

MERIMIES

SJÖMANNEN

3/2021

**Sjömans-Unionens
nya anställda**

M/s Viking Glory alkaa
liikennöidä Suomen lipun alla

KUULUMISIA
M/S FINLANDIALTA:
**Päivä merellä –
Suomen lipun alla**

KOSMETOLOGISTA MERIKAPTEENIKSI

Finnlinesin kolme
uutta hybridiroro-
alusta Suomen
lipun alle

**Suomalaiset merimiehet
eivät saa joutua merenkulun
päästökaupan maksumiehiksi**

ILO MLC Special Tripartite Committee 19.–23.4.2021

Frakttransporterna på Saimen måste hamna hos finska handelsfartyg



Kaljaasi Ihana
mukana The Tall
Ships Races
-kisassa

28

SAANA LAMMINSIVU



M/s Finnmerchant liikennöi
Hangosta Puolan Gdyniaan 20 tunnissa
meritietä pitkin

16

SAANA LAMMINSIVU



Päivä merellä –
Suomen lipun alla

10

PAULIA MIKKONEN

sisältö | innehåll

- 4 Suomalaiset merimiehet eivät saa joutua merenkulun päästökaupan maksumiehiksi
- 6 M/s Viking Glory alkaa liikennöidä Suomen lipun alla
- 9 Työssä spa-osastolla
- 17 Finnlinesin kolme uutta hybridiroro-alusta Suomen lipun alle
- 22 Saimaan rahtikuljetuksia on saatava suomalaisille kauppalaivoille
- 34 Merimies-Unionissa aloitti kaksi uutta työntekijää
-
- 37 Nya fartyg som flaggas finskt sysselsätter och tryggar finländskt sjöfartskunnande
- 38 Finländska sjömän får inte sättas att betala sjöfartens utsläppsrättigheter
- 43 Arbetet på en spaavdelning
- 46 Sjömans-Unionens nya anställda

KANNEN KUVA Vanessa Jensen
Kannen kuvassa Erika Jaranne.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2021

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2021 • TIDTBELLEN 2021

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
4	27.9.	15.10.
5	29.11.	17.12.

Suomen lipun alle tulevat uudet alukset työllistävät ja turvaavat suomalaista merimiesosaamista

Viking Linen ilmoitus tuoda uudisrakennus *M/s Viking Glory* Suomen lipun alle on hieno uutinen. Se on vahva signaali siitä, että suomalaiseen merenkulkuun uskotaan. *M/s Viking Glory* aloittaa liikennöinnin vuoden 2022 alussa Turku–Ahvenanmaa–Tukholma-reitillä. Alus on varustamon kuudes Suomen lipun alla purjehtiva laiva.

Viking Line on Suomen suurin merityönantaja. Varustamossa on lähes 2 400 työntekijää. Suomen lipun alle saapuva *M/s Viking Glory* on kooltaan suurempi alus kuin *M/s Amorella*, jonka se korvaa. Gloryyn tullaan tarvitsemaan enemmän miehistöä kuin edeltäjänsä. Työntekijöitä tarvitaan ja heidän myötä ylläpidetään ja kasvatetaan uutta suomalaista merenkulun miehistöosaamista.

Viking Line on Ahvenanmaalla kotipaikkaansa pitävä yritys, joka maksaa veronsa Suomeen ja työllistää suomalaisia merimiehiä. Varustamo rakennuttaa maailman ympäristöystävällisimpiä aluksia. Perinteisen risteilybisneksen lisäksi matkustajalaivat toimivat tärkeinä napanuorina Suomen ja lähivaltioidemme välillä. Suomen lipun alla purjehtivat matkustajalaivat ovat turvanneet Suomen huoltovarmuuskuljetuksia koko koronapandemian ajan.

Hyviä uutisia on kuulunut myös suomalaisista rahtilaivavarustamoista. Finnlines ilmoitti huhtikuun lopussa tuovansa Suomen lipun alle kolme uutta hybridiroro-alustaan. *M/s Finneco I* aloittaa liikennöinnin Finnlinesin Biskaja–Pohjanmeri–Itämeri-reitillä vuodenvaihteessa. Vastaavasti alussarjan toinen ja kolmas alus, *M/s Finneco II* ja *M/s Finneco III*, aloittavat liikennöinnin vuoden 2022 aikana. Uusien alusten myötä kaikkiaan 20 Finnlinesin alusta purjehtii Suomen lipun alla. Finnlines korostaa päätöksessään tuoda

kolme uudisrakennustaan Suomen lipun alle uskoonsa suomalaiseen merihenkilöstöön sekä Suomen huoltovarmuuden turvaamiseen.

Toukokuussa käytiin myös miehitysneuvottelut Nesteen uusien säiliöalusten, *M/t Jatuli* ja *M/t Jaarli*, osalta. Nesteen uudisrakennukset korvaavat nykyiset *M/t Masteran* ja *M/t Stena Arctican*. *Jatuli* ja *Jaarli* aloittavat liikenteessä vuoden 2021 lopussa. Miehitysneuvotteluiden lopputuloksena uudet alukset saapuvat Suomen lipun alle ja niissä on puhdas EU-miehistö. Miehitysneuvotteluiden lopputulosta voidaan pitää hienona saavutuksena Suomen öljykuljetusten huoltovarmuuden turvaamisen ja suomalaisen miehistöosaamisen kannalta. Uudet tankkerit tarjoavat työpaikkojen lisäksi myös harjoittelupaikkoja merenkulun opiskelijoille. Tankkilaivoilla työskentelyyn pätevyyksiä voi hankkia vain työskentelemällä aluksilla. Suomen lipun alle saapuvat alukset ovat tärkeitä suomalaisen merimiesosaamisen tulevaisuuden turvaamisen osalta.

Kulunut vuosi on koetellut suomalaista merenkulkua, mutta koronarokotusten myötä matkustusrajoituksia aletaan vähitellen purkamaan. Matkustajalaivoilla saatetaankin nähdä tulevana kesänä jopa yleisöryntäyksiä, kun ihmiset lähtevät risteilemään ja virkistytymään Itämerelle kotona vietetyn koronavuoden jälkeen. Matkustajalaivat ovat viihtyisiä ja helppoja kohteita terveysturvalliseen lähimatkailuun. Uudet risteilykohteet kotimaassa ovat varmasti monien mieleen. Hanko, Kotka, Turku ja Ahvenanmaa kutsuvat ja tulevaisuudessa keula ehkä kohti Raumaa, Poria tahi Vaasaa. Matkustetaan siis Suomessa: työtä ja toimeentuloa kotimaahan.

Suomalaiset merimiehet eivät saa joutua merenkulun päästökaupan maksumiehiksi

Suomalaiset varustamot häviävät kilpailun kuljetuksista, jos kolmannet maat saavat ajaa ohituskaistaa ja jäävät merenkulun päästövähennysten ulkopuolelle. Paras järjestelmä merenkulun päästöihin olisi globaali järjestelmä, joka koskisi kaikkia valtioita.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO päättää kesäkuussa vuoden 2023 alusta voimaan tulevista laivojen päästövähennyskeinoista. Tavoitteena on vähentää laivojen hiilidioksidipäästöjä vuoden 2008 tasosta 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 70 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Samaan aikaan Euroopan Unioni on laajentamassa päästökauppajärjestelmäänsä merenkulkuun.

IMO:ssa ja EU:ssa tehtävässä edunvalvonnassa on oltava valppaana, ettei Suomelle käy kuten merenkulun rikkipäästöjen osalta. Suomi alkoi noudattaa vuonna 2015 ensimmäisenä valtiona maailmassa tiukimpia rikkipäästörajoituksia. Kolmannet maat, kuten Venäjä, jäivät sopimuksen ulkopuolelle. Venäjälle kuljetettiin Itämeren pitkin edelleen rahtia raskaalla polttoöljyllä, samaan aikaan kun Suomessa olivat voimassa maailman tiukimmat päästörajoitukset. Jos kolmannet maat jäävät IMO:ssa nyt tehtävistä merenkulun päästöjä koskevista sopimuksista jälleen ulkopuolelle, saattaa se ohjata kuljetuksia Suomen satamista suoraan Pietariin.

Suomalaisilla varustamoilla on käytös-

sään maailman ympäristöystävällisin tonnisto. Uutta teknologiaa kehitetään koko ajan lisää. Uuteen kalustoon investoiminen maksaa ja suomalaisten varustamoiden on haastavaa kilpailla kuljetuskustannuksissa halvempia kilpailijamaita vastaan. Maailmanlaajuinen merenkulun päästökauppajärjestelmä toisi kaikki valtiot ja varustamot samalle viivalle päästöjen osalta eikä kilpailu vääristyisi.

Ympäristöystävällisyyden parantamisen ja merenkulun päästöjen vähentämisen tulee johtaa eurooppalaisen tonniston ja merityöpaikkojen säilymiseen ja kasvuun, ei vähenemiseen. Nopealla aikataululla mahdollisesti toteutettavat päästövähennystavoitteet eivät saa johtaa siihen, että suomalaiset varustamot kiristävät kilpailukykyä irtisanomalla suomalaista miehistöään ja yrittävät vaihtaa heidät halvempaan, EU:n ulkopuoliseen työvoimaan.

Liian tiukat päästörajoitukset eivät saa myöskään johtaa alusten ulosliputtamiseen pois Suomesta.

Julkisuudessa on esitetty, että IMO:ssa ja EU:ssa merenkulkuun kohdistuvien päästövähennysten hintalappu olisi suomalaisille varustamoille jopa 500 miljoo-

naa euroa. Suomalaiset varustamot tarvitsevat työkaluja ja rahoitusta, jolla ne voivat investoida uuteen tonnistoon mahdolliset päästövähennystavoitteet saavuttaakseen.

EU:n sisällä on myös hyvä huomioida paikalliset olosuhteet merenkulun päästövähennystavoitteiden osalta. Suomi on talvimerenkulusta riippuvainen valtio ja kansallinen jäänmurtomme on turvattava. Jääolosuhteissa liikkuminen kuluttaa enemmän polttoainetta, joten talviolosuhteet asettavat suomalaiselle merenkululle omat erityishaasteensa.

Ympäristöarvojen lisäksi huomiota on kiinnitettävä yritysten toimintaan ja kuljetusketjujen eettisyyteen. IMO:ssa ja EU:ssa tehtävät merenkulun päästöjä koskevien päätösten tulee pohjautua siihen, että varustamoelinkeinolla on toimintamahdollisuuksia Euroopan alueella. Päätösten tulee johtaa ympäristön tilan ja varustamoelinkeinon tulevaisuuden parantumiseen ja uusien työpaikkojen luomiseen EU:n alueella. Merenkulku on maailman ympäristöystävällisin kuljetusmuoto, jolla on vahva tulevaisuus. Ala teknistyy, mutta miehistöä ja osaamista tullaan tarvitsemaan merenkulussa aina. 



M/s Viking Glory alkaa liikennöidä Suomen lipun alla

Viking Linen uusi lippulaiva, M/s Viking Glory, aloittaa liikennöinnin Suomen lipun alla Turku–Ahvenanmaa–Tukholma-reitillä vuoden 2022 alussa.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA VIKING LINE



Viking Linen päälouottamusmies **Tero Palokoski** on äärimmäisen iloinen, että M/s Viking Glory saapui Suomen lipun alle.

– Saamme lisää työpaikkoja suomalaisille merimiehille. Suomalaisista merityöpaikoista on kova huoli ja tämä on todella hyvä uutinen.

Päälouottamusmies Palokosken mukaan suomalaisilla matkustajalaivoilla tarvitaan tänään ja tulevaisuudessa tekijöitä.

– Merimiehistä, joita aluksillamme työskentelee, on pidettävä kiinni ja uusia osajia on saatava kasvamaan.

Vahva usko suomalaisen merenkulun tulevaisuuteen

Palokoski kertoo, että hänellä on ollut vahva usko, että uusi alus saapuu Suomen lipun alle.

– M/s Viking Glory on suuren kokoluokan alus ja vaatii myös enemmän miehistöä kuin M/s Amorella, hän muistuttaa.

– Vaikka Viking Line joutui luopumaan loppukeväästä yhdestä aluksesta, M/s Viking Glory on sijoitus tulevaisuuteen ja tilanne näyttää hyvältä työllistymisen osalta uudessa aluksessa. Tuleeko kaikki väki edes riittämään, Palokoski pohtii rekrytoinnin mahdollista lisätarvetta.

Tänä kesänä erikoisristeilyitä Kotkaan, Hankoon ja Turkuun

Matkustusrajoitukset ovat pakottaneet Viking Linen kehittämään uudenlaista toimintaa. Ruotsin ja Latvian koronatilanteen vuoksi Viking Line on joutunut perumaan lähtöjä Visbyhyn ja Riikaan.

Varustamo aloittaa kesäkuussa terveys- ja turvalliset kotimaan risteilyt uusiin kohteisiin. Risteilyalukset ankkuroivat Turkuun, Hankoon ja Kotkaan.

Suunnitteilla uusia reittikohteita, kun koronatilanne lieventyy

Viking Line on harkinnut uusien reittien avaamista Suomen ja Ruotsin välillä, kunhan koronatilanne parantuu ja matkustusrajoituksia maiden välillä lievennetään.

Yksi ajatuksista on ollut erikoisristeily Tukholmasta Vaasaan tai Pietarsaareen. Myös Rauma, Pori ja Saarenmaa ovat olleet varustamon pohdinnoissa mahdollisia tulevaisuuden kohteita. ⚓

Viking Line myi M/s Mariellan Italiaan

Viking Line ilmoitti toukokuussa myyneensä M/s Mariella –laivan Italiaan Corsica Ferries SAS –varustamolle. Mariellan uudeksi nimeksi tulee M/s Mega Regina.

M/s Mariella oli noin vuoden päivät myynnissä. Laivakaupalla Viking Line pyrkii vahvistamaan koronapandemian kurittamaan talouttaan.

Kosmetologista merikapteeniksi

Viime keväänä merenkulussa alkaneet lomautukset ovat vaikuttaneet eri tavoin merimiesten elämään. Osa on ottanut pitkän lomauksen lomana, ja toiset suunnanneet kohti uutta. Kosmetologi Erika Jaranne on nuori merimies ja esimerkki osaajista, joista varustamoiden tulee pitää ehdottomasti kiinni. Hän odottaa kesän risteilykauden alkua, että pääsee palaamaan takaisin töihin.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT VANESSA JENSEN JA GETTY IMAGES



Merimies Erika Jaranne oli toukokuun lopussa työharjoittelussa Suomen lipun alla olevalla M/s Jennifer-rahtilaivalla Tukholman edustalla.

Ikävä kyllä, olen kuullut todella monilta nuorilta, että he ovat löytäneet maista uuden vakkariapaikan. Itseleni on noussut huolenaiheeksi, onko laivoille riittävästi työntekijöitä, kun risteilyt jälleen käynnistyvät. Ainakin ruuhkaristeilyille voidaan joutua rekrytoimaan uutta väkeä.

Erika työskenteli kosmetologina M/s Gabriellan spa-osastolla, kun lomautukset viime keväänä alkoivat. Syksyllä hän haki kouluun ja aloitti opinnot merikapteeniksi Yrkeshögskolan Noviassa.

– Ajattelin, että on parempi käyttää aika hyödyksi ja opiskella, kuin maata vain kotona.

Erikalla on pieni lapsi. Hän on päiväkodissa, kun äiti opiskelee.

– Opinnot ovat sujuneet hyvin, ja olen saanut kaikki syksyn sekä kevään kurssit suoritettua.

Merityö mahdollistaa hyvän vanhemmuuden

Nyt Erika odottaa risteilykauden al- ➤

kamista, sillä hän haluaa palata ehdottomasti takaisin merille töihin niin pian kuin mahdollista. Hänen määräaikainen sopimuksensa päättyi helmikuussa.

– Merityö tarjoaa vanhemmuuteen hyviä puolia: kun olet vapailla, voit viettää lapsen kanssa paremmin aikaa kuin maatoissa ja voit lähteä vaikka lomamatkalle, Erika tuumii.

Isovanhemmat auttavat lapsenhoidossa, kun Erika on merillä. Hän ei näe tulevaisuuttaan maatoissa.

– Maissa tarjolla olevat työt ovat pitkälti vuorotöitä, enkä halua siirtää lastani vuoropäiväkotiin. Merillä vapaat ovat pidemmät kuin pelkkä viikonloppu, joka menee ihan silmänräpäyksessä.

Nuoresta iästään, 24, huolimatta Erikalla on paljon merityökokemusta. Hän aloitti vuonna 2015 Tallink Siljalla M/s Baltic Princessillä, on työskennellyt M/s Silja Serenadella ja tehnyt muutamia keikkoja M/s Viking Gracella ja M/s Mariellalla. Viimeksi

hän oli M/s Gabriellassa.

– Toivon kyllä, että risteilytilanne normalisoituu. Odotan kovasti, että pääsen töihin heti kun mahdollista ja olen käytettävissä. Viime kesänä tein pari viikkoa töitä M/s Viking Gracella ja viikon M/s Amorellassa. Myös joulun aikaan olin merillä.

”Sisäänhyppääjille” koronavuosi toi elämään eniten epävarmuutta

Nuorena työnsaannin epävarmuutta kestää paremmin kuin vanhempana. Vikaraajille koronan tuoma tyhjyyden päälle jääminen on ollut erittäin raskasta, Erika ”sisäänhyppääjänä” tietää.

– Sisäänhyppääjänä voi toki aina sanoa, ettei ole käytettävissä, jos on omaa menoa. Itselläni on periaate, että otan vastaan kaiken työn mitä tarjotaan, hän toteaa.

– Uskon, että palaamme pian normaaliin, kun koronatilanne saadaan rauhoittumaan. Menemme hyvään nousuun. Jotkut



matkustajat voivat vältellä ainakin aluksi pitkiä ulkomaanmatkoja, niin risteilylavoille saattaa liikkua paljon matkustajia, nuori merimies näkee kuitenkin valonka joa horisontissa.

Voisiko suomalainen matkustajalaiva risteillä Puolaan tulevaisuudessa?

Koronavuoden seurauksena matkustajalaivarustamot ovat kehittäneet uusia risteilykonsepteja. Viking Line -varustamo tekee tulevana kesänä erikoisristeilyjä Kotkaan ja purjehtii Tall Ships Races -alusten vanavedessä Tallinnaan, Turkuun ja Maarianhaminaan. M/s Gabriella lähtee Helsingistä Turkuun 4.7.2021 ja Maarianhaminaan 22.7.2021

ja 26.7.2021 Tall Ships Races -kisan aikaan.

– Erikoisristeilyt ovat hieno avaus matkustajalaivarustamoille miettiä uudenlaisia risteilykohteita ja konsepteja. Esimerkiksi Viking Line onnistui mielestäni jo viime kesänä hyvin Ahvenanmaan risteilyiden kanssa.

Erika kertoo monesti miettivänsä matkustajalaivoille uusia ideoita.

– Viime kesänä mietin, että Viking Line voisi risteillä Puolaan. Gdansk on todella hieno kaupunki. Olen varma, että sinne olisi paljon lähtijöitä. Laivan ei tarvitsisi lähteä sinne joka päivä, vaan esimerkiksi vain kerran viikossa.

– Pidemmän laivamatkan aikana ihmiset ehkä myös asioisivat ja kuluttaisivat hieman enemmän rahaa laivalla, Erika pohtii liiketaloudellista kannattavuutta.

Työssä spa-osastolla

Erika on työskennellyt laivalla tax free-kassalla, kosmetiikkaosastolla, buffassa, kahvilassa ja yökerhossa. Ammatiltaan hän on kosmetologi. Ennen lomautusten alkamista hän työskenteli M/s Gabriellan spa-osastolla.

– Gabriellan spa:ssa työskentelee kaksi henkilöä. Teemme hoitoja ja pidämme pystyssä saunasastoa ja saunabaaria.

Sillä välin, kun toinen tekee kosmetologin töitä, toinen pitää pystyssä saunabaaria. Jos asiakkaita on enemmän, muilta osastoilta tulee tuuraajia.

– Vain Viking Linella on tarjolla spa-osastojen yhteydessä kosmetologin palveluita. M/s Gabriellasta löytyy kaksi hoitohuonetta, toinen isompi ja toinen pienempi.

– Monet asiakkaat ovat kertoneet saapuvansa meille risteilylle, koska risteilymatkan aikana voi käydä kasvohoidossa. Suurin osa laivoilla työskentelevistä kosmetologeista on suorittanut CIDESCO-tutkinnon, eli tekemämme kosmetologin hoidot ovat kansainvälistä tasoa, Erika kertoo.

CIDESCO-sertifikaatista on hyötyä, sillä etenkin ulkomaalaiset matkustajat käyvät paljon kosmetologisissa hoidoissa. Erika valmistui kosmetologiksi Paraisilta Axxell-ammattikoulusta, jossa hän suoritti CIDESCO-tutkinnon.

– Meille saapui ulkomailta tuomari arvostelemaan työmme. Tutkinto sisältää paljon opiskelua ihmisen kehon toimivuudesta ja tuotteiden raaka-aineiden käytöstä ja vaikutuksista.

Suurin osa sanastosta piti myös osata latinaksi.

Kasvohoidon aikana käydään läpi asiakkaan hoitorutiinit kotona.

– Viking Linella myydään nykyisin Baborin ihonhoitosarjaa. Se on tunnetumpi sarja kuin edeltäjänsä. Jos asiakkaalta puuttuu jokin tuote hoitorutiinista, suosittelemme ja myymme sen hänelle.

Erika kertoo olevansa hyvä myyjä. Väkin myyminen ei ole hyvää myyntityötä, vaan se voi peräännyttää asiakkaan.

– Kerron asiakkaalle tuotteesta faktat. Hän joko ostaa sen heti tai jää miettimään sitä ja palaa ostamaan tuotteen myöhemmin, kun on tehnyt ostopäätöksensä. Laiva on ympäristönä sellainen, että se mahdollistaa asioinnin ajan kanssa.

Terveysteen ja hyvinvointiin liittyvät palvelut matkustajalaivojen tulevaisuutta

Erilaiset terveyteen ja hyvinvointiin liittyvät palvelut olivat nousussa jo ennen korona-aikaa. Tulevaisuudessa matkustajalaivoilta tullaan hakemaan entistä enemmän niihin liittyviä palveluita.

