikkivat ystävällisesti, kuten ovat aina tuikki-neet. Muinaiset merenkulkijat suunnistivat jo ennen kompassia tähtien avulla ja löysivät perille. Se on turvallinen ajatus, joka on lohduttanut lukemattomia merimiehiä kautta aikain.

Oletko koskaan tullut ajatelleeksi, että näky, jonka taivaalla näet, onkin jo historiaa? Ystävämme Kuu, jonka taivaalla aluksesi kannelta näet, onkin itse asiassa 1,3 sekuntia vanha kuva Kuusta. Tai päivem-mällä, Auringon noustua, näkymäsi onkin jo 8,3 minuuttia vanha. Jos Kuu jostain syystä tippuisi taivaalta nyt, näkisit se vasta reilun sekunnin päästä ja Auringonkin sammumisen huomaisit vasta melkein 10 minuutin päästä. Maata lähin tähti Proxima Centauri onkin sitten jo niin kaukana, että kestää 4,27 vuotta ennen kuin näkisit sen häviämisen.

Mitä siis tapahtuu, kun katsot taivaalle? Itseasiassa kurkistat suoraan aikakoneeseen. Katsot menneisyyteen, historiaan. Ehkei Kuuta enää ole, eikä Aurinkoakaan puhumattakaan naapuritähdestämme Proxima Centaurista.

Hämentävä ajatus. Asialle on kuitenkin luonnollinen selitys. Ja se on valon nopeus.

Mikään ei ole ääretöntä

Maailmankaikkeudessa mikään ei ole ääretöntä, vaikka siltä saattaisi aluksen kannelta tähtiä tiiraillessa tuntuakin. Aava meri näyttää loputtomalta, rannattomalta, muttei ole sitä. Jokainen tiedämme, että sieltä se vastaranta ennen pitkää pilkahtaa näkyviin.

Maailmankaikkeudellakin on rajansa, vaikka ajatus tuntuu hankalalta, melkein mahdottomalta.

Valokin liikkuu rajallisella nopeudella. Jopa niin, että sen nopeus on vakio, luonnonlaki. Sen nopeammin ei voi liikkua mi-

kään, vaikka esimerkiksi Hollywoodin elokuvissa näin väitetäänkin.

Valo liikkuu nopeudella 300 000 km/s. Jos kykenisimme lentämään naapuritähdellemme Proxima Centaurille valonnopeudella, olisimme siellä reilun neljän vuoden päästä. Valitettavasti emme vielä ole keksineet sellaista dieseliä, joka kykenisi puskemaan edes lähelle valonnopeutta.

Kun siis seuraavan kerran saapastelet aluksesi kannella tähtitaivasta katsellen, tiedät, että kaikki mitä näet, on historiaa. Osin jopa niin vanhaa, että on saattanut kulua miljardeja vuosia ennen kuin valo saapuu silmiisi.

Et välttämättä tarvitse kaukoputkia tehdäksesi havaintoja taivaalta. Kaukaisin paljain silmin näkyvä kohde on Andromedan galaksi, joka sijaitsee n. 2,9 miljoonan valovuoden päässä. Tämä etäinen kohde näkyy pimeällä paikalla pitkulaisena utuplanttina.

Mutta muista. Kaikki mitä näet, on historiaa. Kun näet Andromedan, kurkistat liki kolmen miljoonan vuoden taakse. ⚓

REKORDMÅNGA ARBETSLÖSA SJÖMÄN I SPÅREN AV CORONA:

43 PROCENT AV SJÖMANS- UNIONENS MEDLEMMAR VAR PERMITTERADE I SLUTET AV MAJ

Coronapandemin har försatt den finska sjöfarten i en djup ekonomisk kris som kommer att ha långtgående effekter om sommarens passagerartrafik inte kommer igång mycket snart. I land fick restaurangerna öppna dörrarna den 1 juni, men för sjöfartens del inväntade man i början av juni fortfarande beslut om när passagerartrafiken kan öppnas, trots att till exempel Estland hälsade finska turister välkomna till landet redan i början av juni utan två veckors karantän.

Coronapandemin satte stopp för de finska fartygens passagerartrafik i mars och fartygens besättning permitterades. Av fraktfartygen transporterar även ropaxfartyg passagerare, så stoppet för passagerartrafik återspeglades även på dem. Omkring 4 800 sjömän arbetar på finska passagerarfartyg och cirka 1 900 på fraktfartyg. Utöver traditionell sjöfart har Finland minst 64 företag som erbjuder kryssningar i skärgården och insjöarna och som varje år har tusentals sommarjobbare. Nu finns det inte längre arbete att erbjuda dessa arbetstagare och rederierna i branschen är rädda att det kan bli masskonkurs om sommarens passagerartrafik inte öppnar och fartygen kan ta emot passagerare.

I slutet av maj 2020 var 43,1 procent av Sjömans-Unionens medlemmar permitterade enligt statistik från **Transportbranschens Arbetslöshetskassa**. Om man dessutom lägger till alla arbetslösa befälhavare är långt över hälften av de finska sjömännen arbetslösa i början av juni. Sjömans-Unionens medlemmar tillhör Transportbranschens Arbetslöshetskassa, som anställde mer personal när coronakrisen slog till. Hittills har man kunnat behandla arbetslöshetsansökningarna inom normala två veckor, vilket är bra jämfört med många andra arbetslöshetskassor.

De finska rederierna och de finska sjömännen på fartygen har varit oroliga för Finlands import- och exporttransporter under coronapandemin. En transportbesättning på ett tiotal man har arbetat på fartygen. Finska fraktrederier och oljetankers har också

tryggt den finska importen och exporten, så att invånarna har mat i affärerna och läkemedel på apotekshyllorna, bränsle på bensinstationerna och råmaterial på finska fabriker.

Sjömans-Unionen har i flera årtionden framhållt försörjningsberedskapens betydelse för Finland. Först i vår fick landet rent konkret uppleva vad det innebär när försörjningsberedskapen inte fungerar. Det framkom i Försörjningsberedskapscentralens maskaffärer. På samma sätt går det inte på något sätt att förstå eller motivera Försörjningsberedskapscentralens agerande när det gäller den finska sjöfarten.

Försörjningsberedskapscentralen erbjöd från och med mars ekonomiskt stöd till estniskflaggade (*M/s Megastar*) och svenskflaggade (*M/s Galaxy*) fartyg samtidigt som finska fartyg (*Viking Lines M/s Mariella* och *Tallink Siljas M/s Silja Serenade*) stod utan arbete i hamnen. Att lägga de finska skattebetalarnas skattepengar på fartyg under främmande flagg är otroligt okänsligt och opatriotiskt då tusentals finska sjömän samtidigt är arbetslösa och får arbetslöshetsersättning.

Om passagerartrafiken i Finland inte öppnar snart och folk börjar ta båten till närområdena kan vi ha ännu sämre tider framför oss med massarbetslöshet bland sjömän. När sjöfartens passagerartrafik måste öppna så snart som möjligt. Passagerarrederierna har inte råd att mista sommarsäsongen. Nu måste vi lägga alla resurser och stöd på att rädda den finska sjöfarten så att fartyg inte behöver säljas och sjömän inte behöver bli arbetslösa.

De dåliga nyheterna för den finska sjöfarten tar inte slut där, utan kommunikationsministeriet meddelade i maj att det tänker avbryta de planerade ändringarna i farledsavgifterna. Det är en mycket dålig nyhet, då Estland meddelade att de tänker ta bort och Sverige planerar att ta bort farledsavgifterna för i år på grund av corona. Finland borde absolut följa samma linje och även denna räkning kommer i denna tid med ekonomiska problem att läggas på våra rederier.

Kryssa i bekanta vatten AVKOPPLANDE PASSAGERARFA

Passagerarfartygen väntar nu ivrigt på passagerare. Rederiernas ekonomi hänger på passagerarna, och om man går miste om turistsäsongen betyder det stora ekonomiska problem för rederierna, med följdverkningar långt framöver.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Det finns drygt 7 300 sjömän i Finland. Av dem arbetar ungefär 4 800 på passagerarfartyg och 1 900 på lastfartyg. Varje arbetsplats är dyrbar. Vid sidan om sjöarbetena så är det också angeläget att bevara och trygga arbetsplatserna i hamnarna.

Rederiet **TallinkSilja** har redan meddelat att man säger upp 450 sjöanställda i Sverige. Det är mer än önskvärt att vi undviker en sådan olycka i Finland.

På däck finns rikligt med plats för en tur till Tallinn

Ombord på **Eckerö Lines** *M/S Finlandia* väntar besättningen redan med spänning på sommaren.

“Vi väntar redan otåligt på att somma-

rens kryssningssäsong kommer i gång”, säger *M/S Finlandias* kock **Ilkka Katainen**.

Ombord på ett fartyg finns det gott om plats för resande, där behöver man inte sitta som sardiner i burk som på buss eller i tåg.

“*M/S Finlandia* har ett stort övre däck där man under resans gång kan sträcka på benen och insupa frisk havsluft. Luften är frisk och man kan under resans gång beundra Finska viken.”