M/s Gabriellan spa-osastolta löytyy kaksi saunaa, höyrysauna, kaksi poreallasta, tuoksuvat elämyssuihkut ja saunabaari. Monet asiakkaat saapuvat spa:han vain rentoutumaan. Turisteja on ohjeistettava, kuinka kylpylässä toimitaan.

– Ohjeistamme, että kylpyyn mennään suihkun kautta. Turistit ovat kiitollisia saamastaan ohjeistuksesta.

Spa on auki kello 23 saakka. Spa:ssa käy yksittäisiä risteilijöitä, polttariporukoita sekä yritysasiakkaita.

– Mielestäni erilaiset teemapäivät voisivat olla spa-osastolle hyvä idea ja vetäisivät väkeä. Esimerkiksi K18-illat, jolloin aikuiset saisivat olla kylpylässä rauhassa esimerkiksi kello 20 eteenpäin. Nyt spa on auki kello 23 saakka koko perheelle.

Jos kylpylässä on vähän asiakkaita, monet kysyvät voivatko kuunnella omaa musiikkia. Jos muita asiakkaita ei ole, annamme luvan. Nuoriso tykkää bilettää. Spa-disconkin voisi joskus järjestää, Erika ideoi. 



Du kan läsa den här artikeln på svenska: smu.fi/på-svenska

Kesä on paras elvyttäjä:

Päivä merellä – Suomen lipun alla

Suomen lipun alla seilaava M/s Finlandia puskee joka päivä urhoollisesti Helsingin ja Tallinnan väliä, vaikka matkustajamäärät ovat pudonneet kymmenesosaan entisestä. Usko parempaan tulevaisuuteen on kuitenkin luja.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT PAULA MIKKONEN JA ECKERÖ LINE

Perjantaiamu Helsingin Länsisatamassa ja hiljainen koronakevät on vaihtumassa kesään. Ylioppilaskujat, valmistujaiset ja juhannus ovat ovella, mutta verovapaiden virkistysjuomien hakijat ovat poissa.

Eckerö Linen M/s Finlandia on valmiina päivän ensimmäiselle lähdölle Tallinnaan. Menneen maailman jonoista ei ole tietoaakaan, ja niin matkustajat kuin ajoneuvot sujahtavat hetkessä aluksen uumeniin.

– Hiljaista on ja lainarahalla ajetaan. Tällä lähdöllä on vajaat 300 matkustajaa, kun rajoitukset sallisivat 1200 matkustajaa. Henkilöautoja mahtuu 300, mutta tulijoita on vain 120. Rekkoja on kilometrin verran eli 60 rekkaa, M/s Finlandian intendentti **Åsa Brandt** laskee.

Laivan kolmas autokansi täyttyy hetkessä valtaosin Viron, Latvian, Liettuan ja Puolan kilvissä olevista rekoista. Jos koronasta on ollut paljon haittaa, niin on siitä ollut joillekin hyötyäkin.

– Koronan ansiosta liikenne sujuu nyt hyvin isoissa kaupungeissa kuten Helsingissä ja Tallinnassa. Laivaan pääsee nopeammin. On vain pakko pitää mieli positiivisena ja koronatestit negatiivisena,

Robertiksi esittäytyvä puolaiskuski nauraa.

Robert ei välttämättä tarvitse negatiivista koronatestiä. EU:ssa on voimassa tavaroiden vapaan liikkuvuuden turvaava ohjeistus. Sen mukaan rekkakuskeilta ja liikennealusten miehistöiltä ei vaadita negatiivista testitulosta rajan ylityksessä.

Harjanvarsi kutsuu

Jos pandemia on pitänyt matkustajat kotosalla, niin samoin on käynyt laivan työntekijöille. Kun Finlandia lähtee Länsisatamasta, mukana on aluksen normaalista 120 työntekijästä vain 73 ja kolme harjoittelijaa.

– Vaikeinta on ollut, että emme ole tienneet, milloin ja miten matkustussäännöt muuttuvat rajoilla. Nyt näyttää paremmalta ja pystymme jo kertomaan työntekijälle työhöntulon päivämääriä. Se on suuri helpotus molemmille osapuolille, Åsa Brandt sanoo.

Vaikka työntekijöitä on jouduttu kotiuttamaan, työt ovat pysyneet laivalla. Koronan vastainen taistelu vaatii puhtautta ja harjanvarteen ovat tarttuneet niin kokki, kokousvastaava, sairaanhoitaja kuin housekeeping supervisorkin.

– Järjestys on ollut, että lomautettuja siivoajia ovat tuuranneet firmassa pitkään

työskennelleet työntekijät. Järjestely on toiminut tosi hyvin, Åsa Brandt vakuuttaa.

Sanojensa vakuudeksi intendentti Brandt lähtee toimistostaan ja suuntaa laivan tax-free-myyvälään. Siellä hän istahtaa kassalle ja aloittaa työt. Intendentin kassa vetää hyvin.

– On terveellistä nähdä toisten töitä. Kun näkee asiat monelta kantilta, ymmärrys lisääntyy, Åsa Brandt tuumaa.

Eckerö Linen laivoilla työskentelee 350 henkilöä. Matkustamohenkilökunnasta noin 70 prosenttia on ollut lomautettuna lähes yhtäjaksoisesti maaliskuusta 2020 lähtien. Yhtiön toimitusjohtaja **Taru Keronen** lupaa helpotusta viimeistään heinäkuuksi.

– Silloin tulee muutaman viikon jakso, jolloin meripuolen henkilökunta kutsutaan töihin. Syksyn osalta on valitettavasti edelleen epäselvää, mikä on työllisyystilanne. Tämä riippuu täysin Suomen hallituksen päätöksistä, Keronen sanoo.

Onnenpyörä ei pyöri

M/s Finlandian ravintoloissa on hiljaista. Kun kolme espanjalaisneitoa kuulee, että ennen vanhaan täällä Onnenpyörä >>

Euroopan parlamentti ja EU:n jäsenvaltiot ovat sopineet matkustusta Euroopassa helpottavasta koronapassista. Sopimuksen mukaan EU-maan kansalaiset saavat digitaalisen terveyspassin, josta ilmenevät koronarokotukset, koronatestien tuloksen ja sairastettu korona.



Tällä hetkellä voimassa olevat ravintolarajoitukset eivät koske ulkomaanliikenteessä olevia aluksia.



– Lähdemme vielä 21.40 Helsingistä Tallinnaan. Mikäs siinä on matkustaa, kun olutta ja lonkeroa on tarjolla miltei puoleen yöhön saakka, baarimestari Kjell Robertsson nauraa.

pyöri, tanssilattia oli täynnä, trubaduuri laulatti pubissa, varttunut väki jännitti bingo-numeroita ja karaokelaulajat särkivät korvia, senjoritojen kasvoille nouse epäusko.

– ¡Madre mia! Vain kahden tunnin laivamatka ja niin paljon ohjelmaa. Eikö kaunis merimaisema ja raikas ilma riitä suomalaiselle, espanjalaisneidot ihmettelevät.

Risteilyemäntä **Satu Heikki** kutsuttiin takaisin töihin toukokuun lopussa kahdeksan kuukauden lomautuksen jälkeen. Kun tieto lomautuksesta tuli, Satu antoi Tampereen vuokrakämpänsä pois ja muutti äitinsä luo Tornioon.

– Entisenä osuuskauppalaisena menin töihin paikalliseen Prismaan. Sain ansaita lokakuusta maaliskuun alkuun asti 500 euroa ja sen jälkeen 300 euroa kuukaudessa siten, että tienestit eivät vaikuttaneet ansiosidonnaiseen päivärahaani, Satu Heikki sanoo.

Risteilyemäntä Satu Heikin ensimmäiset lomautuksen jälkeiset työpäivät menivät siivotessa. Työn kuvaan kuuluu mm. tehostettu ”rapputreeni” eli laivan käytävien kaiteiden, pelikoneiden ja hyttien pintojen desinfiointia.

– Risteilyemännän työt alkavat kesäkuun puolivälissä, kun aloitamme Hangon risteilyt. Siellä ei näillä näkymin tanssita, mutta luvassa on stand up-komiikkaa ja bilebändimys. Töitä on luvassa elokuun loppuun, sen jälkeen kaikki on auki, Satu Heikki sanoo.

Jos laivan sisätiloissa on hiljaista, niin autokannella käy vilске. Trukit risteilevät henkilö- ja pakettiautojen seassa täysine verovapaine virkistysjuomalasteineen. Kuuden tunnin miniristeilylle tullut **Antti Koski** lappaa pirssinsä peräkonttiin olutta ja lonkeroa sekä muutaman pullon jäykkää.

– Lähdin, kun auton sai ilmaiseksi mu-

kaan. Tilasin lastin etukäteen netistä ja tavarat toimitettiin auton viereen. Hintaa näille juomille tulee 400–500 euroa. Latviassa kuulemma on vielä halvempaa, mutta eiköhän nämä riitä, kouvolaalainen Antti Koski tuumaa.

Kun M/s Finlandia saapuu satamaan, ulospääsyä odottaa vain muutama matkustaja. Tallinna ei houkuttele, vaikka laivalta pääsee maihin ilman ennakkoon tehtyä koronatestiä.

Kaikki kiinni koronasta

Tallinnan terminaalissa laivan lähtöä Helsinkiin odottaa parisataa henkilöä. Laivayhtiö edellyttää tulijoilta joko negatiivista koronatestitulosta tai lääkärintodistusta viime puolen vuoden aikana sairastetusta koronasta.

– Elpyminen riippuu nyt paljolti Viron tilanteesta. Tänäa maan ilmaantuvuusluku on 222 koronatartuntaa 100 000 asukasta



Vera Huolmanin on tyytyväinen, että hänen työntajansa seilaa Suomen lipun alla. – Käteen jäävä pakka on 2000 euroa ja ylöspäin. Lisäetuna vielä huokea merimiehen veroprosentti. Ero Viron lipun alla seilaaviin kollegoihin on suuri, Vera Huolman sanoo.

kohden, kun se Suomessa on 45. Onneksi käyrät sojottavat alaspäin. Hangon risteilyt eivät yksinään kesäämme pelasta, intendenti Åsa Brandt sanoo.

Kello 12.00 Finlandia kääntää keulansa kohti Helsinkiä. Baarimestari **Kjell Robertsson** seisoo hyväntuulisena Pub Telakan tiskin takana, vaikka takana on runsaan kymmenen tunnin työmatka.

– Maarianhaminan lentokenttä on puolitoista kuukautta kiinni, joten tulin viime yönä laivalla ensin Turkuun ja sieltä aamujunalla Helsinkiin. Tämä lähtö on hiljainen, mutta seuraavalle tulevat viikonlopuksi kohti tulevat virolaiset. Silloin on kiirettä, Kjell ennustaa.

Sitten tiskille saapuu matkan ensimmäinen asiakas. Tilaus on se tavanomainen jo vanhan normaalin ajoilta: olut ja jeegeri.

– Kylmällä menee myös Irish Coffee. Siinä ne tavallisimmat, baarimestari Kjell

Robertsson nauraa.

Samalla kun laivan buffetin kylmäpöydästä vastaava **Vera Huolman** desinfioi Telakka-pubin pintoja, laivan buffet-osastoon marssii joukko rekkakuskeja. Vanhan normaalin buffet-herkkujen sijaan tarjolla on perunamuusia, lihapullia ja kalafileetä.

– Siellä ravitaan nyt rahdinkuljettajat kotiruualalla, Vera sanoo.

Vaikka toistaiseksi Vera Huolman pitää kädessään ruokalistan sijasta desinfiointipulloa, on turkulaisen tulevaisuus toivoa täynnä. Takana on lokakuussa alkanut lomautus ja edessä loppuunmyytyjä pöytäkattauksia kesä- ja heinäkuun risteilyille Hankoon.

– Buffetissa työskentelen itsenäisesti eikä kaikkiin työn vaiheisiin tarvitse enää hakea hyväksyntää. Siivous taas on tiimityötä, ja siinä olen hieman ”epämukavuusalueella”. Palaan taas itseni herraksi kesäkuun 7.

päivä, kun aloitan kokin työ, Vera sanoo.

Iloisena ihmisenä Vera löytää koronavuodesta myös hyvää. Ansiosidonnainen päiväraha on taannut riittävän toimeentulon ja antanut mahdollisuuden viettää lomautuskuukaudet kotona Suomen Turussa nelivuotiaan **Matilda**-tyttären kanssa.

– En tunne ”sapattivapaastani” huonoa omaatuntoa. Olen tehnyt koko ikäni työtä ja maksanut verot sekä eläke- ynnä ay-maksut. Toki minulla on varasuunnitelma. Jos kokin työt laivalla loppuvat, voisin kiivetä rekan rattiin. Pääsisin taas laivalle, Vera Huolman nauraa.

Tallinnasta laivaan nousseita matkustajia kehoitetaan täyttämään koronan jäljitystä ja seurantaan helpottava lomake, kun Helsinki alkaa siintää horisontissa. Perillä satamassa odottaa vielä koko laivamatkan edullisin tarjous: ilmainen koronatesti.

– Käyn testissä joka kerran, kun ➤



– Tulevat Hanko-risteilyt ovat herätelleet muutaman hengen kaveriporukoita varaamaan tilojamme, Piritta Juntila sanoo



– Suomalaiset käyttävät hyvin maskia, ulkomaalaiset eivät ihan yhtä tunnollisesti, tax-freen kassaa tuuraava laivan intendentti Åsa Brandt pohtii.

lähden laivalta kotiin. Tulos tulee sitten tekstiviestinä 12 tunnin sisällä. Meillä on ollut hyvä tilanne, henkilökunnastamme ai-noastaan kaksi on saanut tartunnan, toinen viime ja toinen tänä keväänä, intendentti Åsa Brandt sanoo.

Kevään ennätys

M/s Finlandian päivän toinen lähtö Helsingistä Tallinnaan antaa jo osviittaa tulevas-ta. Kun ovet laivaan aukeavat, sisään ryntää vantterra joukko keski-ikäisiä uroksia. Peräs-sä kipittävät nuoremmat ja jälkijoukoissa ikääntyneet ja jalkavaivaiset.

Etujoukoilla suunta on selkeä. Hetkessä Pub Telakan tiskin eteen muodostuu pitkä jono. Tiskin takana baarimestari Kjell Robertsson laskee vaahtopäistä tuoppeihin ja pyyhkii välillä hikeä visiiristään.

– Minun lisäksi laivalla töissä on toinen baarimestari tuolla ylhäällä kansiravinto-lassa. Kyllähän meidän päivä venyy puoleen yöhön saakka. Maissa olevat ravintolarajoi-

tukset eivät koske ulkomaan liikenteessä olevia aluksia, Kjell Robertsson sanoo.

Korona tuntuu olevan kaukana. Ääntä riittää ja tuoppeja kumotaan. Hyvin ansaitun maljan voi nostaa rankan työviikon päätteeksi tai vaikkapa M/s Finlandian vas-tasyntyneen ennätyksen kunniaksi.

– Uusi kevään ennätys on nyt 662 mat-kustajaa, intendentti Åsa Brandt ynnää matkustajalistasta.

Eckerö Linen toimitusjohtaja Taru Kero-nen ei odota vielä tältä kesältä kummoista tulosta.

– Kunhan päästään viime kesän luke-miin. Silloin kesä-elokuun aikana päästiin noin puoleen normaalikesien määrästä. Näyttää siltä, että vuoden 2019 matkustaja-määrät voitaisiin saavuttaa vasta vuonna 2023, Taru Keronen ennustaa

Missä maskit

Laivan tax-free-myymälän digitaaliset mai-nos- ja tarjouskyltit ovat vaihtuneet turva-

ja hygieniaohteisiin. Silti yllättävän moni kämmenselkäänsä parfyymia pirskotteleva leidi, viinilaatuja vertaileva pariskunta ja olutta hamstraava isäntämies liikkuu myy-mälässä ilman maskia.

Tax-freen kassaa tuuraava intendentti Åsa Brandt on kehittänyt keinoon muistut-taa vaatimuksesta, joka edellyttää kaikilta yli 12-vuotialta matkustajilta kasvomaskien käyttöä Eckerö Linen aluksilla.

– Kun tapaam maskittoman matkusta-jan, osoitan aina kädelläni omaa maskiani. Se toimii hyvin symbolina maskien tärkei-destä, oli sitten matkustajan kieli mikä ta-hansa. Suomalaiset käyttävät hyvin maskia, ulkomaalaiset eivät ihan yhtä tunnollisesti, Åsa Brandt sanoo.

M/s Finlandian kokous- ja loungetilat ammottavat tyhjyyttään. Ennen koronaa ne tarjosivat palveluja yli 200 asiakkaalle, mut-ta nyt asiakasmäärät ovat kymmenesosa aiemmasta.

Kokousvastaava Pirita Juntilan työajaj-



– Risteilyemännän työt alkavat kesäkuun puolivälissä, kun aloitamme Hangon risteilyt, risteilyemäntä Satu Heikki sanoo.

ta osa kuluukin yleisiä tiloja ja hyttejä siivoillen.

– Suomalaiset yritykset ovat käyttäneet tiloja jonkin verran. Täältä on haettu rauhaa ja tietysti myös turvaa koronatartunnalta. Tulevat Hanko-risteilyt ovat herättelleet muutaman hengen kaveriporukoita varamaan tilojamme, Pirita Junttila sanoo.

Tallinnan satamassa laiva tyhjenee hetkessä. Jäljelle jää harvalukuinen miniristeilijöiden joukko. Tunkua ei ole odotettavissa päivän viimeiselle Helsingin lähdöllekkään. Tulossa on vain parisataa matkustajaa.

– Tämän toukokuun viimeisen perjantain luvuksi jää 1800 matkustajaa. Se ei ole paljon, kun ennen koronaa kauniina kesäpäivänä vastaava luku olisi ollut yli 8000, Åsa Brandt laskee.

Kova kohtalo yhdistää

Samalla kun M/s Finlandia ottaa sisään Tallinnassa uusia matkustajia ja rahtia, satamaltaassa M/s Viking XPRS kääntää

keulansa kohti Helsinkiä. Korona-aikaa kuvastaa hyvin se, että laivan kannelta puutuva Tallinnalle hyvästejä heiluttavat matkustajat.

Eikä ihme. Viking Linella oli vielä vuoden 2019 tammi-huhtikuussa 1,6 miljoonaa matkustajaa. Tänä vuonna vastaava luku on vain runsaat 230 000 matkustajaa.

Viking Linen tiedotusjohtaja **Johanna Boijer-Svahnström** harmittelee Suomen vieranomaisten asettamia tiukkoja matkustusrajoituksia.

– Ne eivät ole yhdenmukaisia muun EU:n kanssa. On iso riski, että matkustuksen avautuessa Suomi tulee jäämään Euroopan peränpitäjiksi. Lomautukset jatkuvat alalla, jos ei matkustusta saada käynnistettyä.

Kun Viking XPRS pääsee aavalle, satamaan saapuu Tallink Siljan M/s Megastar. Ilmiö on sama kuin kilpailijalla, autiolla kannella ei näy kamerakaulaisia kaupungin silhuetin kuvaajia.

Tallink Siljan viestintäjohtajan **Marika Nöjdin** laskelmat näyttävät, että yhtiön laivoilla oli tämän vuoden tammi- ja huhtikuun välisenä aikana 83 prosenttia vähemmän matkustajia kuin vuoden 2020 vastaavana ajankohtana.

– Odotamme paljon suomalaisille tarjotulta Yön yli merellä -risteilyiltä sekä Maarianhaminan päivämatkoilta. Myös Ruotsi-kuplan risteilyt Tukholmasta Visbyn ja Ystadiin antavat toivetta paremmasta, Marika Nöjd sanoo.

Kello 18.30 M/s Finlandia lähtee takaisin Helsinkiin.

Baarimestari Kjell Robertsson nojailee tyhjän tiskiinkin, risteilyemäntä Satu Heikki desinfioi käytävän kaiteita, kokki Vera Huolman puhdistaa kansiravintolan pöytiä ja kokousvastaava Pirita Junttila siivoaa hyttiä.

Eroa viime vuoteen kuitenkin on. Epätoivon sijasta näköpiirissä siintää parempi tulevaisuus. [📍](#)

M/s Finnmerchant liikennöi

Hangosta Puolan Gdyniaan 20 tunnissa meritietä pitkin

Finnlinesin M/s Finnmerchant ajaa säännöllistä linjaliikennettä Hangon ja Puolan Gdynian välillä. Merimatka kestää 20 tuntia. Alus kuljettaa rekkoja, trailereita ja henkilöajoneuvoja. Hiekkarannoistaan kuuluisa Gdynia on upea ja suosittu kesämatkakohde.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU

Puola seisoo Itämeren eteläpäässä kasvot kohti Suomea. Meritie Gdyniasta Hankoon on lyhyt ja suora. Itämeri ylitetään laivan kyydissä vain 20 tunnissa. M/s Finnmerchant on yksi väliä liikennöivä Suomen lipun alla purjehtiva laiva. Aluksella on riittänyt hyvin rahtia koronapandemian aikana.

– Laiva on ollut koko ajan aivan täynnä, miehistö kertoo.

M/s Finnmerchantissa on 12 matkustajayhttiä. Niitä käyttävät erityisesti rekkakuskit. Koronarajoitusten aikana hytteihin on majoitettu pääsääntöisesti yksi matkustaja per hytti.

– Laivallamme kaikki on sujunut todella hyvin. Täällä ei ole ollut koronatapauksia, eikä lomautuksia. Olemme tehneet töitä kuten ennenkin, ja rahtia on riittänyt hyvin.

16 hengen miehistö

M/s Finnmerchantissa on 16 hengen miehistö. EU-miehistöä on seitsemän henkilöä, jotka ovat suomalaisia ja virolaisia. EU-miehistön törnit kestävät kolmesta viikosta neljään viikkoon.

EU:n ulkopuolista miehistöä, filippiiniläisiä, on yhdeksän henkilöä. Filippiiniläisten törni on määräaikainen, kuuden kuukauden mittainen sopimus. Sen jälkeen he palaavat kotimaahansa takaisin ja etsivät uusia töitä sekä tekevät uuden työsopimuksen.

– Aluksellamme työskentelee onneksi aina samoja filippiiniläisiä, jotka ovat voineet palata laivallemme takaisin töihin, kun heidän määräaikainen sopimuksensa on päättynyt.

Miehistön provianttibudjetti liian pieni

M/s Finnmerchantin kokki **Anders Blåberg** pyrkii huomioimaan ruoanlaitossa eri kulttuurit ja valmistaa suomalaisen ruoan lisäksi aasialaista ruokaa. Ruoka on laivatyössä arjen ainoa juhla. Kokilla onkin työssään tekemistä, sillä varustamon laatima provianttibudjetti ei ansaitse kehuja.

– Provianttibudjetti on suoraa sanottu-

na aivan surkea. Olen laittanut konttoriin asiasta useita kertoja viestejä, mutta palautteeseeni ei ole reagoitu mitenkään. Saamme alukselle vain kaksi kertaa kuukaudessa provianttia, joista suurin osa otetaan kyytiin Puolan päästä.

– Vihannekset eivät säily aluksella millään kahta viikkoa tuoreina, jos niitä toimittetaan tänne vain kaksi kertaa kuukaudessa. Esimerkiksi kaalista joudun kuorimaan reilusti vanhoja ja huonoja lehtiä pois, jotta saan pöytään tarjolle hyvää ja tuoretta salaattia, kokkia keljuttaa.

Koronapandemia ei ole kurittanut rahtivarustamoiden taloutta, päinvastoin. Monissa varustamoissa rahtimäärät ovat kasvaneet, ja konteista esiintyy jopa pulaa. Miehistön proviantti on väärä kohde säästöihin. Merimiehet lähettävät varustamoon tulenkatkuiset terveiset, että tilanteen on ruoan suhteen parannuttava. ⚓



Finnlinesin kolme uutta hybridiroro-alusta Suomen lipun alle

Finnlinesin kolme uutta hybridiroro-alusta aloittavat liikennöinnin Suomen lipun alla. Uusien alusten myötä kaikkiaan 20 Finnlinesin alusta purjehtii Suomen lipun alla.

TEKSTI JA KUVA FINNLINES



Finneco I, tekniset tiedot:

- Toimitus vuoden 2021 loppuun mennessä
- Pituus: 238 m
- Leveys: 34 m
- DWT, tonnia: 17 400
- Lastikapasiteetti: 5 800 kaistametriä & autokansilla tilaa 5 800 m2 & sääkannen kapasiteetti noin 520 TEU
- Suunniteltu joustavaksi erilaisille roro-lasteille
- Korkein Suomen / Ruotsin jääluokka 1A Super

"Päätös on erittäin merkittävät suomalaisen merihenkilöstön ja Suomen huoltovarmuuden kannalta", Finnlines toteaa tiedotteessaan.

Kolmesta hybridiroro-aluksesta ensimmäinen, **M/s Finneco I**, laskettiin vesille Nanjing Jinling -telakalla Kiinassa 26.4.2021. Finneco I aloittaa liikennöinnin Finnlinesin Biskaja–Pohjanmeri–Itämeri-reitillä vuodenvaihteessa.

Vastaavasti alussarjan toinen ja kolmas alus, **M/s Finneco II** ja **M/s Finneco III**, aloittavat liikennöinnin vuoden 2022 aikana.

Uusissa aluksissa 38 prosenttia enemmän lastikapasiteettia

Uudet alukset ovat 238 metriä pitkiä ja las-

tikapasiteetti on 5 800 kaistametriä. Näiden lisäksi autokansilla on tilaa 5 800 m2 ja sääkannen kapasiteetti on noin 520 TEU. Toisin sanoen ne pystyvät esimerkiksi kuljettamaan noin 300 perävaunua, 150 autoa ja 500 merikonttia per matka. Verrattuna yhtiön tämän hetken isoimpiin roro-aluksiin, Breeze-sarjan laivoihin, lastikapasiteetti kasvaa 38 prosenttia.

Uudet alukset ovat huippuekologisia ja tarjoavat useita energiaa säästäviä ratkaisuita. Aluksiin asennettavat litiumioni-akkujärjestelmät mahdollistavat päästötömät satamakäynnit, sekä modernit kaksitahtimoottorit, pakokaasupesurit, aurinkopaneelit ja innovatiivinen ilmavoi-telujärjestelmä vähentävät päästöjä entisestään.

500 miljoonan uudisrakennusohjelma sisältää kolme hybridiroroa ja kaksi Superstar ropax-alusta

Finnlinesin 500 miljoonan euron uudisrakennusohjelma sisältää kolme hybridiroro-alusta ja kaksi ekotehokasta Superstar ropax-alusta. Ohjelma on yhteistyöhanke, johon osallistuu telakan lisäksi myös useita toimittajia Suomesta ja Pohjoismaista.

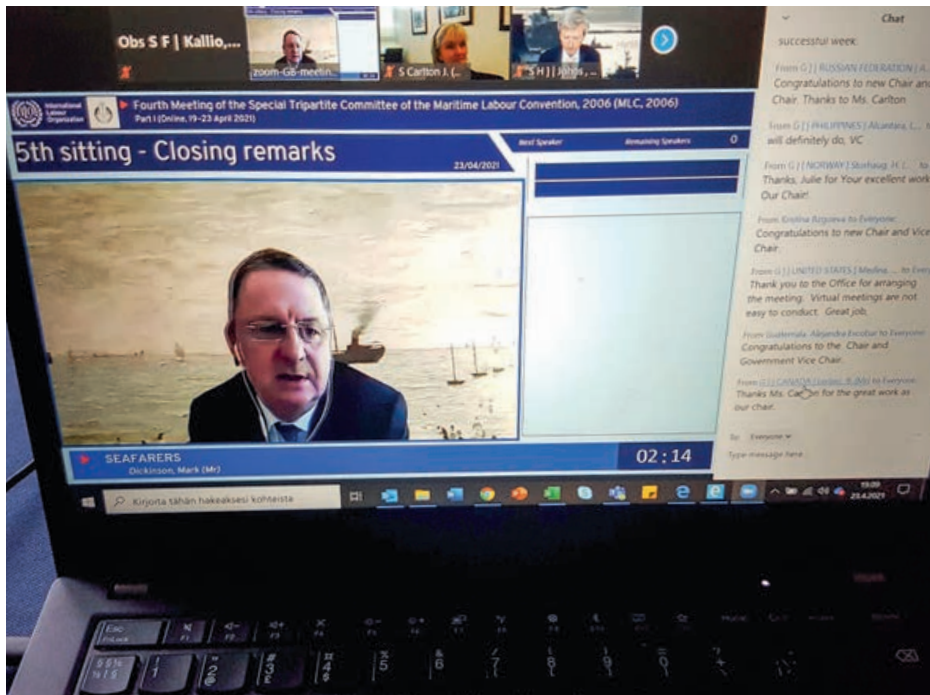
"Uudet alukset tarjoavat asiakkaillemme ja yhteiskunnille erittäin vastuullista ja ympäristöystävällistä linjaliikennettä pitkälle tulevaisuuteen. Yhteiskunnat tarvitsevat enemmän kuin koskaan luotettavia liikenneyhteyksiä, ja olemme sitoutuneet turvaamaan elintärkeät merirahditoiminnot kestäväällä ja vastuullisella tavalla," toteaa Finnlinesin toimitusjohtaja **Emanuele Grimaldi**. 

ILO MLC Special Tripartite Committee 19.–23.4.2021

Kolmikantakomitea keskusteli virtuaalisesti pandemiasta merityöyleissopimuksen näkökulmasta

YK:n alaisen Kansainvälisen Työjärjestön (ILO) vuonna 2006 hyväksymän merityöyleissopimuksen (Maritime Labour Convention, MLC) mukainen erityinen kolmikantakomitea (Special Tripartite Committee, STC) kokoontui virtuaalisesti Zoom-yhteyksin neljänteen kokoukseensa. Koronapandemiasta johtuvien poikkeusolojen takia kokous päätettiin järjestää kahdessa osassa.

TEKSTI JA KUVA SANNALEENA KALLIO



Merenkulkijoiden ryhmän puheenjohtaja Mark Dickinson pitää loppu-puheenvuoroaan kolmikantakomitean zoom-kokouksessa 23.4.2021. Kokoukseen osallistui parhaimmillaan yli 300 merenkulkijoiden, varustamoiden ja YK:n jäsenvaltioiden edustajia. Kuvassa kuuntelijoina komitean puheenjohtaja Julie Carlton ja varustamoryhmän puheenjohtaja Max Johns.

osallistui merenkulkijoiden ryhmässä **Sannaleena Kallio** Merimies-Unionista sekä valtion edustajina **Elli Nieminen** työ- ja elinkeinoministeriöstä ja **Aino-Maija Alstela** sosiaali- ja terveysministeriöstä.

Merityöyleissopimusta tarkasteltiin poikkeusolojen näkökulmasta

Komitean esityslistalla oli tässä kokouksen puolikkaassa keskustella MLC-yleissopimuksen toimivuudesta ja sen määräysten riittävyydestä niissä poikkeusoloissa, joissa maailman merenkulkijat ovat joutuneet toiminaan globaalin pandemian aikana. Merityöyleissopimuksen vähimmäistason asetettavien standardien todettiin olevan sisällöllisesti ja sanamuodollisesti riittäviä, mutta ko. määräysten noudattaminen ja käytännön toteutus puutteellista sekä työn-

Komitean pääasiallisena tehtävänä on huolehtia merityöyleissopimuksen päivittämisestä ja täydentämisestä vastaamaan alan sääntelytarpeita sekä kansainvälisen oikeuden kehitystä. Komitean työhön osallistuvat niin merenkulkijoiden kuin varustamoiden edus-

tajat maailman laajuisesti sekä ILO:n jäsenvaltiot. Puheoikeus on kaikilla osallistuvilla mailla, mutta äänioikeus vain niillä valtiolla, jotka ovat ratifioineet eli sitoutuneet noudattamaan merityöyleissopimusta. Myös Euroopan Unioni on edustettuna puheenjohtajamaan toimesta. Suomesta kokoukseen

Luottamusmiesvaalit koronapandemian aikana

MERIMIES-UNIONIN toukokuun 2021 hallituksen kokouksessa todettiin, että koronapandemian yhä jatkuessa toimitaan edelleen hallituksen viime syksynä tekemän päätöksen mukaisesti. Tuolloin päätettiin, että koronapandemian aikana päättyviä pääluottamusmieskausia jatketaan

vuodella eteenpäin. Niissä varustamoissa, joissa pandemia ei ole aiheuttanut toimenpiteitä kuten esim. lomautuksia, pääluottamusmieskaudet määräytyvät aiemman käytännön mukaisesti.

Muiden kuin pääluottamusmiesten vaalit voidaan järjestää, jos kaikkien

äänioikeutettujen (esim. osaston) työntekijöiden osallistuminen voidaan taata pandemiasta johtuvista toimenpiteistä ja olosuhteista huolimatta.

Hallitus voi tarvittaessa päättää pääluottamusmieskauden muutoksista koronatilanteen muuttuessa. [↕](#)

antajien että viranomaisten toimesta. Esimerkiksi otettiin MLC-sopimuksen määräys (A2.5.1), jonka mukaan työntekijän aluksella viettämä työrupeama ei saa ylittää 12 kuukautta. Elävän elämän esimerkkitaupaukset ovat osoittaneet, että tätä määrystä on rikottu laajalti. Merimiesten työsopimuksia on venytetty pakkotilanteissa, jossa työntekijä ei voi poistua aluksesta, koska kotimatkaa ei voida järjestää, maihin ei pääse tai hänen tilalleen ei saada toista työntekijää. Työrupeamien piteneminen on lisännyt huomattavissa määrin merenkulkijoiden mielenterveysongelmia, itsemurhia sekä hakeutumista toiselle alalle.

Merenkulkijat avaintyöntekijöitä – vain paperilla

Muita esimerkkejä yleissopimuksen määräyksistä, joiden noudattaminen on vaikeutunut tai estynyt pandemian aikana, ovat merenkulkijan oikeus saada sairaan- ja hammashoitoa maissa, oikeus käydä maissa satama-aikana sekä oikeus järjestettyyn kotimatkaan. Vaikka 57 YK:n jäsenvaltiota on tähän mennessä antanut merenkulkijoille erityisstatuksen ”key worker”, jonka tarkoituksena on ollut mm. mahdollistaa meren-

kulkijoiden sujuva matkustaminen kodin ja aluksen välillä mm. viisumikäytäntöjä ja karanteeneja keventämällä, ei tällä ole ollut sillä tavoiteltua käytännön merkitystä.

Työajoissa ja työaikakirjanpidossa puutteita – työnantajat yrittivät pyyhkiä villasella

Kokouksessa esiteltiin **World Maritime Universityn** tekemä tutkimus merenkulkijoiden työajoista ja työaikakirjanpitoon liittyvästä tietojen muokkaus- ja väärentämisilmiöstä. Raportti sai murskaavan vastaanoton työnantajapuolelta.

Kaksi päätöslauselmaa

Kokouksessa valmisteltiin kaksi suositusluontoista resoluutiota eli päätöslauselmaa. Ensimmäinen laadittiin merenkulkijoiden ja työnantajien yhteisestä esityksestä ja siinä peräänkuulutettiin jäsenvaltioiden toimenpiteitä merenkulkijoiden työn tekemisen edellytysten parantamiseksi poikkeustilanteissa. Toinen resoluutio koski merenkulkijoiden rokottamista ja maailmanlaajuisista yhteistyötä toimintaperiaatteineen ja rokotustodistuksineen ammattiryhmän terveysturvallisuuden takaamiseksi. Näiden lisäksi

komiteassa keskusteltiin yhdessä IMO/ILO:n yhteisestä työryhmästä, jonka tehtävänä olisi mm. luoda ratkaisumalleja ja ohjeita tilanteisiin, joissa merenkulkijaa epäillään rikoksesta tai hänet on jätetty oman onnensa nojaan ulkomaiseen satamaan ilman järjestettyä kotimatkaa.

Komitean neljännen kokouksen jälkimäinen puolisko on tarkoitus järjestää tasan vuoden kuluttua huhtikuussa 2022 ja fyysisesti paikan päällä ILO:n toimitiloissa Genevessä Sveitsissä. Tuolloin asialistalla ovat merityöyleissopimuksen muutosesitykset. [↕](#)

Kokouksen asiakirjoihin voi tutustua:

www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_679152/lang-en/index.htm



Merenkulun harjoitussimulaattorit ovat tulevaisuudessa kotiläppäreissä

Merenkulun harjoitussimulaattorit ovat rantautumassa kotitietokoneisiin. Turun AMK (Turun ammattikorkeakoulu) kehittää kansainvälisessä yhteistyössä merenkulun virtuaalista oppimisympäristöä, joka vastaa nykyisiä simulaattoreita.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT GETTY IMAGES JA TIF TURKU

Business Finlandin rahoittamassa MarISOT (Maritime Safe Ocean Technology) hankkeessa ollaan parhaillaan rakentamassa merenkulun harjoitussimulaattoreita vastaavaa ohjelmistoa tietokoneille. Sovellusta voi käyttää tietokoneeseen kytketyllä VR-laseilla. Tutkimushankkeen tulokset pyritään saamaan kansainvälisille markkinoille.

– Tällä hetkellä opiskelijan tai pätevyyskirjojen uusijan on matkustettava aina merenkulun oppilaitokseen paikan päälle harjoittelemaan simulaattorilla. Niihin saattaa olla myös jonoa. Uusi virtuaalinen laivaoppimisympäristö mahdollistaisi harjoittelun tulevaisuudessa kotikoneella ja maksaisi vain murto-osan siitä, mitä kouluissa olevat simulaattorit.

Pelastautumisharjoitukset kotisohvalla – ei Hollannissa

Lentoliikenteessä virtuaaliset komentositilat ovat olleet jo kauan arkipäivää ja myös tavallistenkin ihmisten saavutettavissa. Nyt vastaavat ohjelmistot tekevät tuloaan merenkulkuun.

– Ulkomaalaiset varustamot joutuvat tällä hetkellä lennättämään merimiehiä esimerkiksi Hollantiin turvallisuusharjoitukseen. Se on kallista. Tulevaisuudessa vastaavat harjoitukset voi tehdä kotona omalla tietokoneella, Turun AMK:n Tulevaisuuden

interaktiiviset teknologiat -tutkimusryhmän vetäjä, yliopettaja ja hankkeen toinen isä **Mika Luimula** visioi.

Turun AMK toimii kansainvälisen MarISOT-hankkeen teknisenä toteuttajana. Tiivistä yhteistyötä tehdään myös turkulaisen Aboa Maren kanssa.

– Vastaavia virtuaalisia hankkeita on käynnissä maailmalla tällä hetkellä muutamia. Turun AMK:n hankkeessa ei mennä eteenpäin ohjelmisto, vaan käytettävyys, dokumentointi ja sertifiointi edellä, painottaa vieraileva professori ja hankkeen isä **Evangelos Markopoulos**.

Tekoäly kehittyä kovaa vauhtia. Erilaiset virtuaaliset oppimisympäristöt tulevat laajenemaan myös merenkulkuun, halusimme tai emme. Sen tähden on hyvä, että ohjelmistoja kehitetään korkeakoulu- ja tiedeyhteisövetoisesti, jolloin ohjelmistoja kehittävät alaa tuntevat osaajat, eivät puhtaasti bisnesmiehet.

– Vaikka MarISOT-hanke toteutetaan Turussa, se on vahvasti kansainvälinen. Hanketta toteutetaan tiiviissä yhteistyössä lukuisten tutkijoiden ja yritysten kanssa useista eri maista.

– Haluamme ohjelmistosta kansainvälisesti standardoidun ja haemme sille patenttia. Emme ole kehittämässä vain sofiaa, vaan haluamme ratkaisusta niin laadukkaan, että se mahdollistaa esimer-

kiksi sertifiointien ja pätevyyskysymysten hankkimisen sekä uusimisen, toteaa hankkeen projektipäällikkö **Juha Saarinen**.

Virtuaalisessa konehuoneessa

Virtuaalisen laivan sisällä liikkuminen on kokemus. Esimerkiksi konehuoneesta löytyvät näppärästi yhden napin takaa kaikki konehuoneen piirustukset, jotka ovat helposti selattavissa. Rakenteilla olevalla ohjelmistolla on simuloitu myös laivan palo- ja pelastusharjoituksia. Niissä pääsee sammuttamaan virtuaalisesti konehuoneessa olevaa tulipalaa.

Turun Kupittaalalle avattiin maaliskuussa FIT Turku -tutkimuskeskus

Virtuaalisesta oppimisympäristöstä löytyy myös virtuaalinen luokahuone. Ennen korona-aikaa kyseinen järjestely olisi saattanut aiheuttaa hilpeyttä, mutta nyt virtuaalinen opiskelu on arkea.

Maaliskuussa Turun Kupittaalalle avatussa **FIT Turku** -tutkimuskeskuksessa tutkitaan myös tekoälyä. Rakennettavat ohjelmistot eivät ole vain käyttöjärjestelmiä, vaan ne tutkivat myös laitteiden käyttäjiä.

– Käytössämme on silmänliiketunnistus, kädenliiketunnistus ja hienomotoriset sormenliikkeet. Tekoälyn avulla pystymme tutkimaan, minne esimerkiksi kapteenin katse kiinnittyy komentositillalla.



Tämä on tärkeää komentosiltatyöskentelyä kehitettäessä. Löytääkö kapteeni helposti eri tilanteissa komentosillan ohjausnapit ja minne hän työssään katseensa suuntaa?

Erilaiset ajotunnistimet ovat tätä päivää jo henkilöautoissa ja muissa kuljetusajoneuvoissa. Turun AMK:n yliopettaja Mika Luimulan oma tausta on paikannusteknologian puolelta, josta hän pystyy ammentamaan oppeja nyt merenkulun puolelle.

– Olemme tehneet tiivistä yhteistyötä Turun yliopiston neurotieteilijöiden kanssa. Olemme kehittäneet virtuaalilaseille sovelluksen, jolla pystyy havainnoimaan, onko kuljettaja ajokuntoinen.

Tekoäly ja kolikon kaksi puolta

Tekoälyn avulla voidaan kehittää myös turvallisuutta. Onnettomuuksien ennaltaehkäisy on tärkeää. Kolikon toinen puoli ovat eettiset kysymykset, joita tekoälyn ja ohjelmistojen kehitys tuovat tullessaan. Olemmeko tulevaisuudessa jatkuvasti ”luupin alla”?

– Virtuaalinen todellisuus ja tekoäly ovat hyviä renkejä, mutta huonoja isäntiä. Tekoälyn kehittäminen sisältää paljon eettisiä kysymyksiä, jotka meidän on ratkaistava, vieraileva professori Evangelos Markopoulos toteaa peittelemättä.

Myös vakuutusyhtiöt ovat tarkkoja siitä, millaisilla ohjelmistoilla töitä tehdään. Me-

renkulun vastuut ja korvaussummat eivät ole mitään nappikauppaa.

– Korostan omassa hankkeessamme sertifikoitua. Ohjelmiston on oltava standardoitu: tiedetään mihin ja miten käytetään, professori Markopoulos painottaa.

Suuret matkustajalaivavarustamot: ohjelmistosta kiinnostuneita

Kiinnostus tekoälyn ja virtuaalitodellisuuden tutkimustoiminnan kehittämiseen syntyi Markopouloksen, Luimulan ja lontoolaisen Lomar-varustamon johtajan tapaamisen yhteydessä vuonna 2018. Kuluneen kahden-kolmen vuoden aikana kansainvälinen tiimi on saanut rakennettua MarISOT-simulaattoriohjelmiston, joka on tarkoitus viedä kansainvälisille markkinoille.

– Olemme olleet jo yhteyksissä Carnival Cruisesiin, ja he ovat olleet kiinnostuneita. Heillä on paljon miehistöä, jota on jatkuvasti koulutettava.

Simulaattoriohjelmistot eivät voi korvata merenkulun kouluissa annettavaa opetusta, vaan ennemminkin tukevat sitä.

– Virtuaalilaseille kehitettyjen sovellusten etuna perinteisiin simulaattoreihin verrattuna on hinta ja mahdollisuus koulutukseen myös laivalla, esim. lepovuorossa. Tällöin välttyään myös ylimääräiseltä matkustamiselta, joka tapahtuu yleensä vapaajaksoilla, Mika Luimula toteaa.

Mikä on FIT Turku?