Mödlöst och avkopplande att turista på Åland

Man behöver alltså inte spänna sig inför en resa på passagerarfartyg, för det finns gott om plats och möjlighet för passagerarna att hålla lämpliga säkerhetsavstånd till

andra. Från Finland går finskflaggade fartyg i reguljär trafik såväl till Tallinn som till Åland, där man redan ivrigt väntar på passagerare och tursiter. Många företag på Åland är helt beroende av turismen.

Den inhemska turismen upplever en ny guldålder.

“Då flygtrafiken har avstannat satsar folk nu på turism i hemlandet och närliggande länder. Det går snabbt att resa till Ålands vackra skärgård med hela familjen, och man kan ta med sig cyklarna eller bilen.”

På öarna finns god och mödlös sysselsättning för hela familjen. Det har man säkert saknat i många hem där vardagen med coronabegränsningarna har tärt på krafterna. Till Åland kan man antingen resa av och an med fartyg, eller om man så vill återvända därifrån till fastlandet med förbindelsebåtarna. På Åland hittar man vägar och farleder som är lätta att navigera.



n i sommar, PÅ ETT RTYG

Sjöresor gillas, Fjärran östern undviks

Sjöresor är betydligt mera miljövänliga än flygresor. Fartygen går i reguljär trafik och fartyg med passagerare borde egentligen klassas som kollektivtrafik.

“Bussar, tåg, spårvagnar och metro som rör sig över land kallas kollektivtrafik, men passagerar- och fraktfartyg som transporterar mycket passagerare sköter ju samma uppgifter”.

Med ropax från Finland till Tyskland

Klimatförändringen minskar resandet till fjärran länder. Kolavtrycket av en resa till Asien är flerdubbel jämfört med en kryssning. Coronapandemin kan resultera i bestående förändringar i människors tänkesätt. Närturism blir pop.

Från Finland reser man lätt med båt exempelvis till Tyskland, därifrån resan i

Europa kan fortsätta till exempel med tåg. Finnlines fartyg går från Finland till Tyskland. Då coronakrisen är övervunnen kommer allt flera att överväga att resa med båt och tåg.

“Klimatuppvärmningen kommer att ge Interrail en ny blomstringstid. Interrail är inte bara något för ungdomar, utan Interrailkort säljs också till vuxna och till och med till pensionärer. Korten är relativt förmånliga och med tåg kan man lätt resa mellan länderna i Europa.”

För ögonblicket kan man anta att också stressfri turism i närmiljön passar finländarna. Huvudsaken är att få lite omväxling. Det är lätt och förmånligt. Man kommer hem igen till kvällen. Förhoppningsvis öppnas alltså passagerartrafiken på fartygen så snabbt som möjligt. ⚓



CORONAPERMITTERINGAR FÖRMÖRKADE FÖRSOMMAREN

Corona har lett till att nästan hela personalen på Viking Line och Tallink Silja permitterats. Situationen präglas av ovisshet. Hundratals väntar på beslut om framtiden i såväl hemmen som på fartygen. Inom fraktrafiken innebär corona minst effektivare hygien och begränsad på- och avstigning på fartyg i hamnen.

TEXT SINI SILVÄN BILDER SINI SILVAN, SAANA LAMMINSIVU OCH JUHA KARHU

Viking Line Oy:s huvudförtroendeman **Tero Palokoski** berättar att nästan hela personalen permitterats på passagerarfartygen. När coronakrisen slog till skickade Viking Line ut 1 150 meddelanden om permittering. En del av de permitterade har redan tagits tillbaka till jobbet. Fartygen omvandlades i praktiken till fraktfartyg i och med krisen.

– Fartygen har haft just den besättning som behövs för ett fraktfartyg.

Palokoski tycker ändå att situationen är upprörande, då t.ex. **Viking Lines M/s Mariella** och **Tallink Siljas M/s Silja Serenade** står i Helsingfors hamn. Fartygen har i stort sett bara obligatorisk driftbesättning som ser till att fartygen är i funktionsskick.

Av Viking Lines fartyg trafikerar **M/s Gabriella** mellan Helsingfors och Tallinn. **M/s Viking Grace** och **M/s Amorella** trafikerar mellan Åbo och Stockholm. Försörjningsberedskapscentralen har gett fartygen

ekonomiskt stöd fram till 18 juni, för att den för samhället kritiska fraktrafiken ska fungera. Fartygen är som spökskepp. Om Viking Grace har 230–240 skiftarbetare under säsongstid arbetar bara en bråkdel, 30–40 personer, på fartyget idag. En handfull passagerare försvinner in i fartyget, som ser tomt ut. Situationen kan dock förändras snabbt. Det är möjligt att man snart kan åka på en inrikesresa eller en kryssning.

– Corona har medfört saker som man inte kan göra något åt, utom att anpassa sig. Jag är glad att man inte tagit till uppsägningar, och det har inte heller varit tal om det. Det ger tro på framtiden, att detta inte är någon permanent situation, säger Palokoski.

Till en början trodde man inte att undantagstillståndet skulle vara så här länge. Att ha ett börsbolag som arbetsgivare innebär dessutom att kurserna kan svänga kraftigt. I den svåra situationen har man dock

fortsatt framåt i god anda från båda sidor. Mest oroar sig Palokoski för människornas mående. Ekonomiska svårigheter påverkar också den psykiska orken.

Bra sammanhållning på fartyget

Auli (Lotta) Rantanen är hyttstäderska och fartygsförtroendeman på Viking Lines **M/s Amorella**. Fartyget har fungerat som försörjningsberedskapsfartyg mellan Åbo–Långnäs–Stockholm hela våren utan avbrott. Det har haft 33 anställda och cirka 60 passagerare i varje riktning. Passage-rarna har främst bestått av lastbilschaufförer.

– Vi har inte fått någon städhjälp från land, så personalen ombord har fått städa hytter och allmänna utrymmen samt personalutrymmen. Tack vare den goda sammanhållningen har vi fått förstärkning från alla avdelningar.

Tax free-butikerna har varit öppna några timmar per dag. Endast



en restaurang är öppen, *Bottega Bar*, även den några timmar per dag.

– På restaurangen serveras maten i färdiga portioner. Vad gäller varm mat frågar man kunderna om de vill äta i sin hytt eller i fartygets allmänna utrymmen, där de serveras vid bordet.

En del av fartyget är stängt och de öppna utrymmena städas och desinficeras oftare än vanligt. Det finns handdesinfektionsmedel på hela fartyget och man påminns hela tiden om att tvätta händerna.

– Ovissheten om framtiden skrämmar och väcker tankar, kanske hos oss alla. När det här ståhejet började trodde alla att det skulle återgå till det normala efter några månader. Nu vet man istället inte när den sista permitteringsdagen är och har frågor som det inte finns svar på: när, vad, vart och hur. Försörjningsberedskapen har däremot gjort det möjligt för fartygen att köra. Det är vi nöjda med, säger Rantanen.

På fartyget drar alla sitt strå till stacken.

– Vi har haft en fin stämning trots allt, men det hade såklart varit fint att se alla på arbetet och att livet var normalt igen.

Den tristaste av frågor: varför dög inte Silja Serenade?

Tallink Silja Oy:s M/s Silja Serenade har stått i Helsingfors under hela coronakrisen. Fartygets förtroendeman, Sjömans-Unionens styrelsemedlem **Satu Valapuro** berättar att 20 personer arbetar på fartyget, medan man i normala fall är upp till 250–270 personer med artister och allt. Ett par personer arbetar på kökssidan och några på maskin- och däckssidan. Fartyget hann

också besöka varvet före Valborg. Nu renoverar man ventilationssystemet, eftersom det är lätt att utföra underhåll när det inte finns några passagerare.

Det som förargat personalen på fartyget mest är att Serenade står, medan svenskflaggade M/s *Galaxy* har fått köra med stöd från Försörjningsberedskapscentralen. Serenade hade redan när krisen började full beredskap att åka som avbytare åt M/s *Baltic Princess* mellan Åbo och Stockholm.

– Befälhavaren hade lovat att när förfrågan kommer så åker Silja Serenade med ett dygns varsel och kör mellan Åbo och Stockholm. Jag vet inte varför vårt fartyg inte duger som försörjningsberedskapsfartyg, säger Valapuro förargat.

Otroligt många har permitterats från Tallink Silja, hela 630 fastanställda. Merparten av permitteringarna gäller i 90 dagar, till början av juli. Nya samarbetsförhandlingar om framtiden är dock redan igång. På *Baltic Princess* arbetar nu 53 personer åt gången.

Tack till Transportbranschens arbetslöshetskassa: ansökningarna har behandlats i tid

För fartygsförtroendemannen innebär situationen att många kontaktar henne. Besättningen består av många trotjänare, arbetstagare som arbetat på Silja Serenade i 30 år. De har aldrig tidigare behövt ansöka om inkomstrelaterad dagpenning.

– Vår egen Transportbranschens arbetslöshetskassa har skött sig bra, så de får fulla poäng. Med undantag för ett par fall så har allt gått helt strålande, säger Valapuro tacksamt.