MERENKULUN VIRTUAALISIA

todellisuuksia kehitetään Turun AMK:ssa Kupittaaalla, jonne avattiin maaliskuussa tekoälyn ja todellisuuden tutkimuskeskus FIT (Futuristic Interactive Technologies). Tutkimuskeskuksessa kehitetään harjoitussovelluksia merenkulkuun, paloturvallisuuteen, logistiikkaan, kuljetukseen ja terveydenhuoltoon liittyen. Tekoälyn tutkimuskeskuksessa kehitetään myös autonomisia laivoja ja muuta tulevaisuuden tekniikkaa.

Turun AMK on investoinut FIT-tutkimuskeskuksen laitteistoihin ja ohjelmistoihin noin puoli miljoonaa euroa.

Kehittyvissä maissa annettava merenkulun koulutus ei välttämättä ole aina saman tasoista kuin länsimaissa.

– Kansainvälinen, standardoitu simulaattoriohjelmisto takaisi kaikille yhtäläisen yhteneväisen koulutuksen paikasta ja ajasta riippumattomasti, jolloin pätevyudet pitävät paikkansa. 📍

Toukokuu puolivälissä Ukrainasta saapunut kuuma ilmavirta synnytti Suomeen runsaita sateita osuessaan kylmään ilmaan. Saimaallekin nousi sakea sumu, jonka halki puski läpi Fin-Terpuun M/s Parkko. Alusta kipparoi Ralf Niemi.



Saimaan rahtikuljetuksia on saatava suomalaisille kauppalaivoille

Suurin osa Saimaan rahtikuljetuksista tapahtuu ulkomaalaisilla aluksilla ja mukavuuslippujen alla. Esimerkiksi venäläiset kauppalaivat ajoivat yli 600 kertaa Saimaan kanavasta läpi vuonna 2020. Samana vuonna suomalaiset rahtilaivat vain 74 kertaa.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT RALF NIEMI JA GETTY IMAGES

Saksalaisten ja hollantilaisten varustamoiden aluksia liikennöi Saimaalla jatkuvasti. Saksalainen **Rhenus Logistics** on niistä yksi. Varustamo on nimennyt jopa yhden rahtilaivansa M/s RMS Saimaaksi. Alus tosin purjehtii Antigua ja Barbudan, eikä Suomen lipun alla.

Mukavuuslippujen alla tapahtuvat kuljetukset hankaloittavat normien mukaan toimivien suomalaisvarustamoiden toimintaa. Mukavuuslippuvaltiot ovat vero-

paratiiseja ja työntekijöiden työehdot ovat heikot, jopa olemattomat. Suomen teollisuuden kuljetuksia on saatava suomalaisilla varustamoille ja aluksille.

Yara Siilinjärvi

Siilinjärvellä toimii **Yara Siilinjärvi**, joka on Euroopan alueen ainoa fosfaattikaivos. Yaran historia juontaa valtio-omisteiseen Kemiraan. Valtio myi osuutensa Kemira GrowHow:sta norjalaiselle Yaralle vuonna 2007. Kuulostaako tarina tutulta? Nyt

norjalaisella Yaralla pyyhkii Siilinjärvellä hyvin. Avolouhoksista saatavasta malmista rikastetaan apatiittia, josta saadaan fosforilannoitteiden ja rehufosfaattien raaka-aineksi. Rahtia kuljetetaan kaivokselta mm. laivoilla eteenpäin.

– Vuonna 2020 Yara kuljetti Saimaan kanavan kautta 162 000 tonnia kipsiä ja erilaisia lannoitteita. Määrä vastaa noin 3 500 täysperävaunun yhdistelmää, Yaran laivauspäällikkö **Anna Näsi** kertoi Yle:n haastattelussa 23.4.2021.

Vuonna 2020 Siilinjärven satamassa vieraili erityisesti Antigua ja Barbudan (23 satamakäyntiä) ja Gibraltarin lipun (3 satamakäyntiä) alla olevat alukset, Tilastokeskuksen satamakäyntejä ja lippuvaltiota koskevat tilastot vuodelta 2020 osoittavat. Sekä Antigua ja Barbuda että Gibraltar ovat kummatkin mukavuuslippuvaltioita.

Hollantilainen Wagenborg-varustamo yrittää hamuta Saimaan rahtikuljetuksia Saimaan kanavan kautta tapahtuvat kuljetukset kasvoivat viime vuonna 1,3 miljoonaa tonniin. Kasvua on odotettavissa myös tulevina vuosina, kun liikenteen päästöjen vähentäminen siirtää kuljetuksia vesiteille. Saimaan kuljetuksista suuren markkinaosuuden on saanut hollantilainen **Wagenborg**-varustamo. Saimaalla liikennöivät varustamon alukset purjehtivat Hollannin ja mukavuuslippujen alla.

Wagenborg on tehnyt vuosia määrätietoista työtä Saimaan tonnistonsa kehittämiseen. Varustamo tuo asiaa ylipäädellä esiin omilla kotisivuillaan. Yhtiön mukaan sillä on jo valmiina 20 alusta, jotka on mitoitettu sopiviksi Saimaan kanavan uusiin sulkuihin, kun ne valmistuvat, yhtiön edustaja mainosti Yle:n 23.4.2021 haastattelussa. Sitä ei siis peitellä, että yhtiö pyrkii hamuamaan Saimaalta itselleen entistä enemmän rahteja.

Saimaan kanavan sulkujen pidennys valmis 2024 Saimaan kanavan sulkua aletaan pidentää vuonna 2022. Sulkua pidennetään 11 metrillä uusimalla ja siirtämällä sulkujen yläportit. Suomen hallitus on varannut urakkaan 90 miljoonaa euroa. Työn on tarkoitus valmistua vuonna 2024. Sen jälkeen kanavassa pääsevät liikennöimään entistä pidemmät alukset.

Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen on hyvä asia. Monet suomalaiset varustajat ovat kuitenkin samalla huolissaan siitä, ketkä Saimaan rahteja kuljettavat.

Saimaan kanavan kautta tapahtuvat liikenteen tilastot vuodelta 2020 paljastavat totuuden Saimaan kanavan läpi tapahtuvista kuljetuksista. Vuonna 2020 kanavasta

Suomalaiset Meriaura ja Rederi Ab Nathalie ovat tilaamassa Saimaalle uusia aluksia

SAIMAAN TEOLLISUUDEN kuljetuksia pitää saada suomalaisten varustamoiden ja alusten hoidettaviksi. Suomalaisilla on Saimaalle liikennöintiin sopivia aluksia – ja lisää kehitetään.

Kaksi suomalaista varustamo on tilaamassa Saimaan ja Itämeren liikenteeseen tarkoitettuja laivoja. Uusia suomalaisia rahtialuksia ei ole nähty Saimaalla lähes 40 vuoteen.

Meriaura valmistele kahden uuden rahtialuksen tilaamista Saimaan liikenteeseen. Ensimmäisen olisi tarkoitus aloittaa liikenteessä 2024, kun Saimaan kanavan sulkujen pidennys on valmis.

Uusista aluksista tulee hybridilaivoja, jolloin ne voivat kulkea sähköllä Saimaan kanavan läpi. Aluksen tehontarpeesta noin viidennes on tarkoitus kattaa akuilla ja loput biopolttoaineella.

Rederi Ab Nathalie on myös tilannut Saimaan liikenteeseen jo yhden laivan. Varustamon toimitusjohtaja **Antti Partasen** mukaan tavoitteena on, että suomalaiset varustamot pääsivät osaksi Saimaan markkinasta ja rahteja saataisiin takaisin suomalaisille laivoille Suomen lipun alle.

Saimaan kanavan alusliikenne muuttujina Maa, Suunta, Vuosi ja Tiedot	
	Yhteensä (kpl) v. 2020
Antigua ja Barbuda	118
Kypros	19
Saksa	20
Suomi	74
Gibraltar	10
Liberia	25
Liettua	3
Latvia	8
Alankomaat	201
Venäjä	604
Yhteensä	1082

Lähde: Tilastokeskuksen tilastot

ajoi läpi eniten venäläisiä aluksia, 604 kappaletta. Hollantilaiset alukset kulkivat kanavasta 201 kertaa ja Antigua ja Barbudan rekisterissä olevat laivat 118 kertaa. Suomalaisia kauppa-aluksia ajoi kanavasta läpi samana vuonna vain 74 kertaa. ↕

Suomen eri satamissa käyneitä mukavuuslippulaivoja ajalla 1.1.2020–31.12.2020

KANSALLISUUS																
	ALAntillit	Antigua ja Barbuda	Bahama	Bermuda	Curacao	Gibraltari	Hong Kong	Kiina	Kypros	Liberia	Malta	Marshall-saaret	Panama	Portugali	St Vincent ja Grenadi	Venäjä
Eurajoki	.	10	.	.	.	10	.	.	7	3	1	.	.	.	2	.
Färjsund	.	.	.	.	.	21	.	.	3	.	.	.	.	13	.	.
Hamina	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.
Haminakotka	22	151	12	47	6	54	44	8	172	69	101	36	16	180	13	96
Hanko	.	17	46	.	.	17	.	.	38	2	5	4	17	57	1	1
Helsinki	.	77	2	91	1	29	47	10	186	37	30	3	6	103	3	1
Imatra	.	30	.	.	.	.	.	.	2	8	.	.	.	.	.	138
Inkoo	.	13	.	.	.	15	2	.	80	1	10	1	1	15	.	.
Joensuu	.	26	.	.	.	1	.	.	3	3	.	.	.	.	.	.
Joutseno	.	9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Kantvik	.	.	.	.	.	6	.	.	6	.	2	1	.	1	.	.
Kaskinen	.	9	.	.	1	45	.	.	80	.	25	.	.	8	1	28
Kemi	.	42	.	.	.	22	.	.	29	10	9	.	1	16	.	.
Kemiö	.	.	.	.	.	3	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.
Kitee	.	6	.	.	.	1	.	.	5	6	.	.	.	.	.	.
Kokkola	.	40	2	.	4	55	2	.	56	20	13	13	30	20	3	2
Kristiinankaupunki	.	1	.	.	.	6	.	.	4	.	.	.	.	1	.	.
Kuopio	.	2	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	6
Lappeenranta	.	8	.	.	.	2	.	.	9	.	.	.	.	.	.	142
Loviisa	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Maarianhamina	.	.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Naantali	.	8	.	.	1	37	.	.	79	4	15	2	.	28	.	3
Oulu	.	52	.	.	1	3	.	.	26	12	19	8	.	28	1	1
Parainen	.	1	.	.	.	.	.	.	5	.	.	1	.	.	.	.
Pietarsaari	.	15	.	.	.	7	.	.	10	1	5	3	.	10	.	.
Pohjankuru	.	36	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Pori	.	41	2	.	2	30	4	.	44	4	18	25	5	32	1	2
Raahe	.	5	.	.	.	60	1	.	91	3	9	1	1	22	1	.
Rahja	.	9	.	.	.	18	.	.	22	2	1	2	.	7	.	.
Rauma	.	60	.	.	3	39	2	4	77	11	7	1	6	88	.	.
Ristiina	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	9
Savonlinna	.	3	.	.	.	.	.	.	1	2	.	.	.	.	.	10
Siilinjärvi	.	23	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Sköldvik	.	1	6	.	.	7	2	1	7	67	73	73	1	67	.	1
Taalintehdas	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Tolkkinen	.	5	1	.	.	6	.	.	11	.	.	.	.	1	.	1
Tornio	.	65	.	.	1	47	1	.	73	5	10	.	3	5	1	.
Turku	.	14	1	.	3	8	.	.	17	4	4	.	3	10	.	.
Uusikaupunki	.	8	77	.	6	50	1	.	37	3	35	7	4	4	.	.
Vaasa	.	12	1	.	.	28	2	1	12	2	.	1	1	4	.	.
Varkaus	.	8	.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.

Saimaan seudun maakunnat kehittävät RISTEILYTUOTETTA UUDELTAMAALTA SAIMAALLE

Kuuden maakunnan kaksivuotinen yhteishanke risteilytuotteen kehittämiseksi Suomenlahdelle ja Saimaalle käynnistyi marraskuussa 2020. Hankkeen tavoitteena on kehittää niin alueiden nykyistä risteilytuotteiden valikoimaa kuin kehittää uudentyyppinen risteilytuote Uudeltamaalta Saimaalle.

– Saimaalle suunnitellaan korkeatasoista risteilytuotetta, jota voisi verrata esimerkiksi Norjan rannikkoristeilyihin tai Keski-Euroopan jokiristeilyihin. Alus voisi olla suurimmilta mitoiltaan 90-metrinen ja kuljettaa jopa 150–200 asiakasta, joille olisi laivalla tarjolla hyttimajoitus, hankesuunnittelija **Kaisa Hirvonen** Etelä-Karjalan liitosta kertoo.

Hankkeen rahoittajina toimivat Etelä-Karjalan, Etelä-Savon, Kymenlaakson, Pohjois-Karjalan, Pohjois-Savon ja Uudenmaan liitot. Hankkeen aikana luodaan kokonaisvaltainen risteilytuote asiakkaille täy-

dentämään jo olemassa olevaa alueiden risteilyvalikoimaa.

– Reitinvarren erilaiset matkailu- ja ravintolapalvelut ja päiväretkivaihtoehdot ovat tärkeässä roolissa tuotekokonaisuuden luomisessa.

– Hankkeessa myös tutkitaan erikokoisten alusten mahdollisuutta, kuten esimerkiksi väläsyvyksien, satamien valmiuksien ja kannattavuuden näkökulmista.

Tavoitteena on vauhdittaa kestävä liiketoiminnan syntymistä Suomen sisävesiliikenteeseen ja vesistömatkailuun.

– Kiinnostuneiden operaattoreiden ja sijoittajien löytämisen eteen tehdään töitä koko hankkeen ajan, jotta suunnitelmat muuttuvat käytännön risteilytoiminnaksi tulevaisuudessa.

Saimaan kanavan sulkujen pidennys mahdollistaa entistä suurempien aluksien liikennöinnin Saimaalla, jolloin myös taloudelliset edellytykset kannattavaan liiketoimintaan parantuvat.

Risteillen Kuopioon tai Joensuuhun ja junalla takaisin

Toteutuessaan uusi risteily kuljettaisi kotimaisia ja ulkomaisia matkailijoita pitkin Suomenlahtea ja itäistä rannikkoreittiä aina Kuopioon ja Joensuuhun saakka. Reitin varrella asiakkaat pääsisivät tutustumaan Suomenlahden kaupunkeihin, Venäjän puolella Viipuriin, Saimaan kanavaan, reitin varren luontoon, ruokakulttuuriin ja reitin upeisiin maisemiin. Saimaan alueen matkailupalvelut täydentävät asiakkaiden päiväretki- ja vierailumahdollisuuksia.

Asiakkaiden olisi mahdollista palata Kuopiosta tai Joensuusta esimerkiksi junalla tai lentäen. Matkustaminen reitillä lyhyemmissä osissa olisi myös mahdollista. Vastaavasti risteilyn voisi aloittaa Kuopiosta tai Joensuusta. 

Mielipiteitä muokataan valekäyttäjien voimin

Työntekijöinä esiintyneet valetilit puolustivat jättiyhtiötä ja haukkuivat liittoja sosiaalisessa mediassa merkittävän järjestäytymisäänestyksen aikana.

TEKSTI EMILIA KUKKALA KUVA PATRICK T. FALLON / AFP / LEHTIKUVA

Ilmakuva Amazonin varastosta
Bessemeristä Alabamasta 29.3.2021.



Amazonin Bessemerin varaston työntekijät Alabamassa äänestivät keväällä selkeästi RWS-DU-liittoon liittymistä vastaan. NBC-televisioyhtiön (9.4.) mukaan liiton mielestä jättiyhtiön äänestysenaikaiset toimet rikkoivat lakia ja se vaatii tutkimusta lahjonnasta.

BBC:n (30.3.) mukaan huomiota herättivät esimerkiksi Amazonin työskentelyolosuhteita ylistäneet ja liittoja parjanneet tilit Twitterissä. Yhteyttä Amazoniin ei voida varmistaa, mutta suurin osa tileistä oli luotu muutama päivä ennen äänestyksen päättymistä ja ne olivat twiittaneet vain Amazonista. Guardianin (31.3.) mukaan samankaltaisia tilejä on ilmestynyt aiemminkin yhtiön kohdatessa laajaa kritiikkiä.

Tilien kuvat ovat tyyppillisesti joko kuvalpankeista tai tietokoneella luotuja. Erään ”onnellisena Amazonin työntekijänä ja perheenisänä” esittäytyneen profiilikuva oli komediarhythmi Dude Perfectin jäsenestä.

Tekoruohonjuuritason toimintaa

Helsingin yliopiston viestinnän dosentti **Salla-Maaria Laaksonen** sanoo, että ilmiö on tunnettu 60-luvulta asti nimellä ”astroturfing”. Nimi tulee AstroTurf-tekonurmesta.

– Sillä viitataan mihin tahansa kansalaistoiminnaksi naamioituun pr-toimintaan, että on muka tällainen ruohonjuuriorganisaatiolta näyttävä porukka.

Astroturffausta pyrkii luomaan vaikutelman, että tietyn asian kannatus on suurempi kuin onkaan. Mielipiteet voivat olla maksettuja tai niitä esittävät henkilöt kokonaan keksittyjä. Esimerkiksi Yhdysvalloissa 90-luvulla tupakoinnin sääntelyä vastustanut kansalaisjärjestö paljastui tupakkateollisuuden luomaksi.

Vuonna 2005 kohistiin työntekijäorganisaatioksi naamioituneesta Working Families for Wal-Martista, joka oli Wal-Martin perustama. Kampanjan toteutti pr-firma Edelman.

Suomalaisista esimerkeistä Laaksonen

mainitsee tapauksen vuodelta 2007, kun Fortumin ilmastonmuutoskampanjaa mainostettiin keskustelupalstoilla. Vuonna 2012 ”Natalya Nieminen” puolusti kiihkeästi HUS:n 1,8 miljardin euron Apotti-tietojärjestelmähankintaa.

– Riskit jäädä kiinni ovat tosi isot. Ennen somea oli klassisempaa astroturffausta, nykyisin muoto on muuttunut enemmän feikkiseuraajien ja -statistiikan suuntaan. Konsultit saattavat neuvoa ostamaan verkosta seuraajia ja tykkäyksiä.

Politikointia valekäyttäjillä

Kamppailua maineesta käydään valekäyttäjien voimin myös keskustelu- ja arvostelupalstoilla. Pahimmat tapaukset liittyvät kansainväliseen politiikkaan, kuten Brexiin tai USA:n presidentinvaaleihin.

– Myös Amazonin tapaus on poliittinen ja vakava asia.

Sitä, onko valekäyttäjien takana jättiyhtiö vai sitä sympatisoivat henkilöt tai tahot, Laaksonen ei lähde spekuloimaan.

– Kumpi tahansa on ihan yhtä mahdollista. Tiedetään kuitenkin, että on trollitehtaita ja firmoja, jotka myyvät näitä palveluita. En söisi hattuaan vaikka kuulisin, että tämä oli Amazonin kamppis.

Yksi piirre saattaa paljastaa

Tutkijatohtori **Niko Pyrhönen** Helsingin yliopistosta sanoo, että valekäyttäjää esiintyy erityisesti merkittävien poliittisten asioiden yhteydessä. Monet tahot jakavat Amazonin liittovastaisuuden.

– Yhdysvalloissa liitot ovat vahvasti ideologinen kysymys. Siellä syytetään helposti kommunistiksi. Tosin ei ole ihan hirveä salaliittoteoria, että Amazon olisi vähintään epäsuorasti kannustanut näitä tyyppejä.

Valehenkilöitä on Pyrhösen mukaan joskus äärimmäisen vaikea tunnistaa, mutta yhden huomattavan piirteen hän mainitsee.

– Jos henkilö kirjoittaa nopeasti huomattavan kokoisia miniesitelmiä moniin eri paikkoihin, niin se viittaa siihen, että asialistat ja pointit ovat tiedostossa valmiina kopioitavaksi. [🔗](#)

Kaljaasi Ihanan miehistön katseet kohti **THE TALL SHIPS RACES –KISAA!**

Suuret purjealukset saapuvat kesällä Itämerelle

[sailtraininginternational.org/event/
tall-ships-races-2021](http://sailtraininginternational.org/event/tall-ships-races-2021)

The Tall Ships Races on suurten purjelaivojen tapahtuma, joka tuo Itämerelle kesä-elokuussa näytettävien suurten purjelaivojen paraatin.

Vuoden 2021 kisan isäntäkaupungit ovat kisajärjestyksessä:

Klaipeda (Liettua) (lähtö 27.6.2021)

Turku (5.–8.7.2021)

Tallinna (Viro) (15.–18.7.2021)

Maarianhamina (22.–25.7.2021)

Szczecin (Puola) (31.7.–3.8.2021)

Suurten purjelaivojen kisaan odotetaan katsojiksi satoja tuhansia ihmisiä. Tapahtuma järjestetään Itämeren alueella noin joka neljäs vuosi.

Kymmenet suuret purjealukset lipuvat pitkin Itämerta

Vuoden 2021 alkuun mennessä yhteensä 50 alusta on jättänyt alustavan ilmoittautumisensa. Näistä viisi on suurimpia A-luokkaan kuuluvia aluksia. Aluksia saapuu Itämerelle monesta eri maasta, kuten Saksasta, Ranskasta, Puolasta, Virosta, Venäjältä, Alankomaista, Belgiasta, Iso-Britanniasta, Espanjasta, Latviasta sekä Liettuaista ja mukana on myös useita suomalaisia aluksia.

The Tall Ships Races –alukset Turussa 5.–8.7.2021

Suuret purjealukset saapuvat Turkuun 5.–8.7.2021. The Tall Ships Races –tapahtuma sijoittuu Aurajoen molemmille puolille. Luvassa on monenlaista ohjelmaa kaikenikäisille usealla eri lavalla. Tapahtuma-alueelle on maksuton sisäänpääsy. Aluksia voi katsella rannoilta sekä vierailuilla laivojen aukioloaikojen puitteissa.

Maarianhamina 22.–25.7.2021

The Tall Ships Races – kisaan osallistuvat purjealukset ovat nähtävissä Maarianhaminassa 22.–25.7.2021.

Edessä kansimiehet
Rebekka Hermonen
ja Elli Kuijala.

Takarivissä
vasemmalta: Jaska
Aalto, Ilkka Salmi
ja Jari Niemi.