Senast skrämdes arbetstagarna av rubriken ”Tallink Silja säger upp 450”, vilket dock var vilseledande. Uppsägningarna rörde trafik under svensk flagg, och permitteringspraxis som finländarna känner igen från Sverige saknas helt. Enligt lagstiftningen där sägs arbetstagarna upp istället för att permitteras. De innebär dock att de får lön i 5–6 månader och när trafikeringen upptas igen tas de tillbaka i jobb.

– Vi var rädda när vi gick med i EU. Sen var vi rädda när vi såldes till Tallink-Silja. Vi har alltid varit rädda för att byta flagg, räds-la har varit en del av livet, säger Valapuro.

Däremot hoppas man att Silja Serenade snart får börja trafikera igen. Det är man redo att göra även med en liten passagerarmängd på 800 personer. Dessutom har man funderat på nya lösningar på fartygen, som t.ex. var man ska ställa ut handtvätt- och desinficeringspunkter. Man har dryftat om man ska öppna bufférestaurangen överhuvudtaget och med vilken teknik den skulle kunna fungera. >>



YOUTUBE >

MIKSI HUOLTOVARMUUSKESKUS
TUKEE VIRON JA RUOTSIN LIPUN ALLA
OLEVIA LAIVOJA?

ELLER:

WWW.YOUTUBE.COM/
WATCH?v=PFIYLKCEBGM

– Man har funderat på alla möjliga sätt på hur fartyget ska kunna vara säkert och få tillstånd att trafikera.

– Jag tycker bara att det är förargligt dels för de tillfälligt anställda som arbetat i flera år. Man undrar när de ska få jobb nästa gång och när livet ska normaliseras, säger Valapuro.

Frakten går, men man går inte i land i onödan

– Självklart finns det tråkiga nyheter, men vi har fortfarande tur i det avseendet att **Langh Ships** alla fem fartyg kör som normalt, i alla fall nu. Tre fartyg kör frakt åt **Outokumpu** och de andra två kör containrar, berättar huvudförtroendeman **Juha Karhu** från **Langh Ship Oy Ab**.

Karhu själv fångades upp från *M/s Marjatta*, som var på väg till holländska Terneuzen med rullar av järn och rostfritt stål från Torneå. Langh Ship kör järn och bindemedel med tre fartyg mellan Outokumpus stålverk i Torneå och europeiska hamnar.

Corona har förändrat arbetet i det avseendet att agenterna inte längre går

ombord på fartygen i hamn, utan lämnar papperen i brevlådan.

– Fartygen får inga onödiga besök. Platserna desinficeras också före och efter att lotsarna varit ombord. Normalt sett har man kanske kunnat gå i land i hamnarna, men det kan man inte nu. I mässen och de allmänna utrymmena finns det desinfektionsmedel. Lotsarna kommer till bryggan från utsidan, då vistelse inomhus har minimerats. En del av lotsarna bär masker, andra inte.

På fartygen har städningen effektiviserats och alla räcken rengörs oftare än normalt. Det är i stort sett likadant även på andra fraktfartyg, vad Karhu vet.

Den finska besättningen har kunnat byta av relativt normalt. Störst problem har estländare, ukrainare och filippiner haft.

– Estländarna har ännu inga svårigheter att komma, även om flygen har ställts in. Bytena går att göra, men de är krångligare.

Filippinarna har arbetat längre perioder. Även om de skulle kunna lämna Finland har huvudstaden Manila varit stängd. I hemlandet hade de inte kunnat åka till sina hemöar.



– Än så länge har ingen i besättningen haft corona. Visst har man talat om att om en får sjukdomen så får säkert alla den. Självklart kan man aldrig veta vad folk gör på sin semester, men som tur är har vi haft väldigt vaken personal och alla har hållit sig friska.

– Vi har på alla sätt försökt undvika kontakt med den övriga världen när vi jobbar. I praktiken har vi försökt utesluta allt onödigt folk på fartygen. ⚓



KOMMUNIKATIONSMINISTERIETS
PRESSMEDDELANDE 26.5.2020

FÖRESLAGEN ÄNDRING AV LAGEN OM FARLEDSAVGIFT SLOPAS

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET har berett en proposition om att temporärt ändra Lagen om farledsavgift. Det senaste förslaget var att inga farledsavgifter skulle uppbäras under perioden 1.7.–31.12.2020.

Regeringen har beslutat om ett flertal stödåtgärder som riktar sig till olika företag för att lindra de negativa effekterna av coronapandemin. I samband med remissrundan och den vidare beredningen av den planerade ändringen av Lagen om farledsavgifter

har det blivit uppenbart, att de ytterligare åtgärder som kan tänkas för sjöfartens del bör ses i högre grad som en del av denna helhet.

Beredningen av propositionen har avslutats.

Sedan 2015 uppbärs farledsavgifter bara till halvt belopp, och halveringen kommer att fortsätta som planerat under år 2021. Kommunikationsministeriet har inlett beredningen av lagändringen och det framskrider normalt.

HUVUD- OCH
VICEHUVUDFÖRTROENDEMAN
VALD

OSM SHIP MANAGEMENT FINLAND

Turo Ihalainen fortsätter som huvudförtroendeman på **OSM Management Finland**.

Aleksi Valkonen blev vald via kandidatuppställning som vice huvudförtroendeman.

Mandatperioden för huvud- och vicehuvudförtroendeman börjar 1.8.2020 och är treårig.

ESL SHIPPING

Pasi Pitkälä fortsätter som huvudförtroendeman på **ESL Shipping**.

Janne Hämmäläinen blev vald som vice huvudförtroendeman.

Mandatperioden för huvud- och vicehuvudförtroendeman börjar 1.8.2020 och är treårig.

MUISTA ILMOITTAA!

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 hoitovaalle 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.

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

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-Uniionen**, då du är borta från arbetslivet pga. någon godtagbar orsak. På detta sätt fortsätter ditt medlemskap utan avbrott.

CORONAN OCH DEN GLOBALA SJÖFARTEN

NAVIGATOR MAGAZINE 14.5.2020:

Kryssningsbesättningarnas elände växer
<https://navigatormagazine.fi/uutiset/meriliikenne-ja-varustamot/risteilymiehistojen-kurjuus-lisaantyy> (på finska)

Under de senaste veckorna har de stora kryssningsfartygen samlats och kastat ankar på vissa platser på världshaven. Enbart i Manillabukten ligger nu 20 enorma fartyg utan passagerare. Ombord finns i skrivande stund över 5 300 filippinska besättningsmedlemmar som väntar på coronatest och att få åka hem.

På grund av virussjukdomen covid-19 har internationell kryssningsbusiness stått helt stilla redan länge. Därför väntar sig bland annat Filippinernas myndigheter att antalet fartyg utanför landets kuster bara kommer att öka. Där ligger redan över två miljoner bruttoton stora nöjesfartyg. De filippinska medborgarna bland de här fartygens besättningar måste efter det obligatoriska virustestet stanna 14 dagar i karantän ombord innan de får gå i land.

....

HELSINGIN SANOMAT 14.5.2020:

Pandemin gjorde tusentals sjömän till fångar på sina fartyg

www.hs.fi/ulkomaat/art-2000006507663.html (finska)

Nationella begränsningar har gjort det svårt eller omöjligt att skifta eller hemföra besättningar. Tusentals människor har blivit fångar på världens hav, skriver Helsingin Sanomat 14.5.2020.

Enligt den **internationella sjöfartsorganisationen IMO** kan en del av sjömännen inte lämna sina fartyg hem eller ens få sjukvård. En del av sjöfolket sitter i karantän ombord i över 14 dagar utan lön. Arbetsavtal har sagts upp.

Över en miljon människor arbetar på den globala handelsflottan. Per månad åker vanligen cirka 150 000 sjöfarare hem efter en avslutad arbetsperiod, och lika många andra kommer i stället, bedömer IMO.

....

IMO

IMO.org

Besättningsskiften är nödvändiga och brådskande för att stöda det trygga handelsutbytet sjövägen

IMO har skapat en grupp som jobbar dygnet runt för att hjälpa sjöfarare som råkat i trångmål. Det görs i samarbete med **Internationella arbetsorganisationen ILO**, **Internationella transportarbetarefederationen ITF** och **Rederiernas internationella organisation ICS**. Gruppen försöker påverka olika stater. IMO vädjade den 7 maj till alla stater att de skulle arrangera utbytet av besättningar.

....

ITF

Besättning utan mat och vatten på en spanskflaggad tanker i Manillabukten.

www.itfglobal.org/en/news/ship-without-rudder-15-crew-abandoned-tanker-in-manila-bay

Femton sjöfarare sitter fast på tankern *M/T Celenova* som seglar under spansk flagg och ligger i Manillabukten. Sjömännen har varken mat, vatten, ström, lyse eller wifi för att inte tala om mediciner.

Problemen började i december då fartyget blev manöverodugligt och bogserades till Manillabukten. Besättningen är orolig för att fartygets ankar skall ge efter, då det kunde råka på drift. Besättningsmedlemmarna har ringt korta nödsamtal från fartyget men telefonernas batterier börjar vara tomma.

Besättningen har varit ombord i flera månader utan lön. **Internationella transportarbetarefederationen ITF** slog larm om saken den 13 maj 2020. Nu försöker man så snabbt som möjligt rädda besättningen, som hoppas att fartyget så snart som möjligt kan ta i land så att de kan åka hem.

....

**NYHETPLOCK UR
OLIKA MEDIER**

Coronapandemin och fördröjda hemresor orsakade en hungerstrejk och flera självmord på fartyg under utländsk flagg

Coronapandemin har strandsatt tusentals sjömän på sina fartyg och hemresan dröjer. Situationen är psykiskt betungande för många sjömän. De tyngsta nyheterna kommer från de stora internationella kryssningsrederierna, som **Royal Caribbean**. Är det också en indikator för arbetsförhållandena inom rederiet?

Nionde maj hittades en ungersk besättningsmedlem död i sin hytt ombord på **Carnival Cruises** fartyg *Carnival Breeze*. Arbetskamraterna misstänker att hen gjorde självmord.

Likaså i maj hoppade en 27-årig sjöman över bord från samma **Royal Caribbean** fartyg *M/S Jewel of the Seas* nära Piraeus i Grekland. Sjömännen arbetade som elektriker och var hemma från Polen. Anledningen till självmordet var uppenbarligen den fördröjda hemresan.

En kvinna från Ukraina ombord på **Princess Cruises** fartyg *M/S Regal Princess* gjorde självmord då fartyget kommit till Rotterdams hamn och hon hört att hennes flygning hem hade inhiberats. ⚓

DIN TIDSMASKIN FINNS PÅ HIMLEN

TEXT JUHANI ARO BILD GETTY IMAGES

När du seglar på det mörka, lugna havet och det är molnfritt är det nästan helt omöjligt att lyfta blicken mot himlen. Där blinkar stjärnorna vänligt, så som de alltid gjort. Forna tiders sjömän orienterade sig med hjälp av stjärnorna och hittade fram redan före kompassen. Det är en trygg tanke som har tröstat otaliga sjömän genom tiderna.

Har du någonsin tänkt på att det du ser på himlen redan är historia? Vår vän månen, som du ser på himlen från däckets på ditt fartyg, är i själva verket en 1,3 sekunder gammal bild av månen. Och längre fram på dagen, när solen gått upp, är det du ser 8,3 minuter gammalt. Om månen av någon anledning skulle falla ner från himlen skulle du se det först om en dryg sekund och om solen slocknade skulle du märka det först efter nästan tio minuter. Jordens närmaste stjärna Proxima Centauri är så långt bort att det skulle ta 4,27 år innan du såg att den försvunnit.

Så vad händer när du tittar upp mot himlen? I själva verket blickar du rätt in i en tidsmaskin. Du ser in i det förgångna, historien. Kanske månen inte finns längre, eller solen. För att inte tala om vår grannstjärna Proxima Centauri.

En förbryllande tanke. Det finns dock en naturlig förklaring till det. Och det är ljusets hastighet.

Inget är oändligt

Inget är oändligt i universum, även om det kan kännas så när man kikar på stjärnorna från fartygets däck. Det öppna havet ser oändligt, strandlöst, ut, men det är det inte. Vi vet alla att den motsatta stranden snart blir synlig.

Även universum har sin gräns, även om det är svårt, nästan omöjligt att föreställa sig.

Ljuset rör sig också med en begränsad hastighet. Till och med så att dess hastighet är konstant, naturens lag. Ingenting

kan röra sig snabbare, trots att man påstår det t.ex. i Hollywoodfilmer.

Ljuset färdas 300 000 km/s. Om vi kunde flyga till vår grannstjärna Proxima Centauri med ljusets hastighet skulle vi vara där om drygt fyra år. Dessvärre har vi ännu inte uppfunnit en sådan diesel som skulle kunna ta oss ens i närheten av ljusets hastighet.

Så när du går omkring på fartygets däck och tittar på stjärnhimlen nästa gång vet du att allt du ser är historia. En del är t.o.m. så gammalt att det kan ha gått miljarder år innan ljuset når dina ögon.

Du behöver inte nödvändigtvis något teleskop för att göra iakttagelser på himlen. Det mest avlägsna objekt som är synligt för ögat är Andromedagalaxen, som ligger ca 2,9 miljoner ljusår bort. Det syns som en avlång diffus fläck på en mörk plats.

Men kom ihåg. Allt du ser är historia. När du ser Andromeda ser du nästan tre miljoner år tillbaka i tiden. ⚡

ÄR EN SJÖMAN HELLER ALDRIG FRISK... DEL 2

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Om mitt barn insjuknar, får jag lön om jag blir kvar hemma för att ta hand om det?

JURISTEN: Arbetstagaren har rätt att få befrielse från arbetet på grund av att en *familjemedlem blivit sjuk*. Enligt 5 kap. 7 § i sjöarbetsavtalslagen och 4 kap. 6 § i arbetsavtalslagen har arbetstagaren rätt till tillfällig vårdledighet under högst fyra arbetsdagar åt gången för att ordna vård eller för att vårda ett i hans eller hennes hushåll varaktigt boende barn som inte har fyllt tio år. Enligt 5 kap. 9 § i sjöarbetsavtalslagen och 4 kap. 7 § i arbetsavtalslagen har arbetstagaren rätt till tillfällig frånvaro från arbetet, om hans eller hennes närvaro är nödvändig på grund av en oförutsägbar och tvingande orsak i samband med en sjukdom eller olycka som drabbat hans eller hennes familj. Enligt lagen är arbetsgivaren inte skyldig att betala lön för nämnda lediga dagar, men det kan baseras på kollektivavtalet. Enligt t.ex. utrikesfartens kollektivavtal har arbetstagaren rätt till kort tillfällig befrielse från arbetet med lön på grund av en plötslig sjukdom som drabbat någon i hans eller hennes familj, dock högst i tre dagar. Syftet med denna bestämmelse är att trygga möjligheten för föräldrar att ordna vård åt det sjuka barnet.

SJÖMANNEN: Läkaren har fastställt att jag är arbetsoförmögen och har sjukskrivit mig i flera omgångar på grund av min skada. Jag har lämnat in fyra olika läkarintyg till arbetsgivaren. Jag hade semester däremellan och har inget läkarintyg för den tiden. Min arbetsoförmåga fortsatte efter semestern av samma skäl och läkaren sjukskrev mig igen. För vilken tid betalas lön för sjukdomstid?

JURISTEN: Enligt 2 kap. 10 § i lagen om sjöarbetsavtal är arbetsgivaren skyldig att betala lön för sjukdomstid för högst 60 dagar i utrikestrafik och högst 30 dagar i inrikestrafik. Dagarna är kalenderdagar. Denna bestämmelse upprepas i kollektivavtalen eller har avtalats på annat sätt, som t.ex. i isbrytaravtalet, enligt vilket lön för sjukdomstid betalas för 60 dagar, även om det är frågan om inrikesfart.

Enligt lagen betalas lön för sjukdomstid *'under den tid hindret varar'*, dvs. för den tid som arbetstagaren är genuint oförmögen att utföra sitt arbete. Det stämmer att det är läkaren (eller i vissa fall ett annat hälsovårdsproffs) som fastställer tillståndet för sjöarbetsstagarens arbetsförmåga och skriver ett intyg om det till arbetsgivaren. Arbetsoförmågan och dess varaktighet ska fastställas utifrån en medicinsk bedömning och får inte påverkas av arbetstagarens avlösning eller tidpunkt för semester.

Enligt lagen ska arbetstagaren lämna en tillförlitlig utredning om sin arbetsoförmåga. Arbetstagaren ska se till att han eller hon har en obruten kedja av läkarintyg som visar att arbetsoförmågan

är oavbruten och dess varaktighet. Det gäller också att komma ihåg att arbetsgivaren har rätt att få dagpenning som hör till arbetstagaren enligt sjukförsäkringslagen (1124/2004) för den tid som arbetsgivaren har betalat lön för sjukdomstid. Även av detta skäl behöver arbetsgivaren ett läkarintyg från arbetstagaren.

Om arbetstagaren är arbetsoförmögen eller arbetsoförmågan börjar när *semestern börjar eller under semestern* har arbetstagaren enligt 9 § i semesterlagen för sjömän (433/1984) rätt att flytta fram semesterdagar till ett senare tillfälle genom att begära det av arbetsgivaren och uppvisa ett läkarintyg över sin arbetsoförmåga. Arbetstagaren har rätt, men inte skyldighet, till framflyttning. Semestern flyttas inte heller fram automatiskt. Arbetstagaren kan och måste alltså välja om han eller hon ska ta ut sin semester som planerat eller begära att få den framflyttad. Om semestern flyttas fram betalar arbetsgivaren lön för sjukdomstid istället för semesterlön.