Viking Line vie sinut Helsingistä The Tall Ships Races –isäntäsatamiin

Viking Line –varustamon alukset seilaavat purjelaivatapahtuman vanavedessä Helsingistä Turkuun, Tallinnaan sekä Maarianhaminaan. M/s Gabriella lähtee Helsingistä Turkuun 4.7.2021 ja Maarianhaminaan 22.7.2021 ja 26.7.2021. Tarkemmat tiedot: vikingline.fi

Kaljaasi Ihana mukana The Tall Ships Races -kisassa

Porin ja Rauman välissä sijaitsevalla Luvian Laitakarissa on oma ylpeydenaihe, kaljaasi Ihana.

Kaljaasi tarjoaa elämyksiä kaiken ikäisille purjehduksesta kiinnostuneille. Kaljaasissa on kahdeksan purjetta ja risteilyn ohessa saa osallistua purjeiden nostoon ja laskuun. Rohkeimmat voivat kiivetä risteilyn aikana opastajan avustuksella kaljaasin 23 metriä korkeaan mastoon. Tulevana kesänä kaljaasi osallistuu myös Tall Ships Races -kisaan.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Kaljaasi Ihanen ruorissa (kuvan keskellä)
merenkulun insinööriopiskelija Aku Silvennoinen.
Vasemmalla Niko Grönberg ja oikealla Jari Niemi.



ELLI KUIVALA

KALJAASI IHANA ihana.fi

Ihana on upea satakuntalaisen laivanrakennuksen taidonnäyte. Purjelaiva on valmistunut vuonna 2011. Sen kotisatama on Luvian Laitakarissa.

Kaljaasi Ihana rakennettiin vapaaehtoisten 140 talkoolaisen voimin. Aluksen tekoon käytettiin yli 43 000 työtuntia. Kaljaasilla on tehty meriretkiä Ruotsiin, Viroon, Latviaan, Liettuaan ja Tanskaan. Suomessa alus on risteillyt Kaskisista Kotkaan.



NIKO GRÖNBERG



Luvialainen Rebekka
Hermosen on
purjehtinut pienestä
tytöstä lähtien.

Seilaamista yritysverotuksen aallokossa

TEKSTI NIKO PANKKA

Merenkulku on lentoliikenteen tapaan globaalisti kilpailtu ala. Alukset ovat omia yrityksiään, joiden omistajilla on muiden yritysten tapaan vapaus valita kotipaikkansa. Tämä ei kuitenkaan voi tarkoittaa, että yhteisistä periaatteista lipsuvat valtiot, yritykset ja alukset saavat perustetonta kilpailuetua. Jos yritykset eivät toimi oikeudenmukaisella tavalla, lopulta kaikki häviävät. Tällaista haitallista pohjaan päätyvää kierrettävää edustavat omalta osaltaan niin mukavuuslippulaivat kuin valtioiden välinen yhteisöverokilpailu.

Yritysten kotipaikat ja yritysverotus ovat puhuttaneet kuluneena keväänä useilla aloilla. Vuoden 2021 maaliskuussa Neste ilmoitti uusiutuvien tuotteiden jalostamon rakentamispäätöksestä Rotterdamiin Porvoon sijasta. Julkisuustietojen mukaan vaa'an käänsi Rotterdamin eduksi erityisesti sijainti, infrastruktuuri sekä investointikustannukset. Päätös kirvoitti äärimmäisen kovaäänistä keskustelua suomalaisten yritysten kilpailukyystä, joissa myös verotus nostetaan aina vahvasti esiin. Voidaanko Suomen yritysverotusta pitää kilpailukyisenä?

Verokilpailu kohti pohjaa

Suomen yhteisöveroaste on tällä hetkellä

20 prosenttia. Tämä on alle Euroopan unionin keskiarvon; vuonna 2020 EU-maiden keskiarvo oli noin 21 prosenttia. Yritysverotuksesta keskusteltaessa on myös tärkeä ottaa huomioon veroasteen ja efektiivisen veroasteen välinen ero. Veroaste kuvastaa valtion virallista veroprosenttia, kun taas efektiivinen veroaste taas tarkoittaa maksuunpannun veron suhdetta tulojen määrään. Jälkimmäinen ottaa huomioon myös erilaiset verovähennykset ja -tuet, joten efektiivinen veroaste voi tosiasiaassa olla merkittävästi prosentuaalisesta veroastetta matalampi.

Vuosikymmeniä jatkunut verokilpailu on ajanut meidät tilanteeseen, jossa maailmanlaajuisesti yhteisöverotulojen määrä on pitkään ollut laskussa. Myös Suomessa yhteisöveroprosentti oli vielä 2000-luvun alussa 29 prosenttia ja 1990-luvun alussa yli 40 prosenttia. Race to the bottom -ajattelu johtaa ainoastaan veropohjien huvenemiseen ja tämän myötä menoleikkauksiin, kun verovaje pitää paikata valtioiden peruspalveluiden turvaamiseksi.

Aggressiivinen verosuunnittelu kuriin

Kansainvälinen yhteisö on tarttunut yhteisöverotuksen haasteisiin OECD:n yhteisellä BEPS-hankkeella. Tavoitteena on verotusoikeuksien turvaaminen eri valtioi-

den välillä sekä verotulojen oikeudenmukainen jakaantuminen esimerkiksi minimiyhteisöverokannan kautta. Esimerkiksi Yhdysvallat on uuden hallinnon myötä siirtynyt kannattamaan 21 prosentin globaalia minimiyhteisöverokantaa, mikä on yksi esimerkki globaalin politiikan suunnanmuutoksesta.

Yritysten ja valtioiden välinen verokilpailu linkittyvät omalta osaltaan veroparatiiseihin tai alueisiin, jotka mahdollistivat alhaisen veroasteen. Samanlainen toimintatapa liittyy niin sanottuihin mukavuuslippulaivoihin. Mukavuuslippulaivat eivät tavoittele ainoastaan verotukseen liittyviä etuja, vaan myös kustannusten painamista alaspäin muun muassa heikompien työehtojen ja palkkojen myötä.

Kuten veron kiertämisen ehkäiseminen, myös mukavuuslippulaivojen toiminnan valvominen vaatii paljon viranomaisresursseja. Jotta veronkierto ja työntekijöiden työehtojen polkiminen – jopa ihmisoikeusrikkomukset – saadaan kuriin, tarvitaan laajamittaista yhteistyötä, johon viranomaisten on osallistuttava niin Suomessa kuin ulkomailla. Myös Kansainvälisen kuljetustyöntekijöiden liiton ITF-tarkastajat valvojat, että työehtoja noudatetaan. Tehtävässä kansainvälinen yhteistyö on äärimmäisen tärkeää. ITF-tarkastajilla on merkittävä rooli merenkulun työehtorikkomusten torjunnassa. 



Niko Pankka

Veropoliittinen asiantuntija
SAK

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö

Merikoulujen opiskelijat ja sieltä valmistuneet

Valmistuneet

Vuosi	Perämies	Meri- kapteeni	Kone- mestari	Insinööri	Sähkö- insinööri	Sähkö- asentaja	Korjaaja	Vahtimies kansi/kone	Yhteensä
2013	45	70	35	26	3	7	18		204
2014	48	76	58	54	4	41	27		308
2015	36	89	52	48	2	19	28		274
2016	42	56	37	48	9	40	16		248
2017	50	60	42	62	7	18	18		257
2018	41	85	50	38	14	18	26	1	273
2019	33	74	21	53	2	14	17	22	236
2020	19	59	15	51	7	19	12	13	195
Yhteensä	314	569	310	380	48	176	162	36	1800
Keskiarvo per vuosi	39,25	71,13	38,75	47,50	5,33	22,00	18,00	12,00	

Lähde: Merenkulun koulut



Opiskelupaikan vastaanottaneet vuosina 2013–2020

Vuosi	Perämies	Meri- kapteeni	Kone- mestari	Insinööri	Sähkö- insinööri	Sähkö- asentaja	Korjaaja	Perus- tutkinto	Yhteensä
2013	26	189	28	90	0	0	18	172	523
2014	23	131	25	115	23	1	1	180	499
2015	11	151	19	97	0	15	2	197	492
2016	23	143	12	69	25	13	6	180	471
2017	0	150	0	86	16	0	0	203	455
2018	0	131	0	63	19	0	0	168	381
2019	9	108	7	31	0	0	0	158	313
2020	10	133	7	73	56	0	0	217	496
Yhteensä	102	1136	98	624	139	29	27	1475	3134
Keskiarvo per vuosi	12,75	142,00	12,25	69,33	17,38	3,63	3,00	184,38	

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

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

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

korjausmiehiksi, laivasähköasentajiksi tai vahtiperämiehiksi.

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

Tilastot pitävät sisällään Suomen (myös

Ahvenanmaa) kaikkien merenkulun ammattikoulujen ja ammattikorkeakoulujen opiskelijat.

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

Vara parempi

Vanhassa vara parempi, väittää tunnettu sananlasku. Sen voidaan olettaa viittaavan vanhoihin ja koeteltuihin konsteihin turvallisina ja ennustettavina toimintatapoina. Vanhassa vara parempi viittaa vanhojen rakennusten hirsien välisiin rakoihin, varauksiin. Ikääntyessään hirsilatomo painuu ja varaukset katoavat rakennuksen tiivistyessä. Aika parantaa hirsirakennuksen, mutta kuinka on sananlaskun sovellettavuuden laita yleisemmällä tasolla? Merenkulussa ja logistiikan kuljetusketjussa maalit säilyvät vanhoina tuttuina. Paketti on saatava perille vaarantamatta alusta, miehistöä, lastia tai meriympäristöä. Digitalisaatio ja teknologia värittävät matkaa maaliin pääsemiseksi, mutta mikä sitten muuttuu ja miten? Onko merilogistiikassa vanhassa vara parempi?

TEKSTI JANNE LAHTINEN KUVA GETTY IMAGES

värjää maiseman vaaleanpunaiseksi, mutta miehittämättömyyden esiinmarssiin liittyy myös paljon haasteita ja uusia tuntemattomia.

Nyt rakennetun kauppa-aluksen laskennallinen elinkaari on noin 30 vuoden mittainen. Edessämme on siis kaikella todennäköisyydellä vuosikymmenten mittainen ajanjakso, jossa uudet ja vanhat tavat tavoitella samoja vanhoja maaleja elävät rinta rinnan. Korkealle kehittyneet alukset algoritmiperustaisine automatisoituine toimintoineen tekevät vääjäämättä ratkaisujaan samassa toimintaympäristössä konventionaalisten, perinteisesti miehitettyjen alusten kanssa. Turvallisuusajattelussa kyse ei tuolloin aina ole kahden ihmisen välisestä ratkaisusta tai toimimisen kulttuurista, vaan ennalta ohjelmoidun toimintamallin ja inhimillisen päätöksenteon vuorovaikutussuhteesta. Sekä ihminen, että kone olettavat oikeutetusti, että vastaan tuleva kauppa-alus noudattaa sääntöjä ja toimii siten ennalta-arvattavasti.

Kone auttaa, mutta ihminen päättää

Ihminen on pohjimmiltaan solumöykky, jonka kyky muokkautua muuttuvaan toimintaympäristöön on rajallinen. Havainnoimme aisteillamme ja aivomme muodostavat käsityksen ympäristöstämme. Tätä käsitystä ympäristöstämme kutsutaan tilannetietoisuudeksi. Tilannetietoisuuden rakentuminen on liikenneturvallisuuden kannalta olennaista kasvavan liikennetiheyden peräänkuuluttaessa tarkempaa ja oikea-aikaisempaa päätöksentekokykyä. Fyysiset ominaisuutemme ovat jokseenkin muuttumattomia ainakin teknologiankehityksen ja päätöksentekokyvyn kehittymisen kannalta merkitsevällä tarkasteluvälillä. Ihmisen toimintaa voidaan muokata kemiallisesti esimerkiksi parantamalla tilapäisesti vireystilaa. Fyysisen ihmisen rapistuksessa asennetaan teräksi-

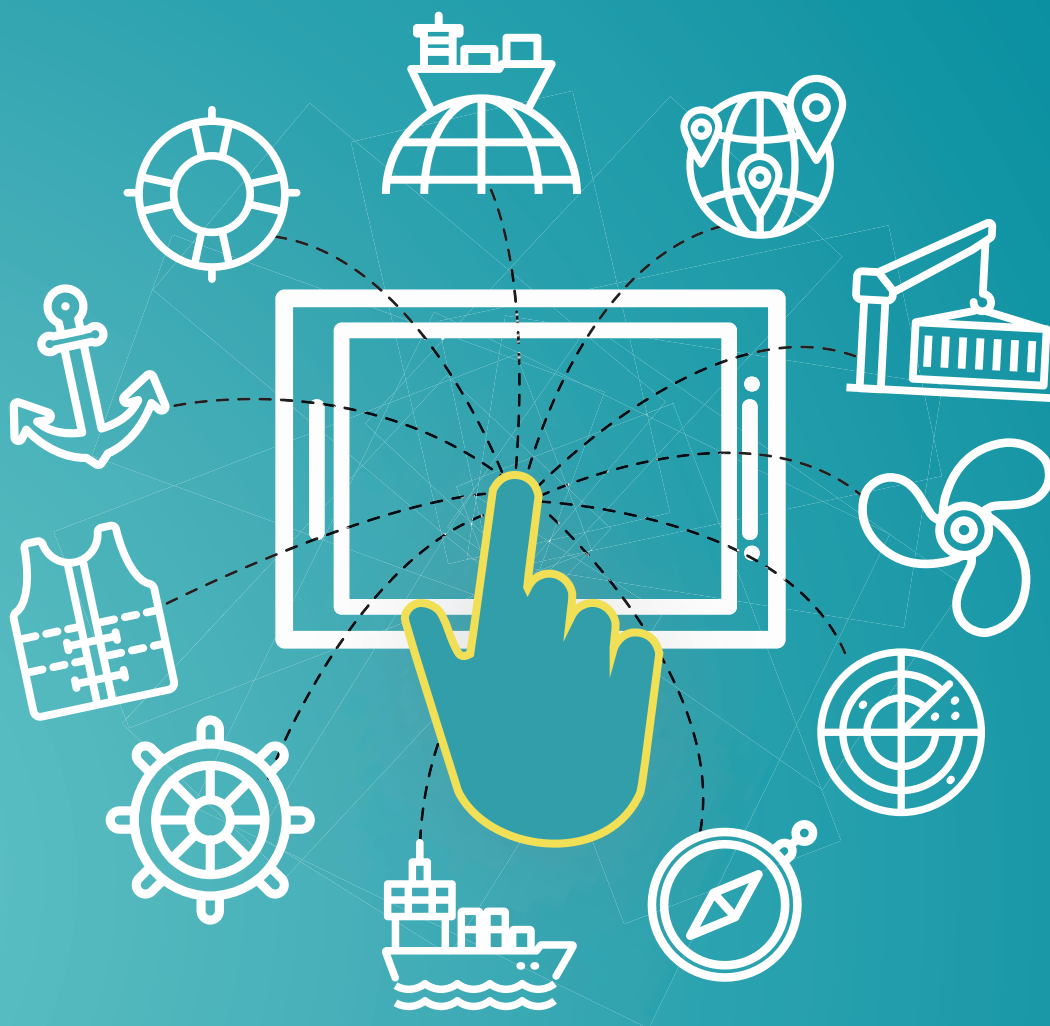
ISM-koodin tausta

ISM-koodi (International Safety Management) on IMO:n (International Maritime Organization) luoma merenkulun turvallisuusjohtamisen säännöstö, jonka avulla pyritään turvaamaan miehistön, aluksen, meriympäristön ja lastin turvallisuutta muuttuvissa merilogistiikan tilanteissa. Merenkulussa muuttuvat tilanteet ovat manifestoituneet esimerkiksi liikennealueen tai kuljetettavan lastin muutoksena tai vaikkapa uuden rahtaaajan astumisena mukaan laivan operatiiviseen yhtälöön. ISM-koodi on luotu ensisijaisesti omista inhimillisistä virheistämme kumpuavien uhkien torjumiseksi. Monet alukseen kohdistuvat uhat johtuvat omasta virheellisestä toiminnastamme tai puutteellisista toimintaohjeista. Sisäisiin uhiin voimme vastata tarkastelemalla ja muokkaamalla omia työskentelytapojamme ja toimintakulttuuriamme. Tämä ei aina ole muutosvastarinnan kourissa helppo tehtävä. Ihmisen osallistamisen

myötä ilmentyvä inhimillinen tekijä edellyttää laajaa varautumista ennalta arvaamattomiin tilanteisiin.

Tavoitteena turvallisuuden parantaminen

Usein näemme onnettomuuksia uutisoitaessa syyksi mainittavan ”inhimillisen virheen”. Yleisen arvion mukaan jopa yli 80 prosenttia kaikista liikenneonnettomuuksista johtuu suoraan inhimillisestä virheestä. Ei-toivottuun lopputulemaan siis päädyttiin ihmisen toimista tai toimimatta jättämisistä johtuen. Jotakin oli tehty väärin, ohjeista poiketen tai sitten jotakin oli jätetty tekemättä. Noin suuren määrän onnettomuuksista juontuessa ihmisen toimista olisi houkuttelevaa ja johdonmukaistakin pohtia ihmisen osuuden karsimista yhtälöstä tai jopa ihmisen korvaamisesta täysin autonomisella ratkaisulla. Autonomian auringonnousu ja inhimillisen tekijän maalaaminen marginaaliin



nen keinonivel, joka kestää kauemmin, kuin ihminen nivelen ympärillä. Sydäntäkin vaihdetaan tarvittaessa, mutta päätöksentekokykyämme ei kyetä parantamaan nykYTEKNOLOGIALLA. Siksi kone rakennetaan sopeutumaan ihmisen päätöksentekoon tuomalla päätöksentekomme tueksi tarkempaa ja luotettavampaa tietoa, jonka avulla ihminen konventionaalisine päätöksentekokykyineen päätty haluttuun, ennustettavaan lopputulokseen. Lopputulemana meriväylän kokonaisturvallisuus paranee, ainakin teoriassa. Ihmisen vastuulle jää tiedon käyttäminen ja hyödyntäminen. Hevosien voi viedä veden äärelle, mutta sitä ei voi pakottaa juomaan.

Epäonnistumisista huomio onnistumisiin
Merenkulun turvallisuusjohtamisella on it-

setutuskulun paikka teknologian tuodessa uusia keinoja tavoitteiden saavuttamiseksi ja ihmisen roolin samalla muokkauksessa. Perinteisesti olemme lähestyneet turvallisuusparannuksia kiinnittämällä huomiota ei-toivottuihin lopputuloksiin ja niiden syntymekanismeihin. Prosessi toistetaan 10 000 kertaa ja yhdellä kertaa lopputulos on ei-toivottu. Sen sijaan, että kiinnitämme huomiota yhteen epäonnistumiseen, olisi johdonmukaista vetää huomio 9999 onnistumiseen ja vahvistaa toivottuun lopputulemaan johtavaa tapaa toimia. Turvallisuustyön ikaikainen ongelma on kuitenkin mitattavuuden puute, sillä turvallisuus on "ei-tapahtuma". Turvallisuutta tapahtuu, kun mitään ei tapahdu. Ehkä tulevaisuudessa näemme "päiviä ilman onnettomuuksia" mittareiden sijaan uudenlaisia tapoja mitata

onnistumista onnistumisten kautta.

Merenkulun tulevat vuodet ovat saturoituneet muutoksella, mutta moni asia pysyy jokseenkin muuttumattomana. Merilogistiikan maalit eivät muutu, sillä paketti oli saatava perille eilen ja se on saatava perille huomenna. Entistäkin turvallisemmin ja tehokkaammin vaarantamatta alusta, miehistöä tai meriympäristöä. Vientipainotteinen Suomi on logistisesti saari ja merilogistiikan kilpajuoksussa maaliin pääsemisen takaa tulevaisuudessa ammattitaitoinen ja motivoitunut miehistö. Maissa ja merellä. ⚓

Kirjoittaja on merenkulun lehtori, älykkään merenkulun tutkimusryhmän vetäjä; SAMK sekä väitöskirjatutkija; Aalto yliopisto, meriteknologian tutkimusryhmä

Merimies-Unionissa aloitti kaksi uutta työntekijää

MERIMIES-UNIONIN UUSI ASIAANTUNTIJA PIA LEVIN

MERIMIES-UNIONIN uudeksi asiantuntijaksi on valittu **Pia Levin**. Hän viimeistelee parhaillaan oikeustieteen maisterin opintoja Helsingin yliopistossa. Aiemmalta koulutukseltaan hän on filosofian maisteri Åbo Akademista.

– Edellisen korkeakoulututkintoni jälkeen työskentelin vertailevan politiikan sekä aatehistorian tutkijana Skotlannissa ja Ruotsissa. Siirryin Merimies-Unioniin asianajotoimistosta, jossa työskentelin neljä vuotta avustavana lakimiehenä pääasias-
sa riitojen ratkaisun parissa, Levin kertoo.

– Hakeuduin Merimies-Unioniin, koska haluan työskennellä monipuolisissa oikeudellisissa asiantuntijatehtävissä edistäen

suomalaista työtä ja suomalaisten työntekijöiden etuja. Merityön kansainvälisyys sekä mahdollisuus työskennellä myös äidinkielelläni ruotsiksi olivat seikkoja, jotka tekivät juuri Merimies-Unionista itselleni mieluisan yhteisön.

Merimies-Unionissa Levin odottaa erityisesti pääsevänsä auttamaan jäsenistöä heidän työoikeudellisten kysymysten ja erimielisyyssasioiden selvittämisessä mahdollisimman varhaisessa vaiheessa.

– Riitojen syntymistä ei aina voi ehkäistä ja usein asioiden selvittäminen mahdollisimman pikaisesti ja matalalla kynnyksellä on kaikkien eduksi. Koska nautin hyvistä keskusteluista ja argumentaatiosta odotan



innolla myös neuvottelutehtävien hoitamista.

Vapaa-ajalla Levin kertoo harrastavansa musiikkia ja liikuntaa, etenkin tennistä ja juoksua.

MERIMIES-UNIONIN UUSI ITF-TARKASTAJA PATRICK KURONEN

MERIMIES-UNIONIN uudeksi ITF-tarkastajaksi on valittu **Patrick Kuronen**. Hän aloitti virassaan toukokuun alussa.