I detta fall torde det vara helt klart att arbetsoförmågan har fortsatt utan avbrott över semestern och att semestern inte har flyttats fram. Då fortsätter arbetsgivarens skyldighet att betala lön för sjukdomstid efter semestern, men högst fram till dess att 60 (eller 30) dagar uppfylls. Semestern leder alltså inte i detta fall till att en ny period med 60 (eller 30) dagar börjar om på nytt.

Att ta ut semester under arbetsoförmåga och trots arbetsoförmåga kan inom socialskyddet tolkas som att arbetstagarens arbetsförmåga emellanåt återställts. Beviljande av t.ex. invalidpension förutsätter att personen varit arbetsoförmögen utan avbrott i ett år. Om arbetstagaren tagit ut semester medan han eller hon är arbetsoförmögen för att t.ex. få en högre semesterlön är arbetsoförmågan inte längre oavbruten på det sätt som krävs i pensionslagstiftningen.

SJÖMANNEN: Jag var arbetsoförmögen i en månad på grund av ett olycksfall i arbetet. Jag återgick i arbete som normalt enligt avlösningsplanen när sjukledigheten som läkaren ordinerat var slut. Nu har det gått drygt tre veckor sedan jag återgick i arbete. Samma symptom och smärtor kom tillbaka och läkaren ordinerade återigen arbetsförbud och vila. Hur betalas lön för sjukdomstid ut i denna situation?

JURISTEN: Det låter som om din skada inte hann läka helt. Att skadan inte läkt helt innebär inte att din arbetsförmåga inte skulle ha återställts tillräckligt under sjukledigheten. Enligt rättspraxis är arbetsgivaren skyldig att betala lön för sjukdomstid för den nya perioden med arbetsoförmåga, trots att det handlar om samma sjukdom eller skada. Förutsättningen för detta är att man kan bevi-

sa att det handlar om en *ny period med arbetsförmåga*, dvs. att arbetstagaren varit arbetsförmögen mellan perioderna med arbetsförmåga. Om så är fallet börjar en ny period med högst 60 dagar, för vilken arbetsgivaren är skyldig att betala lön för sjukdomstid.

Om man t.ex. vet att arbetstagaren har en kronisk sjukdom som tidvis kan orsaka arbetsförmåga har arbetsgivaren inte rätt att begränsa betalningen av lön för sjukdomstid till t.ex. 60 dagar per kalenderår. Lagstiftningen eller kollektivavtalet innehåller inte heller någon bestämmelse som säger att arbetstagaren måste arbeta en hel arbetsperiod enligt avlösningen innan arbetsgivaren på nytt kan bli skyldig att betala ut lön för sjukdomstid. Det är i sista hand hälsovårdsproffset som avgör om arbetstagarens arbetsförmåga återställts tillräckligt eller inte mellan perioderna med arbetsförmåga.

SJÖMANNEN: Min sjukledighet fortsätter alltjämt och arbetsgivarens skyldighet att betala lön upphörde precis. Min arbetsförmåga kan bli mycket långvarig eftersom läkarna ännu inte vet om jag behöver opereras eller inte. Hur blir mitt socialskydd, dvs. varifrån får jag min utkomst och vem ska jag vända mig till? Och vad händer om det visar sig vara ett olycksfall i arbetet eller en yrkessjukdom?

JURISTEN: Då arbetsgivarens skyldighet att betala lön för sjukdomstid eller motsvarande ersättning upphör har arbetstagaren rätt att ansöka om **sjukdagpenning** enligt *sjukförsäkringslagen* (1224/2004) från Fpa. En person som blir sjuk utanför arbetsavtalets giltighet har rätt till sjukdagpenning för en självrisktid som utgörs av dagen då personen blev sjuk och nio dagar därefter. Sjukdagpenningen ersätter inkomstförlust som orsakas av arbetsförmåga som varar mindre än ett år.

Sjukdagpenningen betalas av Fpa och är ca 70 % av arbetstagarens årsinkomst. Sjukdagpenning måste sökas senast två månader efter att arbetsförmågan började. Ansökan om dagpenning görs på nätet på www.kela.fi/web/sv/sjukdagpenning-ansokan?inherentRedirect=true. Läkarintyg bifogas ansökan. Om arbetsförmågan varar längre än 60 vardagar kräver Fpa ett mer omfattande B-läkarintyg.

Fpa:s sjukdagpenning betalas för högst 300 vardagar under en oavbruten period med arbetsförmåga. Vardagar är dagarna från måndag till lördag. Man kan få sjukdagpenning högst till utgången av kalendermånaden före den månad då 300 sjukdagpenningss dagar uppfylls. När *maximitiden* räknas ut beaktas alla de dagar under de två föregående åren som personen haft rätt till sjukdagpenning från Fpa. För den tid för vilken arbetsgivaren betalar lön för sjukdomstid eller ersättning till arbetstagaren har arbetsgivaren rätt att få sjukdagpenning som enligt lagen tillhör arbetstagaren. Med andra ord ingår de 60 dagar för vilka arbetsgivaren betalat lön för sjukdomstid eller ersättning i de 300 vardagarna.

Man kan under vissa förutsättningar få sjukdagpenning när nämnda 300 vardagar uppfyllts. Om arbetstagaren återgår till arbetet efter maximitiden för sjukdagpenning och arbetar kontinuerligt i minst 30 dagar kan han eller hon få sjukdagpenning för ytterligare 50 tilläggsdagar baserat på samma sjukdom. Efter huvudregeln och tilläggsdagarna kan man på nytt få dagpenning

på grund av samma sjukdom först när man varit arbetsförmögen i ett år. Sjukförsäkringslagens bestämmelser gäller arbete i land på samma sätt.

Om arbetsförmågan *fortsätter i över ett år*, dvs. även efter att de 300 vardagar som avses i sjukförsäkringslagen uppfyllts, ska arbetstagaren ansöka om **invalidpension** från sin pensionsanstalt eller från Fpa. Pensionsansökan kan anhängiggöras redan innan nämnda 300 vardagar gått ut. Invalidpension betalas antingen för en bestämd tid eller tills vidare. För tidsbunden invalidpension används termen *rehabiliteringsstöd*. Förutsättningen för att få pension är bland annat att arbetstagarens arbetsförmåga är nedsatt med minst 2/5 (delinvalidpension) eller minst 3/5 (helinvalidpension) (*sjömanspensionslagen* (1290/2006), 35 §). Förutsättningen för ett jakande beslut är att arbetsförmågan fortsatt utan avbrott i minst ett år. Därför lönar det sig att noga tänka igenom om man ska avbryta sjukledigheten för att ta semester.

Om en fortsatt arbetsförmögen arbetstagare inte är berättigad till invalidpension och får ett nekande beslut från pensionsanstalten ska han eller hon anmäla sig som s.k. *partiellt arbetsför arbetssökande* till arbets- och näringsbyrån för att få **arbetslöshetsdagpenning**. Det kan man ansöka om och få även för den tid då ansökan om invalidpension behandlas. Man kan få arbetslöshetsdagpenning för högst 300, 400 eller 500 dagar beroende på den sökandes arbetshistorik. Efter denna maximimängd omvandlas socialskyddet till **utkomststöd** som man ansöker om hos Fpa, om inte invalidpension beviljats än heller.

Om arbetsförmågan orsakas av ett **olycksfall i arbetet eller en yrkessjukdom** betalas dagpenningen efter utbetalningen av lön för sjukdomstid eller ersättningen ut av det *försäkringsbolag* där arbetsgivaren har försäkrat sin personal mot olycksfall i arbetet. Då fastställs storleken på dagpenningen och förutsättningarna för utbetalning enligt *lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar* (459/2015). Om arbetsförmågan orsakats av en skada som uppstått i en trafikolycka eller av något annat olycksfall som omfattas av försäkringen ersätts skadorna i enlighet med trafikförsäkringslagen (460/2016) eller avtalade försäkringsvillkor. Dagpenning som betalas ut baserat på försäkring har *alltid prioritet* över sjukdagpenning som betalas ut av Fpa. På samma sätt har arbetsgivaren rätt att få dagpenning som baserat på försäkringen hör till den skadade arbetstagaren för den tid för vilken arbetsgivaren betalar lön för sjukdomstid till arbetstagaren.



Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi

Sonja Kivimäki från Tavastehus vann en surfplatta i infoenkätens lotteri. Grattis!

TIDNINGEN SJÖMANNEN LÄSES NOGA:

”FORTSÄTT I SAMMA STIL”

Sjömans-Unionens medlemmar har berömvärt deltagit i Transportunionen TU:s (AKT, PAU, FSU och RAU) enkät till sina medlemmar i februari om informationsgången. Tack för aktivt svarande!

Enkäten visade att den tryckta tidningen har stor betydelse för medlemmar i alla transportförbunden. I krissituationer blir sociala media och kommunikation över nätet avgörande. Svaren på enkäten används då man bedömer nuläget för transportförbundens information och då man utvecklar gemensam information.

AV SJÖMANS-UNIONENS MEDLEMMAR

var det 712 som svarade på enkäten. Det är ett gott resultat då man jämför svarsprocenten i olika transportförbund, och då man beaktar att enkäten genomfördes med snabb tidtabell (17.–26.2.2020).

Med en öppen fråga kartlade man vad medlemmarna väntar sig av förbundets

tidning och information i framtiden. Den frågan besvarades av 215 personer.

Informationsenkäten kartlade bland annat hur aktivt man följer med förbundets informationskanaler, hur viktiga olika informationskanaler ter sig i framtiden, hur regelbundet man läser tidningen som bärs hem per post och hur den helst skall utformas.

TIDNINGEN SJÖMANNEN

Tidningen Sjömannen är den mest utnyttjade informationskanalen för Sjömans-Unionen. Av svaren att döma önskar man få en tryckt tidning också i framtiden.

”Jag hoppas att papperstidningen bibehålls ungefär som nu. Hela världen kan inte bli digital”.

Tidningens artiklar bedömdes som mångsidiga och bra, och fakta levereras aktivt. Tidningen har ett klart professionellt grepp som man vill att bibehålls.

”Jag är nöjd med innehållet, fortsatt i samma stil”.

”Tidningen är rätt bra som sådan”.

”Tidningen som kommer per post är inte ofta något jag tänker på eller väntar på, men alltid då jag får den ögnar jag igenom den från pärm till pärm, och det är roligt att läsa om det skrivits något om folk jag känner”.

NEDAN ETT ANTAL EXEMPEL PÅ ÖNSKEMÅL OM ARTIKLAR OCH ÄMNEN:

- artiklar från fartyg och om folk man personligen känner.
- råd angående olika situationer i arbetslivet
- artiklar om företeelser som det rätt oenighet om, och om slutresultatet av förhandlingar
- Informativa artiklar som:
- nyttan och förmånerna med att höra till förbundet
- löneförhöjningar och förändringar i kollektivavtal
- träffar och kurser
- medlemsförmåner och -rabatter, stugorna
- möjligheterna för medlemmar att påverka
- arbetstagares berättelser, personintervjuer
- artiklar om samhällsreliga frågor
- det är en fröjd att läsa om sjöfartshistoria, kultur, människor
- frågor kring kollektivavtalen (då jag gick i sjöfartsskola och kockskola studerade man det här samt sjöarbetslagen. I slutet av min arbetskarriär då jag talat med ungdomar så har jag märkt jag att den delen av utbildningen hade fallit bort).
- intervjuer med politiker om lösningarna på arbetsmarknaden.
- ärlig och öppen diskussion om yrkessjukdomar och om otycker som lett till arbetsoförmågenhet
- ett vakert grepp på framtidsutsikterna för sjöfarten i Finland
- mera information om huvudförtroendemannens jobb och besök på fartyg. Görs sådana och hur kan medlemmarna träffa sina representanter ombord?

NEDAN KOMMENTARER OCH TANKAR OM TIDNINGEN:

“Bra jobbat. Och naturligtvis, skriv mera om genomgripande processer.”

“Framför allt hoppas jag på just det som tidningen är nu: tydlig information om läget i branschen, Unionens verksamhet och värden samt fakta i samhälle och arbetsliv ur en sjömans perspektiv.”

“Ni gör värdefullt jobb!”

“En tidning som berättar det viktiga för arbetarna. Sådant som de kan ha nytta av. Också insikter från olika arbetsplatser tycker jag om att läsa om.”

“Fortsätt på samma linje. Jag tycker förbundets tidning har en bra balans mellan saklighet och underhållning och jag är nöjd med förbundets information i överhuvudtaget.”

“Fakta och underhållning i bra proportioner. Ibland är tidningen rätt trist och torr...”

“Mera berättelser om vardagen i arbetet.”

“Det är viktigt att granska missförhållanden och hur man övervinner dem. Interjuuer med arbetstagare om vitt skilda saker.”

“Greppet skall vara ledigt och det skall skrivas om flera olika rederier. Mera om sjöarbetsförmedlingen och hur man kommer in i den.”

“Mera personlig information till förbundets medlemmar, till exempel då det gäller strejk. Man skall hålla sig till sak och inte i någon händelse fylla tidningen med skämt och tecknade serier.”

“Måtte det förbli en Sakens Tidning!”

“Jag gillar skarpt den nuvarande formen. Layouten är bra. Det är lätt och behagligt att läsa och ögna igenom texterna. Placeringen är ögonvänlig.”

Mycket fakta från när och fjärran. Jag skulle inte nobba någon artikel eller något ämne. Läsekretsen är ändå stor och mycket mångsidig.”

“Jag hoppas på ärliga diskussioner i tidningen om till exempel miljöfrågorna kring sjöfart och möjligheterna till lösningar, så att man inte sätter arbetsplatser och miljö emot varandra.»
“Det kunde göras reportage också på insjöfartyg.”

“Saklig dialog också med arbetsgivarna, bort med kommunismen.”

“Det skulle vara bra med expertartiklar (eller frågor till en expert) till exempel om kollektivavtal och andra viktiga ämnen.”

“Tuffa tag, täpp käften på borgarna.”

“Det finns allt flera snuttarbetare i arbetslivet, informera dem så de förstår hur viktigt det är att höra till förbundet.”

“Mera berättelser ur det verkliga livet om vad billigarbetskraft verkligen för med sig.”

SVENSKHETEN

Alldeles klart upplevde man att det är viktigt med svenskan i förbundets tidning. Somliga ville rentav ha en egen svensk tidning och man ville ha material på svenska också på hemsidan: Mera och bättre information på svenska.

“Mera interjuuer med de vanliga arbetarna, de som får sämst lön t ex. Hur de ser på arbetet osv.”

“Information om avtal och arbetsmiljö.”

“Roliga historier skulle vara kul att få läsa.”

“Ärligt talat så tror jag någon form utav skämt och humor skulle göra positiv inverkan i människors liv!”

“Viktigast är att informera om arbetsmarknaden och dess situation. Vad som är på gång i förbundet behöver också komma fram. I dagens läge skulle jag gärna vilja veta hurudana följder höstens stödstrejk har fört med sig.”

MERIMIES
SJÖMANNEN

2/2020

EDUSTAJAKOULUNSEN
VAALITULOKSET
KONGRESSIN VALTULOKSET

EU:N UUSI
SATAMAPALVELULAKI
asettaa toimijoille
vähittäisvaatimuksia

**KORONA-
PANDEMIA**

Suomalaiset merimiehet kuljettavat
Suomeen ruokaa, lääkkeitä ja öljyä
#HUOLTOVARMUUS #KORONA #SUOMENLIPPU

LIKENNEMINISTERI HARAKKA:
Suomen lipun alla olevat
matkustajalaivat ei ole viihdekeskuksia

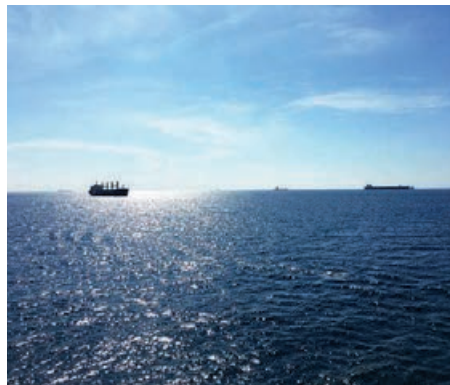
Viking Linen
VAHVAT NAISET

NAGUSJÖMAN FAST PÅ KRYSSNINGSFARTYGG UTANFÖR SINGAPORE: JAG VET INTE NÄR JAG FÅR KOMMA HEM

TEXT KIM LUND / ÅBO UNDERRÄTTELSE



Patrik Viherlaakso väntar på att få komma hem till Nagu, men när det blir av vet han inte. Hans fartyg ligger nu på reddan utanför Singapore. Foto: Privat



Singapore är en av de städer som har stängt sin hamn för kryssnings- och andra fartyg. Foto: Privat

Tiotusentals sjömän ombord på kryssningsfartyg runtom i världen sitter fast på sina fartyg i efterdyningarna av de covid-19-fall som har påträffats på en del av fartygen.

Passagerarna har redan fått stiga i land, men myndigheterna i de stora kryssningshamnarna har inte tillåtit besättningarna att lämna skeppen.

Utanför Singapore ligger ett av fartygen. Ombord finns omkring 250 besättningsmedlemmar. En av dem är Nagubon **Patrik Viherlaakso** som är elmästare på fartyget.

– Jag har varit ombord sedan början av mars, men jag har kollegor som har varit här sedan januari.

Bra stämning trots ovissheten

Rederiet han jobbar för har tagit väl hand om besättningen så någon större nöd på de anställda går det inte. Men några förklaringar på varför de inte får lämna fartyget

har han inte fått.

– Stämningen är ganska bra och vi får röra oss fritt, men man märker att det varierar från dag till dag. Det värsta är ovissheten och den dåliga informationen. Alla väntar på att få åka hem, men det blir alltid ändrade planer.

Ingen har insjuknat i covid-19 på fartyget, men på andra fartyg har det hänt att passagerare och besättningsmedlemmar har insjuknat och dött till följd av sjukdomen.

I en intervju för *Los Angeles Times* berättar 25-åriga **Melinda Mann** om hur hon satt isolerad i tre veckor i sin hytt på 14 kvadratmeter.