Kuronen merimiesuransa alkoi 2000-luvun alussa ja hän on työskennellyt siitä lähtien eri tyyppisillä aluksilla. Kuronen viimeisin työpaikka oli Eckerö Linen M/s Finlandia, johon hän siirtyi Eckerö Cargon puolelta. M/s Finlandialla Kuro-

nen työskenteli pursimiehenä.

Kuronen valittiin Eckerö Linen pääluottamusmieheksi vuonna 2017, josta hän siirtyi nyt ITF-tarkastajan virkaan.

– ITF-tarkastajan työ on osoittautunut todella mielenkiintoiseksi ja olen todella kiinnostunut uusista tehtävistä. Työsarkaa riittää, mutta olen valmis haasteisiin, Kuronen toteaa.



VIISAAT PÄÄT YHDESSÄ

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Luimme tässä taannoin esimiehen kanssa yhdessä työnantajan laatimaa kirjallista ohjeistusta ja totesimme sen kaipaavan päivittämistä jo vanhentuneen sanastonkin takia. Olenko ymmärtänyt oikein, että lain mukaan työpaikalla noudatettavia yleisiä kirjallisia ohjeistuksia ja suunnitelmia pitää käsitellä yhteistoimintamenettelyssä henkilöstön edustajien kanssa ennen kuin ne voidaan ottaa käyttöön?

LAKIMIES: Kyllä vaan, oikeassa olet. Määräyksiä työnantajan velvollisuudesta keskustella, neuvotella tai sopia henkilöstön edustajien kanssa työpaikalla noudatettavista säännöistä, suunnitelmista ja toimintatavoista löytyy useasta eri laista.

Yhteistoimintalain (YTL, 334/2007) 20 §:n mukaan ennen kuin yrityksessä otetaan käyttöön laissa tarkoitettu *suunnitelma, tavoitteet, periaatteet tai muu järjestely tai tällaisen muutos*, käsitellään yhteistoiminnan hengessä yksimielisyyden saavuttamiseksi niiden perusteita, tavoitteita, tarkoituksia ja vaikutuksia niiden henkilöstöryhmien edustajien kanssa, joita asia koskee.

Tällainen suunnitelma on esimerkiksi yhteistoimintalain 16 §:ssä tarkoitettu *henkilöstö- ja koulutussuunnitelma*. Suunnitelma laaditaan vuosittain työntekijöiden ammatillisen osaamisen ylläpitämiseksi ja edistämiseksi ottaen huomioon henkilöstön kannalta merkitykselliset muutokset yritystoiminnassa. Suunnitelmaa on muutettava jo yhteistoimintaneuvotteluiden yhteydessä, jos työnantaja irtisanoo työntekijöitä tuotannollis-taloudellisin perustein. Suunnitelman henkilöstö-osassa selvitetään ja arvioidaan henkilöstön rakennetta ja määrää, tulevaa työvoiman tarvetta, määräaikaisten työsopimusten määrää ja määritellään erilaisten työsuhde-muotojen käyttöä sekä henkilöstön työkyvyn ylläpitoa koskevia periaatteita. Näissä tulee ottaa huomioon mm. ikääntyvien ja osatyökykyisten erityistarpeet, työ- ja perhe-elämän tasapainottaminen ja työaikajärjestelyjen joustavuus. Koulutus-osassa arvioidaan koko henkilöstön ammatillista osaamista ja siinä tapahtuvia muutoksia syineen ja tehdään todettujen tarpeiden mukainen koulutussuunnitelma toteuttamis- ja seurantamenettelyineen esimerkiksi henkilöstöryhmittäin jaoteltuna.

Muita laissa tarkoitettuja suunnitelmia ovat *naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta annetun lain* (609/1986) tarkoitettu *tasa-arvosuunnitelma* naisten ja miesten välisen tasa-arvon edistämiseksi sekä *yhdenvertaisuuslaissa* (1325/2014) tarkoitettu *suunnitelma* tarvittavista toimenpiteistä yhdenvertaisuuden edistämiseksi. Nämä suunnitelmat voivat olla osa henkilöstösuunnitelmaa.

YTL 20 §:ssä tarkoitettuja *periaatteita* ovat esimerkiksi YTL 15 §:ssä mainitut työhönotossa noudatettavat periaatteet ja menettelmät eli mm. se, miten avoimista työpaikoista ilmoitetaan ja miten rekrytoinnit suoritetaan, miten ja millä tiedoin työntekijä

perehdytetään työpaikkaan ja yritykseen sekä mitä tietoja työntekijästä kerätään työhönoton yhteydessä ja työsuhteen aikana. YTL 17 §:n mukaan henkilöstön edustajien kanssa on myös käsiteltävä vuokratyövoiman käyttöä koskevat periaatteet. YTL 18 §:ssä lisataan lisätään yrityksen sisäisen tiedotustoiminnan periaatteet ja käytännöt.

Lain yksityisyyden suojasta työelämässä (759/2004) 21 §:n mukaan työntekijöihin kohdistuvan *kamera- tai kulunvalvonnan* ja muun teknisin menetelmin toteutetun valvonnan tarkoitus, käyttöönotto ja valvonnassa käytettävät menettelmät sekä *sähköpostin ja muun tietoverkon käyttö* sekä työntekijän sähköpostin ja muuta sähköistä viestintää koskevien tietojen käsittely kuuluvat yhteistoimintamenettelyn piiriin. Muissa kuin yhteistoimintalainsäädännön piiriin kuuluvissa yrityksissä eli niissä, joissa on säännöllisesti vähemmän kuin 20 työntekijää, työnantajan on ennen päätöksentekoa varattava työntekijöille tai heidän edustajilleen tilaisuus tulla kuulluiksi edellä mainituista asioista.

Myös **työsuojelun** yhteistoiminnan piiriin ja työsuojelutoimikunnan kokouksen asialistalle kuuluu suunnitelmia ja ohjelmia. *Työturvallisuuslaissa* (738/2002) velvoitetaan työnantaja laatimaan yhteistyössä työsuojeluvaltuutettujen kanssa *työsuojelun toimintasuunnitelma*. *Työterveyshuoltolain* 11 §:n (1383/2001) mukaan työnantajalla on oltava kirjallinen *työterveyshuollon toimintasuunnitelma*, joka voi olla osa työsuojelun toimintaohjelmaa. Jos työntekijöille on tarkoitus tehdä (lain edellytysten täytyessä) huumausainetesti, työpaikalla pitää olla *päihdeohjelma*, jossa määritellään työpaikalla sovellettavat käytännöt havaittaessa päihteiden mahdollista ongelmakäyttöä ja tarve ohjata työntekijä hoitoon. Päihdeohjelma on käsiteltävä YTL:n mukaisessa yhteistoimintamenettelyssä.

Mainituissa laeissa on myös määräyksiä siitä, miten usein suunnitelmia on laadittava tai päivitettävä. Esimerkiksi henkilöstö- ja koulutussuunnitelma on tehtävä vuosittain, tasa-arvosuunnitelmaa on *päivitettävä* vähintään joka toinen vuosi. Työntekijä tai luottamusmies voi milloin tahansa muistuttaa tai esittää työpaikalla sovellettavien suunnitelmien tai sisäisten ohjeiden päivittämistä tai täydentämistä.

Mikään ei estä työnantajaa tuomasta yhteistoimintakokoukseen keskusteltavaksi mitä tahansa työnantajan luonnostelema ohjeistuksia ja yleisiä sääntöjä, itse asiassa tämä on erittäin suositeltavaa monestakin syystä. Sen lisäksi, että keskustelu edistää avoimuutta ja tiedonkulkua työpaikalla, voi työnantaja saada henkilöstön edustajilta tärkeää ruohonjuuritason käytäntöihin liittyvää tietoa ja sitouttaa henkilökuntaa ohjeistuksen noudattamiseen.

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi



Suunnitteletko lomamatkaa ulkomaille?

Muista tämä – hyvissä ajoin

TEKSTI JUHANI ARO KUVA GETTY IMAGES

Ulkomaan lomailu saattaa olla hyvinkin totta jo tänä kesänä. Suomalaisia on rokotettu hyvää vauhtia, ja urakka on tätä lukiessa mahdollisesti jo loppusuoralla. Useat eurooppalaisetkin maat vaativat vähintään ensimmäisen rokotteen, jotta maahan pääsee.

Merimiehet ja muu laivan henkilökunta ovat tottuneita ulkomaanmatkailijoita. Vaikka työnantaja on vakuuttanut merimiehet laajalti, kannattaa siitä huolimatta omalle lomamatkalle ottaa henkilökohtainen matkavakuutus kaiken varalta.

Yksin tärkeimpiä asiakirjoja on eurooppalainen sairausvakuutus. Se on luottokortin näköinen kortti, joka mahtuu lompakkoon. Sillä saat lääketieteellisesti

välttämätöntä hoitoa eurooppalaisella sairaanhoitokortilla, kun olet tilapäisesti toisessa EU- tai ETA-maassa, Iso-Britanniassa tai Sveitsissä. Kortti todellakin kelpaa myös Iso-Britanniassa ja Sveitsissä, vaikka ne eivät olekaan EU:n jäseniä. Tilapäinen oleskelu voi kestää korkeintaan kuusi kuukautta.

Mistä kortin voi tilata?

Voit tilata kortin maksuttomasti osoitteesta: **kela.fi**. Kortti uusitaan säännöllisesti ja automaattisesti. Ole kuitenkin asialla hyvissä ajoin ennen matkaa.

Lääketieteellisesti välttämättömällä hoidolla viranomaiset tarkoittavat sellaista hoitoa, joka ei voi odottaa kotiinpaluutasi. Tilapäinen oleskelu tarkoittaa yleensä alle

kuuden kuukauden oleskelua, jonka tarkoitus voi olla esimerkiksi lomamatka tai vaihto-opiskelu. Hoidon tarpeen tulee ilmetä oleskelusi aikana.

Myös muualla kuin EU- tai ETA-maassa, Isossa-Britanniassa, Sveitsissä tai Australiassa sinulla on oikeus kiireelliseen hoitoon. Yleensä joudut itse maksamaan hoitosi kustannukset, joten yksityisen vakuutuksen ottaminen on suositeltavaa. Jos joudut palaamaan Suomeen ambulanssilennolla, se tulee erittäin kalliiksi. Kannattaa selvittää vakuutusyhtiöstäsi, millaiset ja keiden kanssa heillä on sopimukset, jotta yksityinen sairaanhoito voi laskuttaa yhtiötä suoraan.

Jos hoidon tarve on pikainen, soita hätänumeroon 112. Numero on sama kaikissa EU-maissa. Eurooppalainen kelakortti ei kuitenkaan yksinään riitä. Täydennykseksi kannattaa ottaa mieluiten laaja matkavakuutus.

Tilanne EU:n ulkopuolisissa maissa

Suomalaiset matkustelevalt normaalioloissa hyvin paljon myös EU:n ulkopuolella. Esimerkiksi Thaimaa on noussut suosikkimaiden joukkoon. Thaimaan asemaa ei horjuttanut edes valtaisa tsunami tapainpäivänä 2004. Suomalaisetkin palasivat pian maahan takaisin lomailemaan. Katastrofi paljasti kuitenkin, että suomalaiset olivat ainakin tuolloin varsin huolestomia matkustajia. Matkavakuutusta ei ollut monellakaan. Tilanteen vuoksi valtio järjesti mm. ambulanssilentoja Suomeen. Tähän ei kuitenkaan kannata luottaa, ei myöskään konsulikyyteihin.

Thaimaan sairaanhoidon tilanne on parantunut huomasti viimeisten parinkymmenen vuoden aikana. Useimmat turistipaikkojen lääkäreistä puhuvat englantia ja moni on koulutettu Euroopassa. Thaimaan terveydenhoito on enimmäkseen yksityistä, joten matkavakuutus kannattaa ehdottomasti olla.

Tietoa maailman eri maiden sairaanhoidosta saa osoitteesta:

www.eu-terveydenhoito.fi

Nya fartyg som flaggas finskt sysselsätter och tryggar finländskt sjöfartskunnande

Viking Lines meddelande att nybygget M/s Viking Glory kommer att föras in under finsk flagg är en fin nyhet. Det är en stark signal om att man tror på finsk sjöfart. M/s Viking Glory inleder trafiken på rutten Åbo–Åland–Stockholm i början av år 2022. Det blir rederiets sjätte fartyg under finsk flagg.

Viking Line är Finlands största sjöarbetsgivare. Rederiet har nästan 2 400 arbetstagare. M/s Viking Glory som får finsk flagg är ett större fartyg än M/s Amorella som det ersätter. Glory kommer att behöva en större besättning än föregångaren. Det behövs anställda och med dem upprätthålls och utökas finländska besättnings sjöfartskunnande.

Viking Line är ett företag som har sin hemort på Åland, som betalar sina skatter till Finland och som sysselsätter finländska sjömän. Rederiet låter bygga fartyg som är världens mest miljövänliga. Vid sidan om den traditionella kryssningsbusinessen fungerar passagerarfartygen som viktiga navelsträngar mellan Finland och grannländerna. Passagerarfartyg som seglar under finsk flagg har under hela coronapandemin tryggt Finlands försörjningsberedskapstransporter.

Det kommer goda nyheter också från finländska fraktrederier. I slutet av april meddelade Finnlines att man flaggar sin tre nya hybridrorofartyg finskt. M/s Finneco I inleder trafiken på Finnlines rutt från Biskaya via Nordsjön till Ösgtersjön vid årsskiftet. Seriens andra och tredje fartyg M/s Finneco II och M/s Finneco III går i trafik under 2022. Inalles 20 Finnlinesfartyg kommer att segla un-

der finsk flagg, de nya medräknat. I sitt beslut att föra in de tre nybyggna under finsk flagg understryker Finnlines att man tror på finländsk sjöpersonal och på att trygga Finlands försörjningsberedskap.

I maj förhandlades det också om besättningarna på Nestes nya tankfartyg M/t Jatuli och M/t Jaarli. Nestes nybyggen ersätter de nuvarande M/t Mastera och M/t Stena Arctica. Jatuli och Jaarli inleder trafik i slutet av 2021. Som ett resultat av förhandlingarna får fartygen finsk flagg och helt och hållet EU-besättningar. Slutresultatet av bemanningsförhandlingarna kan man se som en fin framgång då det gäller att trygga Finlands oljetransporter och finländskt sjömanskunnande. De nya tankfartygen erbjuder förutom arbetsplatser också praktikplatser för sjöfartsstuderande. Kompetenser för jobb på tankfartyg kan man få bara genom att jobba ombord. Fartygen som förs in under finsk flagg är viktiga för att trygga framtiden för finländska sjömäns yrkesskicklighet.

Året som gått har varit en prövning för finsk sjöfart, men i och med coronavaccinationerna hävs småningom resebegränsningarna. Det kan rentav uppstå en publikrusning till passagerarfartygen i sommar då folk ger sig ut på kryssning och rekreation på Östersjön efter att ha tillbringat ett coronaår i hemknutarna. Passagerarfartygen är trivsamma och lätta mål för hälsosäkra resor i närmiljön. Många kommer säkert att gilla de nya kryssningsmålen i hemlandet. Hangö, Kotka, Åbo och Åland kallar, och i framtiden kan kosan styras mot Raumo, Björneborg eller Vasa. Låt oss alltså resa i Finland: det ger arbete och utkomst i hemlandet.

Finlands Sjömans-Union
PRESSMEDDELANDE 12.5.2021 / Fullmäktige

Finländska sjömän får inte sättas att betala sjöfartens utsläppsrättigheter

Om rederier från tredje land får ta en omkörningsfil och undgå begränsningen av sjöfartens utsläpp så förlorar finländska rederier konkurrensen om transporter. Ett globalt system som gäller alla stater vore det bästa sättet att reglera sjöfartens utsläpp.

Ijuni besluter den internationella sjöfartsorganisationen IMO om hur minskningen av utsläpp från fartyg skall ske från och med början av 2023. Målet är att jämfört med nivån år 2008 minska koldioxidutsläppen från fartyg med 40 procent till år 2030, och med 70 procent till år 2050. Samtidigt utvidgar Europeiska Unionen sitt system för handel med utsläppsrättigheter till sjöfarten.

Det gäller att vara uppmärksam då man bevakar Finlands intressen inom IMO och EU så att det inte går som med sjöfartens svavelutsläpp. År 2015 började Finland som första land i världen iakttä de allra striktaste svavelutsläppsgränserna. Tredje länder, däribland Ryssland, omfattades inte av avtalet. Över Östersjön fraktades laster fortfarande till Ryssland med tung brännolja samtidigt som Finland tillämpade världens striktaste utsläppsregler. Om tredje länder igen låter bli att ansluta sig till avtalet som inom IMO görs kring utsläppen från sjöfarten så kan det styra transporter förbi finska hamnar direkt till Petersburg.

Rederierna i Finland kör med världens mest miljövänliga tonnage. Hela tiden utvecklas ny

teknologi. Det kostar att investera i nya redskap, och det är utmanande för finländska rederier att erbjuda förmånligare transportkostnader än vad konkurrenterna från billigare länder gör. Ett globalt system för sjöfartens utsläppshandel skulle ge alla världens länder och rederier samma utgångsläge ifråga om utsläpp och förhindra en snedvriden konkurrens.

När sjöfarten görs mera miljövänlig och dess utsläpp minskas bör det leda till att det europeiska tonnaget och dess sjöarbetsplatser ökar, inte minskar. Det får inte gå så, att man snabbt introducerar nya mål för minskning av utsläpp och det i sin tur leder till att finländska rederier försöker förbättra sin konkurrenskraft genom att säga upp finländska besättningar, för att byta ut dem mot billigare arbetskraft från länder utanför EU.

Alltför strikta utsläppsgränser får inte

heller leda till att fartyg flaggas ut från Finland. Enligt uppgifter i offentligheten kan de utsläppsminskningar som EU och IMO planerar för sjöfarten komma att kosta de finländska rederierna upp till 500 miljoner euro. Finlands rederier behöver redskap och finansiering för att investera i det nya tonnage de kan behöva för att uppfylla eventuella nya utsläppskrav.

EU skulle också göra väl i att beakta regionala omständigheter ifråga om målen för utsläppsminskning. Finland är ett land som är beroende av vintersjöfart, och vi måste trygga vår kapacitet att bryta is. Sjöfart i isförhållanden förbrukar mera bränsle, så förhållandena vintertid är en alldeles speciell utmaning för finländsk sjöfart.

Vid sidan om miljövärdena bör man dessutom fästa uppmärksamhet vid de etiska aspekterna på företagets verksamhet och på transportkedjorna. Besluten inom IMO och EU angående sjöfartens utsläpp bör grunda sig på att rederinäringen har verksamhetsförutsättningar inom hela EU. Besluten bör leda till att både miljöns tillstånd och rederinäringens framtidsutsikter förbättras och nya arbetsplatser skapas inom EU. Sjöfarten är världens mest miljövänliga transportmetod som har en stark framtid. Branschen blir mera teknikintensiv, men det kommer alltid att behövas manskap och kunskaper inom sjöfarten. ⚓

Finnlines tre nya hybridrorofartyg får finsk flagg

Finnlines tre nya hybridrorofartyg går i trafik under finsk flagg. Inalles 20 Finnlinesfartyg seglar under finsk flagg, de nya medräknat.

TEXT OCH BILD FINNLINES



Finneco I, teknik:

- Levereras före utgången av 2021
- Längd 238 m
- Bredd 34 m
- DWT 17 400 ton
- Lastkapacitet 5 800 meter körfil på 5800 kvadratmeter bildäck, väderdäck med plats för 520 TEU.
- Planerat att smidigt kunna ta olika slags rorolaster
- Finsk/svensk isklass 1A Super

na tvåtaktsmaskiner, avgasrening, solpaneler och ett innovativt luftsmörjningssystem minskar ytterligare på utsläppen.

Nybyggnadsprogrammet på 500 miljoner inbegriper tre hybridrorobåtar och två Superstar ropaxfartyg

Finnlines har ett 500 miljoner euros nybyggnadsprogram som inkluderar tre hybridrorofartyg och två ekologiskt vässade Superstar ropaxfartyg. Programmet är ett samarbetsprojekt som förutom varvet också engagerar många underleverantörer från Finland och övriga Norden.

"Våra nya fartyg erbjuder samhällena och våra kunder mycket ansvarsfull och miljövänlig linjetrafik långt in i framtiden. Mera än någonsin behöver samhällena en pålitlig sjötrafik, och vi har förbundit oss att på ett hållbart och ansvarsfullt sätt trygga den livsviktiga sjöfrakten, konstaterar Finnlines VD Emanuele Grimaldi. ⚓

"Beslutet är mycket betydelsefullt med tanke på den finländska sjöpersonalen och Finlands försörjningsberedskap", konstaterar Finnlines i sitt pressmeddelande.

M/S Finneco I, som är det första av de tre hybridrorofartygen, sjösattes den 26 april i år vid varvet Nanjing Jinling i Kina. Finneco I inleder sin trafik på Finnlines rutt mellan Biskaya, Nordsjön och Östersjön vid årsskiftet.

Seriens andra och tredje fartyg **M/S Finneco II** och **M/S Finneco III** inleder också trafik under år 2022.

De nya fartygen har 38 procent mera lastkapacitet

De nya fartygen är 238 meter långa och har 5 800 filmeter lastutrymme. Bildäcken omfattar 5 800 kvadratmeter och på övre däck ryms cirka 520 TEU. De kan alltså till exempel transportera cirka 300 släp, 150 bilar och 500 containers på en resa. Det är en lastkapacitet som är 38 procent större än på bolagets för närvarande största rorofartyg, Breezeseriens fartyg.

De nya fartygen är mycket ekologiska och innehåller flera lösningar som sparar energi. Fartygen får litiumbatterisystem som möjliggör hamnanlöp utan utsläpp, och moder-

M/s Viking Glory skall segla under finsk flagg

Viking Lines nya flaggskepp M/s Viking Glory inleder i början av 2022 sin trafik på rutten Åbo–Åland–Stockholm under finsk flagg.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD VIKING LINE



Viking Lines huvudförtroendeman **Tero Palokoski** är mycket glad att M/s Viking Glory får finsk flagg. – Vi får flera arbetsplatser för finländska sjömän. Det här är en mycket bra nyhet för oron för finländska sjöfartsarbetsplatser är stor.

Enligt huvudförtroendeman Palokoski behövs det nu och i framtiden människor som jobbar på den finländska passagerarfartygen.