Hon fick lämna den tre gånger per dag för att promenera runt fartyget. I övrigt fördrev hon tiden med att läsa 30 böcker.

I samma tidning berättar 36-åriga chilenskan **Carolina Vásquez** om hur hon insjuknade och tillbringade två veckor i en fönsterlös hytt.

– Jag trodde aldrig jag skulle råka ut för en sådan här tragisk och fasansfull upplevelse, säger hon till nyhetsbyrån *Associated Press*.

Den mentala pressen har lett till självmord på fartygen

Många besättningsmedlemmar har blivit uppsagda, men har inga andra alternativ än att stanna kvar på sina fartyg, säger Viherlaakso.

– Vi har en del som är som turister just nu, de jobbar inte och har ingen lön och de som hör till den så kallade minimibemanningen har fått sina löner sänkta.

Även om förhållandena ombord på Viherlaakso's fartyg är rätt goda så är situationen värre på många andra skepp. Den psykiska pressen på besättningsmedlemmarna är stor.

– Det finns en del fartyg där besättningen är mer eller mindre inlåst i sina hytter. Tyvärr har det också rapporterats om självmord och hungerstrejker på flera kryssningsfartyg just nu.

Viherlaakso's uppgifter bekräftas av **Jim Walker** som driver en juridisk byrå i Miami som specialiserat sig på sjörett.

På byråns webbsida skriver Walker om flera dödsfall: En servitör från Ukraina hoppade överbord i Rotterdam. En polsk elektriker gick samma öde till mötes i Grekland och i Miami påträffades en filippinsk besättningsman död efter ett misstänkt självmord, skriver Walker.

Snusbristen gör situationen ännu värre

Viherlaakso's situationen försvåras av att han måste få en avbytare innan han kan lämna fartyget. Men eftersom många länder fortfarande har stränga reserestriktioner i kraft vad gäller resor in till landet kan väntan på att få någon ersättare bli lång.

Någon vetskap om när han kan återvända till Nagu har han inte i det här skedet. Men det är bara ett av problemen han tampas med.

– Tyvärr vet jag inte när jag kommer hem. Men det värsta är ändå kanske att mitt snus tog slut på lördagen så nu lider man lite. 🍷

TRANSPORTUNIONENS TIDNINGS PROVNUMMER ERSÄTTER SJÖMANNEN I OKTOBER

DEN 30 SEPTEMBER ges en gemensam tidning ut för **Transportunionen TU:s** medlemsförbund. Tidningens deadline är **1.9**. Tidningen ersätter oktobernumret av tidningen Sjömannen.

I fråga om avdelningarnas annonser, liksom också andra annonser, görs som med annonser i Sjömannen. Avdelningarna kan annonsera i spalten Avdelningarna på samma sätt som i Sjömannen.

Det har ännu inte fattats beslut om huruvida Transportunionens medlemsförbunds tidning fortsätter. Årets sista nummer av Sjömannen (julnumret) ges ut som tidigare meddelats.

FÖRESLÅ ETT NAMN FÖR TININGEN

Transportunionens tidning har inte ännu något namn. Men den behöver ett. Nu kan du föreslå ett namn för tidningen – på finska, svenska eller tvåspråkigt, eller internationellt.

Du kan svara till slutet av juni.

Du kan lämna in ditt förslag via nedanstående länk eller via QR-koden.

bit.ly/2WIALqH.



Du kan också skicka ditt förslag per post till adressen:

Transportunionen TU rf
John Stenbergs strand 6
00530 Helsingfors



RYSSLAND BYGGER STOR KÄRNKRAFTSDRIVEN ISBRYTARFLOTTA FÖR ARKTISKA FARVATTEN

Inte bara oljan lockar



Strax före Valborg berättades i Ryssland en nyhet som också finländska sjöfarare och folk som jobbar med isbrytare väntat på. I Murmansk och Vladivostok undertecknades (samtidigt) ett avtal som innebär att man bygger en ny kärnkraftsdriven isbrytare.

TEXT JUHANI ARO

Rosatomflot och varvet Zvezda undertecknade simultant avtalet om den nya isbrytaren av typ Leader. Avtalet undertecknades i Murmansk av Atomflots generaldirektör **Mustafa Kashka** och i Vladivostok av direktören för Zvezda LLC **Sergej Tseluyko**. Vartdera namnet är känt i branschen.

Beställare är **Atomflot** som hör till statsbolaget Rosatom, och Zvezda är enda leverantör. Isbrytaren som hör till Projekt 10510 byggs på varvet Zvezda i Fjärran östern.

Atomisbrytaren tryggar Nordostpassagen

Enligt avtalet skall fartyget vara klart att tas i bruk år 2027. Det blir det första av tre 120 megawatts atomisbrytare. De stora fartygen kan bryta is som är upp till fyra meter tjock och lämpar sig väl för arktiska områden. I likhet med andra atomisbrytare har de en praktiskt taget obegränsad aktionsradie och aktionstid. Det är bara försörjningen och besättningens uthållighet som sätter gränser.

Effekten kan jämföras med Helsingfors

gamla kolkraftverk på Broholmen som ger 160 MW ström.

Leaderfartygen förses med två kärnreaktorer av typ RITM-400, utvecklade av Rosatom. Ett fartygs totaleffekt är 120 MW vilket räcker till för att bryta fyra meter tjock is. Ryssland vill genom att ta i bruk dessa stora atomisbrytare garantera en regelbunden och trygg trafik för Rosatoms flotta i den östra delen av det arktiska området, samt en året-om-trafik på Nordostpassagen. Målet är att öppna nya affärsmöjligheter på nordliga breddgrader.

Det torde finnas också andra mål. Enligt färskas uppgifter avser stormakterna som verkar i området öka sin militära närvaro på Nordkalotten. Man kunde gott säga att där man hittar energi hittar man också soldater. Arktis utgör inget undantag.

Tiofaldiga volymer

– Ryssland planerar att ungefär tiofaldiga trafikvolymer på Nordostpassagen fram till år 2024. Från och med år 2025 bör farle-



Anita Mäkinen, tjänsteman med ansvar för Arktis på Traficom

den kunna trafikerats året om, säger **Anita Mäkinen**, tjänsteman med ansvar för Arktis på *Traficom* (Transport- och kommunikationsverket).

– Ryssland har olika utvecklingsprojekt också längre norrut, men visst behövs det isbrytarkapacitet på Nordostpassagen. Farleden går ju till stor del i Rysslands territorialvatten och ekonomiska zon, och därmed har Ryssland också rätt att reglera trafiken där i enlighet med FN:s havsrättskonvention. Därför vill Ryssland också utveckla sin lagstiftning för Nordostpassagen, säger Mäkinen.

– Isbrytaren i fråga skaffas antagligen inte enbart med tanke på Nordostpassagen. Ryssarna vill också göra Sabetta som betjänar Jamalområdet till en året-omhamn. Då kunde man året om exportera LNG (flytande naturgas) och andra kolväteprodukter till världsmarknaden. Ryssland har ökat och ökar sin isbrytarkapacitet också av den orsaken.

Frakter bara under rysk flagg

– Det är tillåtet att frakta olja och gas från fälten bara under rysk flagg. Den ryska du-man godkände i februari 2020 en lag enligt vilken landets regering har rätt att använda utländska fartyg för vissa uppgifter. Ryssland har ju redan länge önskat stärka sin närvaro där. Somliga fartyg har planerats i Finland, men Ryssland har önskat att de byggs på ryska varv, säger Mäkinen.

Under de senaste tiderna har flera tävlat om världsherraväldet. Vid Nordostpassagen och resten av de arktiska områdena vill man borra efter olja och gas. På grund av klimatuppvärmningen är det mycket lättare än förr, och också transporterna löper. Samtidigt växer såväl Rysslands som USA:s och Kinas säkerhetspolitiska intressen i området. Den brittiska tidningen *The Times* rapporterade inför Valborg om en storslagen ryska militärmanöver vid Franz Josefs land.

– USA och Kanada är aktiva längs Nordvästpassagen, Kina försöker med forskning som motiv ta sig in på det arktiska området, och norrmännen samarbetar med Ryssland på Barentsområdet, säger Mäkinen. ⚓

Nordenskiöld blev den första att segla genom Nordostpassagen

TEXT OCH HÖRSPEL AV JUHANI ARO

För den som bara tänker på en gata i Helsingfors då hen hör namnet Nordenskiöld är det skäl att berätta att namnet betyder mycket annat också. Nordenskiöld är rentav nationalhjärte i två länder, Sverige och Finland, en polarfarare, geolog och mineralog.

En av hans största prestationer var att segla första gången genom Nordostpassagen, alltså sjörutten som förbinder Atlanten och Stilla havet norr om Eurasien.

Nils Adolf Erik Nordenskiöld föddes den 18.11.1832 i Helsingfors och dog den 12.8.1901 i Dalby i Sverige. Han var finlandsfödd men verkade mest i Sverige. Han var geolog, mineralog och polarfarare. Expeditionen han ledde seglade under året 1878-79 som första genom Nordostpassagen, dvs sjövägen från Atlanten till Stilla havet norr om Eurasien.