– Man måste ta vara på de sjömän som jobbar på våra fartyg och man måste dra upp nya förmågor.

Kraftig tro på framtiden för finländsk sjöfart

Palokoski säger att han starkt trott på att det nya fartyget får finsk flagg.

– M/s Viking Glory är ett stort fartyg och det behöver också större besättning än M/s Amorella, påminner han om.

– Fastän Viking Line i slutet av våren får avstå från ett fartyg så är M/s Viking Glory en investering i framtiden och läget ifråga om sysselsättning på det nya fartyget se bra ut. Kommer det ens att finnas tillräckligt med folk, undrar Palokoski med tanke på behovet av nyrekrytering.

Specialkryssningar i sommar till Kotka, Hangö och Åbo

Resebegränsningarna har tvingat Viking Line att utveckla nya verksamhetsformer. På grund av coronasituationen i Sverige och i Lettland har Viking Line fått inhibera avgångar till Visby och Riga.

Rederiet inleder i juni hälsotrygga kryssningar i hemlandet till nya destinationer. Kryssningsfartygen lägger till i Åbo, Hangö och Kotka.

Nya resmål planeras för tiden med lättare coronaläge

Viking Line har övervägt att öppna nya rutter mellan Finland och Sverige då coronaläget blir bättre och begränsningarna på resor mellan länderna mindre rigorösa.

En tanke är att göra en specialkryssning från Stockholm till Vasa eller Jakobstad. Rederiet har också övervägt Raumo, Björneborg och Ösel som framtida destinationer. ⚓

Viking Line sålde M/s Mariella till Italien

Viking Line meddelade i maj att man sålt fartyget M/s Mariella till det italienska rederiet Corsica Ferries SAS. Fartygets nya namn blir M/s Mega Regina.

M/s Mariella var till försäljning i omkring ett år. Med fartygsaffären försöker Viking Line förbättra sin ekonomi som lidit av coronapandemin.

Från kosmetolog till sjökapten

Permitteringarna som inleddes inom sjöfarten förra våren har påverkat sjömännens liv på olika sätt. En del har betraktat den långa permitteringen som en semester och andra har bytt riktning. Kosmetolog Erika Jaranne är en ung sjöman och ett exempel på de förmågor som rederierna absolut bör hålla fast vid. Hon väntar på att kryssningssäsongen ska komma igång så att hon kan gå tillbaka till jobbet.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER VANESSA JENSEN OCH GETTY IMAGES



Sjöman Erika Jaranne praktiserade i slutet av maj på det finskflaggade fraktfartyget M/s Jennifer utanför Stockholm.

Jag har dessvärre hört från många unga att de har hittat ett nytt fast jobb i land. Själv är jag orolig för om det finns tillräckligt med personal till fartygen när kryssningarna återigen kommer igång. Man kan bli tvungen att rekrytera ny personal åtminstone till de populära kryssningarna.

Erika arbetade som kosmetolog på spaavdelningen på M/s Gabriella när permitteringarna inleddes förra våren. I höstas sökte hon till skolan och började studera till sjökapten på Yrkeshögskolan Novia.

– Jag tänkte att det var bättre att ta vara på tiden och studera än att bara ligga hemma.

Erika har ett litet barn, som är på dagis när mamma studerar.

– Studierna har gått bra och jag har klarat alla höstens och vårens kurser.

Sjöarbete möjliggör ett bra föräldraskap

Nu väntar Erika på att kryssningssäsongen ska börja, då hon absolut vill tillbaka till jobbet till sjöss så snart som möjligt. ➤

Hennes tidsbestämda avtal upphörde i februari.

– När du arbetar till sjöss kan du planera ditt liv mycket bättre om du har ett barn. När du är ledig kan du tillbringa mer tid med barnet och kanske åka på semester, säger Erika.

Mor- och farföräldrarna hjälper till att sköta den lilla när Erika är till sjöss. Hon ser inte sin framtid i ett arbete i land.

– Arbetena i land består till stor del av skiftarbete och jag vill inte sätta mitt barn i ett skiftdaghem. Till sjöss är ledigheterna längre än bara ett veckoslut, som försvinner innan man hinner blinka.

Trots sin unga ålder har 24-åriga Erika stor erfarenhet från arbete till sjöss. Hon började 2015 i Tallink Silja på M/s Baltic Princess, har arbetat på M/s Silja Serenade och gjort några gig på M/s Viking Grace och M/s Mariella. Senast arbetade hon på M/s Gabriella.

– Jag hoppas verkligen att kryssningssi-

tuationen normaliseras. Jag väntar ivrigt på att få börja jobba så snart som möjligt och är tillgänglig. I somras arbetade jag ett par veckor på M/s Viking Grace och en vecka på M/s Amorella. Jag var även till sjöss vid jul.

Coronaåret innebar störst osäkerhet för inhoppare

När man är ung klarar man en osäker tillgång till arbete bättre än när man är äldre. För vikarierna har tomheten som coronan medfört varit mycket tung, säger Erika, som varit inhoppare.

– Som inhoppare kan man i och för sig alltid säga att man inte är tillgänglig om man har annat att göra. Jag har som princip att ta emot allt arbete som jag erbjuds, konstaterar hon.

– Jag tror att vi snart är tillbaka till det normala när coronaläget lugnar ner sig. Vi kommer att få ett fint uppsving. En del passagerare kanske undviker långa utlandsre-



sor åtminstone till en början, vilket innebär att många kanske väljer en kryssning istället, säger den unga sjömannen om ljusglimtarna i horisonten.

Skulle ett finskt passagerarfartyg kunna kryssa till Polen i framtiden?

Till följd av coronaåret har passagerarfartygsrederierna utvecklat nya kryssningskoncept. Viking Line kommer i sommar att göra specialkryssningar till Sjödagarna i Kotka och seglar i Tall Ships Races-fartygens kölvatten till Tallinn, Åbo och Mariehamn. M/s Gabriella åker från Helsingfors till Åbo 4.7.2021 och Mariehamn 22.7.2021 och 26.7.2021

under tävlingen Tall Ships Races.

– Specialkryssningarna utgör en fin möjlighet för passagerarfartygsrederierna att tänka ut helt nya kryssningsmål och -koncept. Jag tycker att till exempel Viking Line lyckades bra förra sommaren med kryssningarna till Åland.

Erika berättar att hon många gånger klurat på nya idéer till passagerarfartyg.

– Förra sommaren funderade jag på att Viking Line skulle kunna kryssa till Polen. Gdansk är en jättefin stad. Jag är säker på att många skulle vilja åka dit. Fartyget skulle inte behöva åka dit varje dag, utan t.ex. bara en gång i veckan.

– Under en längre resa skulle passagerarna kanske handla och spendera mer pengar på fartyget, säger Erika om den företagsekonomiska lönsamheten.

Arbetet på en spaavdelning

Erika har arbetat på fartyget i tax free-kassan, på kosmetikavdelningen, i buffén, i kaféet och på nattklubben. Hon är kosmetolog till yrket. Före permitteringarna arbetade hon på spaavdelningen på M/s Gabriella.

– Vi är två som arbetar på spat på Gabriella. Vi utför behandlingar och driver bastuavdelningen och bastubaren.

Medan den ena arbetar som kosmetolog sköter den andra bastubaren. Om det är fler kunder kommer det vikarier från andra avdelningar.

– Viking Line är de enda som erbjuder kosmetologtjänster på spaavdelningen. På M/s Gabriella finns det två behandlingsrum, ett större och ett mindre.

– Många kunder har berättat att de kommer till oss för att de kan få ansiktsbehandling under kryssningen. De flesta som arbetar som kosmetolog på fartygen har en CIDESCO-examen, vilket innebär att våra kosmetologbehandlingar håller internationell klass, berättar Erika.

CIDESCO-certifikatet är bra att ha, eftersom framför allt utländska passagerare ofta går på kosmetologbehandlingar. Erika utbildade sig till kosmetolog på yrkesskolan Axxell i Pargas, där hon tog sin CIDESCO-examen.

– Det kom en domare från utlandet för att bedöma vårt arbete. Examen innehåller omfattande studier om kroppens funktion och användningen och effekterna av produkternas råvaror. Man var också tvungen

att kunna de flesta termerna på latin.

Under en ansiktsbehandling går man igenom kundens hudvårdsrutin hemma.

– På Viking Line säljer man numera hudvårdsserien Babor. Den är mer känd än sin föregångare. Om kunden saknar någon produkt i sin hudvårdsrutin rekommenderar och säljer vi den till kunden.

Erika säger att hon är en bra säljare. Att tvinga på någon produkter är inte något bra säljarbete, utan kan snarare få kunden att backa.

– Jag berättar fakta för kunden. Kunden antingen köper produkten direkt eller funderar en stund och kommer sedan tillbaka för att köpa den när han eller hon fattat sitt beslut. Fartyget som miljö gör att man kan ta tid på sig för att handla.

Hälso- och välmåendetjänster är framtiden på passagerarfartygen

Olika hälso- och välmåendetjänster var på uppgång redan före corona. I framtiden kommer man att vilja ha ännu fler sådana tjänster på passagerarfartygen.

Spaavdelningen på M/s Gabriella har två bastur, en

ångbastu, två bubblpooler, doftande upplevelseduschar och en bastubar. Många kunder kommer till spat bara för att slappna av. Turisterna måste instrueras om hur det fungerar i spat.

– Vi förklarar att de går till spat via duschen. Turisterna är tacksamma för instruktionerna.

Spat är öppet till kl. 23. Besökarna består av enskilda kryssningspassagerare, möhippor och svensexor samt företag.

– Jag tycker att det vore en god idé att ha olika temadagar på spaavdelningen. Jag tror att det skulle locka folk. Som t.ex. 18 plus-kvällar, där vuxna kan vara i spat i lugn och ro från kl. 20. Nu är spat öppet för hela familjen fram till kl. 23.

Om det är lite kunder i spat frågar många om de kan lyssna på sin egen musik. Om det inte finns några andra kunder ger vi lov till det. Ungdomar tycker om att festa. Man skulle också kunna anordna ett spa-disco någon gång, föreslår Erika. 🍷

Bild: Getty Images



M/S Finnmerchant kör på 20 timmar sjövägen från Hangö till Gdynia i Polen

Finnlines M/S Finnmerchant går i reguljär linjetrafik mellan Hangö och polska Gdynia. Fartyget transporterar långträdare, trailers och personfordon. Gdynia som är känt för sina fina sandstränder är ett fint och populärt mål för sommarresor.

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU

Polen ligger i södra Östersjön med ansiktet vänt mot Finland. Sjövägen från Gdynia till Hangö är kort och rak. På bara 20 timmar korsar man Östersjön. M/S Finnmerchant är ett av fartygen som under finländsk flagg trafikerar rutten. Också under coronapandemin har det funnits gott om frakt.

– Fartyget är alldeles fullt hela tiden, säger besättningen.

M/S Finnmerchant har 12 passagerarhytter. De används speciellt av långträdare och chaufförerna. Under coronabegränsningarnas tid har man i regel inkvarterat bara en person per hytt.

– Allt har gått mycket bra på vårt fartyg. Det har inte förekommit varken coronafall eller permitteringar här. Vi har jobbat på som förr och det har funnits gott om frakt.

Sexton personers besättning

M/S Finnmerchant har en besättning på 16 personer. Sju finländare och ester hör till

EU-besättningen. De har törnar på tre till fyra veckor.

Nio besättningsmän från Filippinerna utgör NON-EU-besättningen. De har en tidsbegränsad törn på sex månader. Efter det återvänder de till sitt hemland för att söka nytt jobb och sluta nya arbetsavtal.

– Till all lycka har vi alltid fått ha samma filippinare, de har lyckats återvända till fartyget efter att deras tidsbundna kontrakt har gått ut.

Besättningens proviantbudget är för liten

M/S Finnmercants kock **Anders Blåberg** försöker beakta olika kulturer i matlagningen och gör förutom finsk också asiatisk mat. I jobbet ombord är maten den enda festen i vardagen. Kocken har ett styvt göra, för rederiets budget för proviant förtjänar inte beröm.

– Budgeten för proviant är rent ut sagt alldeles usel. Jag har flera gånger påtalat det för kontoret, men de har inte reagerat på det på något sätt. Vi får ny proviant bara två gånger i månaden och största delen tas ombord i Polen.

– Det går inte att hålla grönsaker fräscha ombord i två veckor om man får nya bara två gånger i månaden. Om man till exempel vill servera någorlunda god och färsk sallad får man skala bort rejält med dåligt blad från ett kålhuvud, förargar sig kocken.

Coronapandemin har inte belastat fraktrederiernas ekonomi, tvärtom. I många fraktrederier har mängden frakt ökat, och det har rentav blivit brist på containers. Att spara på besättningens proviant är missriktat. Sjömännen skickar rederiet en svavelosande hälsning att läget på matfronten måste förbättras. ⚓



Studerande och utexaminerade vid sjöfartsskolor

Utexaminerade

År	Styrman	Sjökapten	Maskinmästare	Ingenjör	Elingenjör	Elektriker	Reparatör	Vaktman däck/maskin	Totalt
2013	45	70	35	26	3	7	18		204
2014	48	76	58	54	4	41	27		308
2015	36	89	52	48	2	19	28		274
2016	42	56	37	48	9	40	16		248
2017	50	60	42	62	7	18	18		257
2018	41	85	50	38	14	18	26	1	273
2019	33	74	21	53	2	14	17	22	236
2020	19	59	15	51	7	19	12	13	195
Totalt	314	569	310	380	48	176	162	36	1800
medeltal per år	39,25	71,13	38,75	47,50	5,33	22,00	18,00	12,00	

Källa: Sjöfarts skolorna



Mottagit studieplats 2013–2020

År	Styrman	Sjökapten	Maskinmästare	Ingenjör	Elingenjör	Elektriker	Reparatör	Grundutbildning	Totalt
2013	26	189	28	90	0	0	18	172	523
2014	23	131	25	115	23	1	1	180	499
2015	11	151	19	97	0	15	2	197	492
2016	23	143	12	69	25	13	6	180	471
2017	0	150	0	86	16	0	0	203	455
2018	0	131	0	63	19	0	0	168	381
2019	9	108	7	31	0	0	0	158	313
2020	10	133	7	73	56	0	0	217	496
Totalt	102	1136	98	624	139	29	27	1475	3134
medeltal per år	12,75	142,00	12,25	69,33	17,38	3,63	3,00	184,38	

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

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

maskinmästare, reparatör, fartygselektriker eller vaktstyrman.

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

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

Källa: Sjöfartens PraktikKvarn rf

Sjömans-Unionens nya anställda

I maj inledde två nya arbetstagare sitt arbete på Sjömans-Unionen.

PIA LEVIN ÄR SJÖMANS-UNIONENS NYA OMBUDSMAN

PIA LEVIN HAR valts till ny ombudsman vid Sjömans-Unionen. För närvarande slutför hon sina magistersstudier i juridik vid Helsingfors universitet. Sedan tidigare är hon filosofie magister från Åbo Akademi.

– Efter min tidigare högskoleexamen arbetade jag som forskare inom jämförande politik och idéhistoria i Skottland och i Sverige. Till Sjömans-Unionen kom jag från en advokatbyrå där jag i fyra år jobbade som biträdande jurist framför allt med tvistlösningssuppgifter, berättar Levin.

– Jag sökte mig till Sjömans-Unionen för att jag vill jobba med mångsidiga juridiska sakkunniguppdrag och samtidigt främja

finländskt arbete och finländska arbetstagarers intressen. Just Sjömans-Unionen är för mig en attraktiv miljö tack vare sjöfartens internationella natur och möjligheten att jag också kan arbeta på mitt modersmål svenska.

Levin väntar speciellt på att inom Sjömans-Unionen få hjälpa medlemmar med att i ett så tidigt skede som möjligt reda ut deras arbetsrättsliga frågor och tvister.

– Konflikter kan inte alltid undvikas. Ofta är det till fördel för alla om man så snabbt och friktionsfritt som möjligt kan reda ut frågorna. Eftersom jag njuter av goda diskussioner och argumentation så ser



jag också fram emot att delta i förhandlingar.

Levin berättar att hon under sin fritid sysslar med musik och motion, speciellt tennis och löpning.

PATRICK KURONEN ÄR SJÖMANS-UNIONENS NYA ITF-INSPEKTÖR

PATRICK KURONEN HAR valts till ny ITF-inspektör för Sjömans-Unionen. Han inledde sitt arbete i början av maj.

Kuronens sjömansbana inleddes i början av 2000-talet och han har sedan dess jobbat på olika slags fartyg. Hans senaste arbetsplats var på Eckerö Lines M/s Finlandia, dit han hade kommit från Eckerö Cargo. På M/s Finlandia jobbade Kuronen

som båtsman.

Kuronen valdes 2017 till Eckerö Lines huvudförtroendeman och blir nu efter det ITF-inspektör.

– Arbetet som ITF-inspektör har visat sig vara mycket intressant och jag är verkligen intresserad av de nya uppdragen. Det finns gott om arbete men jag är redo för utmaningar, konstaterar Kuronen.



SLÅ SINA KLOKA HUVUDEN IHOP

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Jag och min chef läste nyligen en skriftlig anvisning som arbetsgivaren tagit fram och konstaterade att den behövde uppdateras redan på grund av sin föråldrade terminologi. Har jag förstått det rätt att de allmänna skriftliga anvisningar och planer som enligt lagen ska följas på arbetsplatsen ska behandlas i ett samarbetsförfarande med representanter för personalen innan de kan tas i bruk?

JURISTEN: Ja, du har helt rätt. Bestämmelser om arbetsgivarens skyldighet att tillsammans med representanter för personalen diskutera, förhandla eller avtala om regler, planer och handlingsätt som ska följas på arbetsplatsen finns i flera olika lagar.

20 § i samarbetslagen (334/2007) säger följande: Innan en *plan, mål, principer eller något annat arrangemang* som avses i detta kapitel eller en *ändring i dessa* tas i bruk i företaget, skall grunderna och målen för samt syftena med och verkningarna av dem behandlas i en anda av samarbete och i syfte att uppnå enighet tillsammans med företrädarna för de personalgrupper som berörs av saken.

En sådan plan är t.ex. den *personal- och utbildningsplan* som avses i 16 § i samarbetslagen. Planen utarbetas årligen för att bevara och främja arbetstagarnas yrkeskunnande med beaktande av ändringar i företagsverksamheten som är av betydelse för personalen. Planen ska ändras redan i samband med samarbetsförhandlingarna, om arbetsgivaren säger upp arbetstagare av produktionsorsaker eller ekonomiska orsaker. I planens personaldel utreds och utvärderas personalens struktur och antal, det framtida behovet av arbetskraft och antalet tidsbestämda arbetsavtal och fastställs användningen av olika anställningsformer samt principer för underhåll av personalens arbetsförmåga. I dessa ska uppmärksamhet fästas vid bl.a. särskilda behov hos äldre arbetstagare och partiellt arbetsföra, balans mellan arbete och familjeliv och flexibla arbetstidsarrangemang. I utbildningsdelen görs en bedömning av hela personalens yrkeskunnande och ändringar i det inklusive orsaker och utarbetas en utbildningsplan i enlighet med de konstaterade behoven inklusive förfaranden för genomförande och uppföljning av planerna t.ex. uppdelat i personalgrupper.

Övriga planer som avses i lagen är en *jämställdhetsplan* enligt *lagen om jämställdhet mellan kvinnor och män* (609/1986) för att främja jämställdheten mellan kvinnor och män samt en sådan *plan* för de åtgärder som behövs för att främja likabehandling som avses i *diskrimineringslagen* (1325/2014). Dessa planer kan utgöra en del av personalplanen.

Principerna som avses i 20 § i samarbetslagen är t.ex. de principer och metoder som iakttas när någon anställs som nämns i 15 §, dvs. hur lediga tjänster utannonseras och hur rekryteringar genomförs, hur och med vilka uppgifter som arbetstagaren görs förtrogen med arbetsplatsen och företaget samt vilka uppgifter som samlas

in om arbetstagaren i samband med att han eller hon anställs och under anställningsförhållandet. Enligt 17 § i samarbetslagen ska principerna för anlitan av hyrd arbetskraft också behandlas med personalrepresentanterna. I 18 § läggs dessutom principerna och praxis för företagets interna informationsverksamhet till.

Enligt 21 § i *lagen om integritetsskydd i arbetslivet* (759/2004) omfattas syftet med *kameraövervakning, passerkontroll* och annan övervakning med tekniska metoder av arbetstagarna, ibruktagandet av dem och de metoder som används i övervakningen samt *användningen av elektronisk post och andra datanät* samt behandlingen av uppgifter som gäller en arbetstagares elektroniska post och annan elektronisk kommunikation av samarbetsförfarandet. I andra företag än sådana som omfattas av samarbetslagstiftningen, dvs. i de som regelbundet har färre än 20 arbetstagare, ska arbetsgivaren före beslutsfattandet bereda arbetstagarna eller deras representanter tillfälle att bli hörda i de angelägenheter som nämns ovan.

Planer och program ingår även i samarbetet rörande *arbetarskydd* och agendan för arbetarskyddskommitténs möte. I *arbetarskyddslagen* (738/2002) förpliktas arbetsgivaren att i samarbete med arbetarskyddsfullmäktigen utarbeta en *verksamhetsplan för arbetarskyddet*. Enligt 11 § i *lagen om företagshälsovård* (1383/2001) ska arbetsgivaren ha en skriftlig *verksamhetsplan för företagshälsovården*, som kan utgöra en del av verksamhetsplanen för arbetarskyddet. Om ett narkotikatest ska göras på arbetstagarna (då förutläggningarna enligt lagen uppfylls) ska det på arbetsplatsen finnas ett *antidrogprogram* där man fastställer den praxis som iakttas på arbetsplatsen vid upptäckt av ett eventuellt drogmissbruk och behov att hänvisa arbetstagaren till vård. Antidrogprogrammet ska behandlas i ett samarbetsförfarande i enlighet med samarbetslagen.

Nämnda lagar innehåller också bestämmelser om hur ofta planerna ska utarbetas eller uppdateras. Exempelvis personal- och utbildningsplanen ska utarbetas årligen, medan jämställdhetsplanen ska *uppdateras* minst vartannat år. Arbetstagaren eller förtroendemannen kan när som helst påminna om eller föreslå att planer eller interna anvisningar som ska tillämpas på arbetsplatsen ska uppdateras eller kompletteras.