Nordenskiöld gjorde också forskningsresor till Spetsbergen och till Grönland och letade efter en sjörutt till Nordpolen, utan att lyckas. Han utvecklade det vetenskapliga polarresandet, publicerade en stor mängd geografiska och geologiska studier och skapade en unik samling historiska kartor. I Finland och Sverige har han setts som en nationalhjärte och en av historiens största upptäcktsresande.

Nordostpassagen är en 6 500 kilometer lång rutt från Atlanten över öppet hav norr om Asien till Stilla havet. Största delen av året ligger det is över sjövägen, och under historisk tid har passagen oftast bara varit öppen i två månader eftersom Laptev havet (som fram till 1935 hette Nordenskiölds hav) varit fruset från oktober till slutet av juli. Numera är Nordostpassagen ändå öppen mera än två månader om året. Minst is är där i september.

År 2012 var istäcket på Nordostpassagen så tunt redan den tredje veckan i juli att

man kunde inleda trafiken och det året passerade 33 fartyg. Klimatuppvärmningen förminskar det arktiska istäcket och man förutspår att Nordostpassagen i framtiden är öppen längre än tidigare.

Nordostpassagens ekonomiska betydelse väntas därför öka, för den förkortar resan sjövägen mellan Asien och Europa med 5 000 – 8 000 kilometer. Numera används Nordostpassagen med isbrytarassistans från juli ända till november. ⚓



SS Vega var ett segelfartyg i trä med tre master och en 70 hästkrafters ångmaskin som hjälpmotor. Fartyget var 46 meter långt och kunde lasta 357 ton. Det var byggt 1872 som valfångstfartyg. Det modifierades i Sverige för att passa Nordenskiölds behov. Bild: John Nurminens Stiftelse



Nils Adolf Erik Nordenskiöld. Bild: Museiverket



Lysna på
Soundcloud:
Vem var
A. E. Nordenskiöld?
Läsaren Juhani Aro.
[soundcloud.com/
user-249607114](https://soundcloud.com/user-249607114)

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

Matkailu- ja Huolinta-alan vuosikokous

Aika: lauantai 17. lokakuuta 2020

klo 15 alkaen

Paikka: Turun Kellariravintola,

Linnankatu 16, Turku

Tervetuloa!

LOUNAIS-SUOMI

Siirretyn KEVÄTKOKOUKSEN uusi aika

Aika: torstai 3.9.2020 klo 16.00 alkaen.

Paikka: Maariankatu 6 b, 5.krs., Turku
Kokouksessa käsitellään sääntöjen mukaiset
asiat. **Huom! Sitovat ilmoittautumiset**
ruokailuun 31.8. mennessä,
puh. (02) 233 7416. Osaston jäsen,
tervetuloa!

Vanha laiva

*Vanha laiva, suojaissessa poukamassa.
Liikehtien verkkaan niin paljon kuin
ankkurikettingit myöden antaa.
Kun kelmeän valon peilattessa
merenpintaa.*

*Vanha laiva, odottaa pääsyä romuttamoon.
Jossa miehet polttopilleineen.*

*Vanha laiva, kotoisin maan uumenista,
peruskalliolta.
Sieltä ovat kaivosmiehet malmin
louhineet.
Kulkenut rautatehtaan masuunien,
vassaamojen kautta.*

*Vanha laiva, pian minut romutetaan
ja uudelleen hyödynnetään.
Menetän nimeni.
Olen osina uusissa laitteissa-
kenties uudessa laivassa,
uudella nimellä.*

Tauno Pihl

Ilmoitukset/ Annonser

IN MEMORIAM

Till minne av

Erik "Keeki" Troberg

s. 9.4.1948 Jakobstad

k. 28.5.2020 Åbo

Älskad och djupt saknad,

Pirjo

Jessica

Isabella

Övrig släkt och vänner

*

Leila Kaarina Falk

s. 11.7.1942

s. 28.1.2020

Leilan viimeiseksi laivaksi jäi

M/s Amorella

Nyt taaksesi myrskyt elämän jää

On tauonneet taistelut mäiset nää

Vain rauhaa taivainen kirkkaus luo

Kun pääset sä lepoon rakkaittes luo

Matkamiehn virsi

-Jukka Kuoppamäki

Kaivaten,

Lapset lapsineen, sukulaiset ja ystävät

*

Seppo Immonen

s. 26.1.1957

k. 28.5.2020

Laivat jatkaa kulkuaan.

Pitkääaikaista osaston sihteeriä

ja työtoveria muistaen,

Sisä-Suomen Ammattiosasto

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Kiitos Kristina Cruisesin johdolle sekä lukuisille ystäville vuosista yhtiössänne, sekä tottakai Eckerölinelle saadessani vielä "vanhana miehenä" tilaisuuden todistaa kelpoisuuteni ennen siirtymistä leppoisille eläkepäivilleni.

KIITOS KAIKILLE TEILLE MUISTAMISISTA!

Terkuin, Jyrki



by HENRY NIELSEN AB

Henry Nielsen Nostalgia IX -risteily 2020

M/s Gabriella

29.9.2020–30.9.2020

Lähtö Katajanokalta

klo 17.15

29.9.2020

Helsinki–Tukholma

17:15–10:00 (30.9.)

30.9.2020

Tukholma–Helsinki

16:30–10:10 (01.10.)

Varaukset: puh. 020 120 400

Avoinna ma–pe 9–17

tai verkosta:

www.matkavekka.fi/nostalgia

e-mail varaukset:

myynti@matkavekka.fi

Matkan myyntiaika

1.4.2020–14.8.2020

Viheliäisen koronaviruksen takia

lähtijöiden määrä saattaa olla

aikaisempaa vähäisempi.

Tehdyt varaukset ovat voimassa ja katsomme Matkavekan kanssa elokuun alussa, onko matkaa mahdollista toteuttaa tai siirtää uuteen ajankohtaan?

Jos haluat nyt peruuttaa varatun risteilyn, menee siitä kuluna ennakkomaksu 50 € / henkilö.

Heinä-elokuun vaihteessa tarkistamme tartuntatilanteen aiheuttamat matkustusrajoitukset. Mikäli liikennettä lautoilla ei ole, silloin luonnollisesti maksetut maksut palautetaan.

Laittakaa sähköpostinne alla olevaan osoitteeseen, niin voin pitää teitä ajan tasalla.

Lisätietoja: wintio@pp.inet.fi

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldestrom

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

SÄHKÖPOSTI: ville.kaldestrom(at)te-toimisto.fi
Merivälityksessä asioidaan ensi sijassa
puhelimella ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2,
20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.
**toimistot.te-palvelut.fi/
varsinais-suomi/merivalitys**

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldestrom

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

E-POST: ville.kaldestrom(at)te-byrån.fi
Inom Havsförmedlingen utträttas ärenden
per telefon och e-post.

ADRESS: Självstädighetsplan 2, 20800, ÅBO

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

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

PYSY AJAN TASALLA JA SAA OIVALLUKSIA TYÖELÄMÄN KEHITTÄMISEEN!

Työsuojelurahaston ja
Työturvallisuuskeskuksen julkaisema
Telma-lehti muuttuu tilauspohjaiseksi
seuraavasta numerosta alkaen. Jatkossa
jokainen Telma-lehden lukija tilaa lehden
itselleen. Tilaa maksuton lehti osoitteessa
telma-lehti.fi/tilaus!

Voit lukea Telma-lehteä maksutta myös
telma-lehti.fi -sivustolla.

TELMA-LEHTI.FI/TILAUS

Kiinnostaako työelämän ilmiöt?





Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2020

LUOTTAMUSMIESTEN JATKOKURSSI I 21.-24.9.2020

LUOTTAMUSMIESTEN JATKOKURSSI II 9.-12.11.2020

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

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:
Kenneth Bondas p. 040 456 0245 | kenneth.bondas (at) smu.fi

Förtroendemannautbildning 2020

LUOTTAMUSMIESTEN JATKOKURSSI I 21.-24.9.2020

LUOTTAMUSMIESTEN JATKOKURSSI II 9.-12.11.2020

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

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:
Kenneth Bondas tel. 040 456 0245 | kenneth.bondas (at) smu.fi



Merimies-Unionin kevään 2020 ensimmäinen luottamusmieskurssi ehdittiin järjestää Kiljavalla ennen korona-pandemian alkamista.

Merimies-Unioni

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

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

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT
Arkinen klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

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

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

TYÖTTÖMYYSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalantk.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADDRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

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

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

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalantk.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande
Simo Zitting
(09) 615 20 250 / 0400 813 079

Liittosihteeri / Förbundssekreterare
Kenneth Bondas
(09) 615 20 254 / 040 456 0245

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

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 Minkinen
(09) 615 20 253 / 040 728 6932

ITF-tarkastaja / ITF-Inspektör
Heikki Karla
050 435 6094

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

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

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

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 BESÖKADDRESS
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

E-ADDRESS
förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00