Inget förhindrar arbetsgivaren från att lyfta fram vilka som helst anvisningar eller allmänna bestämmelser som arbetsgivaren skisat på till diskussion på samarbetsmötet. Det är i själva verket att rekommendera av flera skäl. Förutom att diskussion främjar öppenheten och informationsgången på arbetsplatsen kan arbetsgivaren också få viktig information om praxis på gräsrotsnivå från personalrepresentanterna och förbinda personalen att följa anvisningarna.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi



Frakttransporterna på Saimen måste hamna hos finska handelsfartyg

De flesta frakttransporter på Saimen sker med utländska fartyg och under bekvämlighetsflagg. Till exempel körde ryska handelsfartyg över 600 gånger genom Saimenkanalen under 2020. Samma år körde finska fraktfartyg där bara 74 gånger.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER RALF NIEMI OCH GETTY IMAGES

Tyska och nederländska rederiers fartyg trafikerar ständigt på Saimen. Tyska **Rhenus Logistics** är ett av dem. Rederiet har till och med döpt ett av sina fraktfartyg till M/s RMS Saimaa. Fartyget seglar under antiguansk och barbudansk flagg, inte finsk.

Transporterna under bekvämlighetsflagg försvårar verksamheten för finska rederier som verkar enligt normen. Be-

kvämlighetsflaggstaterna är skatteparadis och arbetstagarna har dåliga, till och med obefintliga arbetsvillkor. Finska industritransporter måste ske med finska rederier och fartyg.

Yara Siilinjärvi

Yara Siilinjärvi är Europas enda fosfatgruva och finns i Siilinjärvi. Yaras historia sträcker sig ända tillbaka till statligt ägda Kemira.

Staten sålde sin andel i Kemira GrowHow till norska Yara 2007. Låter det bekant? Nu går det bra för norska Yara i Siilinjärvi. Malmen från dagbrotten anrikas till apatit, av vilket man får fosfor som används som råvara i gödningsmedel och foderfosfat. Mycket frakt transporteras från gruvan på fartyg längs Saimen.

– 2020 transporterade Yara 162 000 ton gips och olika gödningsmedel längs Sai-

menkanalen. Det motsvarar ca 3 500 fulla lastbils kombinationer, berättade **Anna Näsi**, sjöfraktchef vid Yara i en intervju med Yle 23.4.2021.

2020 besökte fartyg speciellt under anti-guansk och barbudansk (23 hamnbesök) och gibraltisk flagg (3 hamnbesök) hamnen i Siilinjärvi, visar Statistikcentralens statistik över hamnbesök och statistik rörande flaggstater från 2020. Såväl Antigua och Barbuda som Gibraltar är bekvämlighetsflaggstater.

Det nederländska rederiet Wagenborg försöker roffa åt sig frakttransporter på Saimen

Transporterna på Saimenkanalen ökade förra året till 1,3 miljoner ton. Ytterligare tillväxt förväntas kommande år, då reduktionen av trafikutsläpp förflyttar transporterna till vattenvägarna. Det nederländska rederiet **Wagenborg** har tagit en stor marknadsandel av transporterna på Saimen. Rederiets fartyg som trafikerar på Saimen seglar under nederländsk flagg och bekvämlighetsflagg.

Wagenborg har i flera år arbetat målmedvetet för att utveckla sitt tonnage på Saimen. Rederiet lyfter stolt fram det på sin webbsida. Enligt bolaget har det redan 20 fartyg klara och dimensionerade för Saimenkanalens nya slussar då de öppnar, förklarade bolagets representant i Yles intervju 23.4.2021. De döljer alltså inte att de försöker roffa åt sig fler frakter på Saimen.

Förlängningen av Saimenkanalens slussar klar 2024

Saimenkanalens slussar ska förlängas med start 2022. Slussarna förlängs med 11 meter genom förnyelse och flytt av deras övre portar. Finlands regering har anslagit 90 miljoner euro till entreprenaden. Arbetet är tänkt att vara klart 2024. Därefter kan ännu längre fartyg trafikerar på kanalen. Förlängningen av Saimenkanalens slussar är en bra sak. Många finska rederier är dock samtidigt oroliga för vilka som transporterar frakt längs Saimen. Statistik från 2020 över trafiken genom Sai-

Finska Meriaura och Rederi Ab Nathalie beställer nya fartyg till Saimen

INDUSTRITRANSPORTERNA LÄNGS Saimen måste hamna hos finska rederier och fartyg. Finländarna har lämpliga fartyg för trafikering på Saimen, och fler utvecklas.

Två finska rederier tänker beställa fartyg avsedda för trafik på Saimen och Östersjön. Nya finska fraktfartyg har inte skådats på Saimen på nästan 40 år.

Meriaura förbereder en beställning av två nya fraktfartyg för trafikering på Saimen. Det första är tänkt att börja trafikera 2024, då förlängningen av Saimenkanalens slussar är klar.

De nya fartygen kommer att vara hybridfartyg och kan därför färdas på el genom Saimenkanalen. Cirka en femtedel av fartygens effektbehov ska täckas med ackumulatörer och resten med biobränsle.

Rederi Ab Nathalie har också redan beställt ett fartyg för trafikering på Saimen. Enligt rederiets VD **Antti Partanen** är målet att finska rederier ska ta en andel av marknaden på Saimen och få tillbaka frakterna till finska fartyg under finsk flagg.

Fartygstrafiken på Saimenkanalen som variabler Land, Riktning, År och Uppgifter

	Totalt (st.) 2020
Antigua och Barbuda	118
Cypern	19
Tyskland	20
Finland	74
Gibraltar	10
Liberia	25
Litauen	3
Lettland	8
Nederländerna	201
Ryssland	604
Yhteensä	1082

Källa: statistik från Statistikcentralen

menkanalen avslöjar sanningen om transporterna på Saimenkanalen. 2020 körde flest ryska fartyg genom kanalen, 604 stycken. Nederländska fartyg körde genom

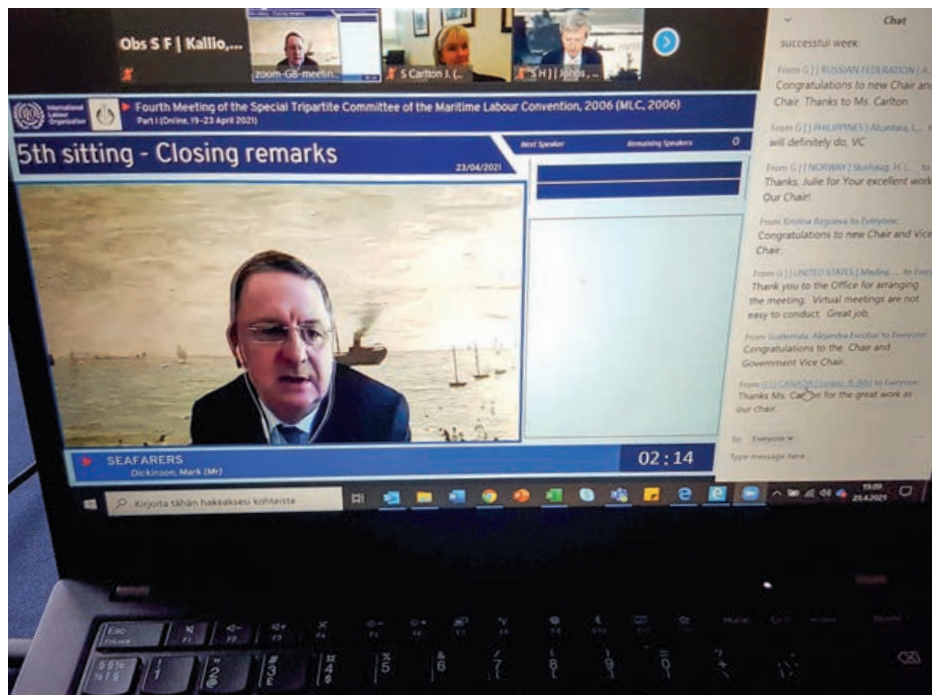
kanalen 201 gånger och antiguansk- och barbudanskregistrerade fartyg 118 gånger. Samma år körde finska handelsfartyg bara genom kanalen 74 gånger. ⬇

ILO MLC Special Tripartite Committee 19.–23.4.2021

Trepartskommitté diskuterade pandemin virtuellt ur sjöarbetskonventionens perspektiv

En särskild trepartskommitté (Special Tripartite Committee, STC) i enlighet med sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention, MLC) som godkändes 2006 av FN:s Internationella arbetsorganisation (ILO) sammanträdde virtuellt via Zoom för fjärde gången. På grund av undantagsförhållandena till följd av coronapandemin beslutade man att anordna mötet i två delar.

TEXT OCH BILD SANNALEENA KALLIO



Mark Dickinson, ordförande för sjöfolkssektionen, håller sitt sluttal på trepartskommitténs zoom-möte 23.4.2021. Som mest deltog över 300 representanter för sjömän, rederier och FN:s medlemsländer på mötet. På bilden lyssnar kommitténs ordförande Julie Carlton och rederigruppens ordförande Max Johns.

sjömansgruppen, medan **Elli Nieminen** från arbets- och näringsministeriet och **Aino-Maija Alstela** från social- och hälsovårdsministeriet representerade finska staten på mötet.

Sjöarbetskonventionen granskades ur undantagsförhållandenas perspektiv

På kommitténs agenda stod under denna halva av mötet en diskussion om MLC-konventionens funktion och huruvida bestämmelserna i den är tillräckliga i de undantagsförhållanden som världens sjömän varit tvungna att leva i under den globala pandemin. Standarderna som fastställer sjöarbetskonventionens miniminivå konstaterades vara tillräckliga till innehållet och ordalydelsen, men efterlevnaden och den praktiska implementeringen av dessa be-

Kommitténs huvudsakliga uppgift är att uppdatera och komplettera sjöarbetskonventionen så att den motsvarar regleringsbehoven i branschen samt utveckling i internationell rätt. Representanter från hela världen för såväl sjömän som rederier och ILO:s med-

lemsländer deltar i kommitténs arbete. Alla deltagande länder har yttranderätt, men rösträtt har endast de länder som har ratificerat, alltså förbundet sig att följa sjöarbetskonventionen. EU representeras också av ordförandelandet. Från Finland deltog **Sannaleena Kallio** från Sjömans-Unionen i

Förtroendemannaval under coronapandemin

PÅ SJÖMANS-UNIONENS styrelsemöte i maj 2021 konstaterades att man på grund av den fortsatta coronapandemin alltså agerar i enlighet med det beslut som fattades av styrelsen i höstas. Då beslutades det att huvudförtroendemannaperioder som avslutas under coronapandemin

förlängs med ett år. I de rederier där pandemin inte har orsakat åtgärder, som t.ex. permitteringar, fastställs huvudförtroendemannaperioderna i enlighet med tidigare praxis.

Andra än huvudförtroendemannaval kan anordnas om deltagandet för alla röstberättigade (t.ex. avdelnings)

arbetstagare kan garanteras trots de åtgärder och förhållanden som pandemin föranleder.

Styrelsen kan vid behov besluta om ändringar i huvudförtroendemannaperioden om coronasituationen förändras. 

stämmelser har varit bristfällig hos både arbetsgivare och myndigheter. Som exempel nämndes en bestämmelse i MLC-konventionen (A2.5.1), enligt vilken en arbetstagares arbetsperiod ombord på ett fartyg inte får överstiga 12 månader. Verkliga fall har visat att det har brutits mot denna bestämmelse på flera håll. Sjömännens arbetsavtal har förlängts i en tvångssituation där arbetstagaren inte kan lämna fartyget eftersom det inte går att ordna någon hemresa, arbetstagaren inte kan ta sig i land eller det inte går att ersätta arbetstagaren med någon annan. Förlängda arbetsperioder har kraftigt ökat mängden psykiska problem, självmord och byten till andra branscher bland sjömän.

Sjömännen är nyckelarbetare – men bara på papperet

Andra exempel på bestämmelser i konventionen som blivit svårare eller omöjliga att följa under pandemin är sjömännens rätt att få sjuk- och tandvård i land, rätt att gå i land under tid i hamn samt rätt till anordnad hemresa. Trots att 57 FN-länder hittills har gett sjömännen specialstatusen "key worker", vars ändamål bl.a. har varit att

möjliggöra en smidig resa mellan hemmet och fartyget för sjömännen bl.a. genom att lätta på visumpraxis och karantäner, har det inte haft den praktiska betydelse man strävat efter.

Brister i arbetstider och arbetstidsbokföring – arbetsgivarna försökte tysta ner det

På mötet presenterades en undersökning som **World Maritime University** gjort om sjömännens arbetstider och om ändring och förfalskning av uppgifter i anknytning till deras arbetstidsbokföring. Rapporten fick ett förkrossande mottagande från arbetsgiversidan.

Två resolutioner

På mötet förbereddes två resolutioner. Den första utarbetades på gemensamt förslag från sjömännen och arbetsgivarna och efterlyste åtgärder från medlemsländerna för att förbättra förutsättningarna för sjömännens arbete i undantagsförhållanden. Den andra resolutionen gällde vaccinationen av sjömän och ett globalt samarbete inklusive policyer och vaccinationsintyg för att trygga yrkesgruppens

hälsosäkerhet. Dessutom diskuterade kommittén en gemensam arbetsgrupp mellan IMO/ILO, som skulle ha till uppgift att bl.a. ta fram lösningsmodeller och anvisningar för situationer där en sjöman misstänks för brott eller övergivits i en utländsk hamn utan anordnad hemresa.

Den andra halvan av kommitténs fjärde möte är tänkt att anordnas om exakt ett år i april 2022 och fysiskt i ILO:s lokaler i Genève i Schweiz. Då kommer förslag på ändringar i sjöarbetskonventionen att stå på agendan. 

Dokument från mötet finns att läsa på: www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_679152/lang-en/index.htm



Merimiesten työolojen kehittäjä

Reijo Anttila

14.12.1932–12.4.2021

Suomen Merimies-Unionin pitkäaikainen puheenjohtaja Reijo Anttila on kuollut 12.4.2021. Anttila syntyi vaatimattomiin oloihin nuorelle yksinhuoltajaäidille Haapavedellä, Pohjanmaalla. Tie vei sieltä Ouluun lehdenjakajaksi ja puusepänerästä apupojaksi, sieltä Turkuun, jossa Anttila pestautui rahtilaivaan. Anttila työskenteli kymmenisen vuotta suomalaisissa ja ruotsalaisissa rahti- ja tankkilaivoissa. Moottorimiehen ammatin hän oppi käytännön työssä. Työssään hän ehti nähdä kaikki maanosat ja mantereet, Etelämannerta lukuun ottamatta.

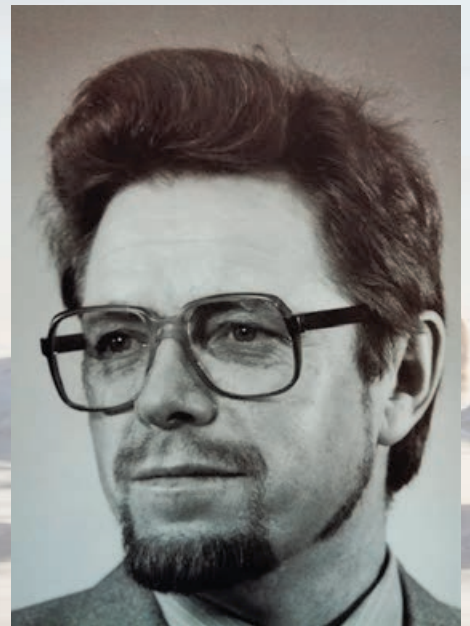
Kaunokirjallisuus ja shakinpeluu kiinnostivat vapaavahdeilla, ja nuorella miehellä oli kova tiedonhalu. Tiedon Pikku jättiläinen seurasi uskollisesti mukana kaikissa laivoissa yleissivistävänä teoksena. Koulusivistys oli jäänyt kansakoulun varaan. Tiedonhalu ehkä pelasti Anttilan hengen, kun mies oli hakemassa sanomalehteä Naantalissa kioskilta M/t Tupavuoren räjähtäessä 1958 Nesteen jalostamon laiturissa. Kolme merimiestä kuoli räjähdyksessä.

Tämän jälkeen Anttila asettui maihin ja työskenteli turkulaisella telakalla. Samalla hän tutustui ammattiyhdistystoimintaan ja liittyi sosiaalidemokraattisen puolueen jäseneksi. Silloin hän sai kipinän lähteä opiskelemaan ja opiskeli Työväen Akate- miassa 1961–1963. Varsinkin yhteiskunnalli-

set asiat kiinnostivat. Hän palasi jälleen merimieheksi ja työskenteli M/s Skandialla moottorimiehenä ja toimi samalla miehistön luottamusmiehenä. Toimessaan hän puuttui niin tehokkaasti epäkohtiin ja rikkomuksiin, että varustamon johto kertoi Merimies-Unionin puheenjohtaja **Niilo Wälläri**lle, että Anttila aiheuttaa riitaa laivalla sekä pyysi Wälläriä apua. Wälläri päätyi erottamaan luottamusmiehen, mutta Anttila ei hyväksynyt päätöstä ja työtoverien tukemana hän ei suostunut eroamaan. Wälläri ei nyt onnistunut, mutta hän käänsi sen taitavasti ja totesi että, ”toveri Anttila sai jäädä, koska hän on parantanut tapansa”.

Anttilan maine kasvoi ja vuoden 1968 edustajakokouksessa hänet valittiin Merimies-Unionin hallituksen jäseneksi, ja vuonna 1972 hänestä tuli liiton Turun asiames. Seuraavana vuonna hän siirtyi Helsinkiin Unionin palkkasihteeriksi. Unionin kenttäväki alkoi vaatia häntä liiton puheenjohtajaksi, ja 1976 edustajakokouksessa hänet valittiin **Olavi Keitele**en sijaan Suomen Merimies-Unionin puheenjohtajaksi.

Anttilalla oli selkeä kuva, miten hänen tulee toimia puheenjohtajana. Tehtävää oli paljon. Merimiesten työolainsäädäntö oli kokonaisuudessaan vanhentunut eikä vastannut sitä kehitystä mitä oli tapahtunut maatyöpaikoissa. Ansiotaso oli myös paljon alhaisempi kuin lähimmissä kilpailija-



maissa ja kotimaisessa teollisuudessa. Anttila asetti palkkatavoitteeksi vientiteollisuuden palkat.

Jo vuonna 1976, jolloin Anttila oli liiton palkkasihteerinä, hänen johdollaan käytiin työehtosopimusneuvottelut, jotka päättyivät lakkoon. Lakko oli Merimies-Unionin ensimmäinen ulkomaanliikenteen työnantajiin kohdistunut lakko sitten vuoden 1933 epäonnistuneen lakon. Kynnyskysymyksenä oli sunnuntaityön korvaus, joka silloin saatiin asteittain kaksinkertaistettua. Tällä sopimuksella rakennettiin pohjaa myöhem-



mille työehtosopimusratkaisuille, jotka tähtäsivät kokonaisuudessaan 1:1-vuorotteluun ja siihen, että merimiehet olisivat töissä ja vapailla saman pituisen ajan. Vuonna 1980 käytiin työehtosopimusneuvottelut, jotka ajautuivat pitkään, 40 päivän työtaisteluun (päällystöliitot 45 päivää). Palkankorotusten lisäksi työaikaa lyhennettiin yhdellä tunnilla. Askel askeleelta päädyttiin lopulta 1980-luvulla 1:1-vuorotteluun. Merimies on erimies myös lainsäädännössä, ja Anttila kävi ahkerasti kiinni merimiesten työläinsäädännön uudistamiseen. Työkaluna oli STM:n alainen kolmikantainen merimiesasiain neuvottelukunta. Anttilan aikana uudistettiin kaikki merimiesten keskeiset lait, kuten merimieslaki, merityöaikalaki ja merimiesten vuosilomalaki.

Anttila ymmärsi hyvin, että ainoastaan tuottavan elinkeinon kanssa saadaan neuvoteltua kunnollisia sopimuksia merenkulkijoille. Kannattavuusongelmiin joutuneiden ns. pientonnistovarustajien kanssa tehtiin 1987 kokonaissopimus, jossa valtiolta oli mukana antamalla korkotukea uudisrakennuksiin. Sopimuksessa sovittiin kokonaispalkasta, vuorottelusta ja kokonaistyöajasta sekä miehityksestä. Uusia laivoja tuli Suomen lipun alle, ja työpaikkoja syntyi noin 300.

Anttilan viimeinen suuri neuvottelu oli 1992 voimaan tullut kauppa-alusluettelola-

ki, eli Suomen rinnakkaisrekisterilaki. 1980-luvulla oli jo alkanut suomalaisten alusten ulosliputtaminen, ja sen vuoksi ministeriö oli ehdottanut Norjan mallin mukaista rinnakkaisrekisteriä. Laki valmistettiin täysin poikkeuksellisesti valtakunnansovittelijan toimistossa valtakunnansovittelija **Jorma Reinin** johdolla. Lakiin liittyvä puitesopimus ja siihen liittynyt 10 prosentin työvoimakustannussäästö oli raskas päätös sekä Anttilalle että merimiehille, mutta kaikkien lainpiiriin tulevien alusten miehistöt sen kuitenkin hyväksyivät. Rinnakkaisrekisterilaki toi jälleen mukanaan uusia aluksia Suomen lipun alle ja pelasti suomalaisen merenkulun vuosiksi.

Anttila uudisti myös Merimies-Unionin organisaation siten, että liittoon luotiin maapuolen ammattiliittojen kaltainen ammattiosastojärjestelmä, osastoja oli yhteensä 12. Merimiehet vierastivat aluksi osastoja. Vielä tärkeämpi uudistus oli pääluottamusjärjestelmän luominen. Luottamusmiessopimuksella sovittiin, että suuriin varustamoihin (yli 500 tt) perustettiin pääluottamusmiehen pesti. Tällä on ollut huomattava merkitys edunvalvontaan ja myös Merimies-Unionin organisaatioon. Anttilan aikana tehtiin suuria uudistuksia ja muutoksia. Luonnollisesti kaikkia uudistuksia ei otettu hyvällä vastaan ja niihin oli myös vastustusta. Anttila

valittiin neljä kertaa Merimies-Unionin puheenjohtajaksi. Vuonna 1992 hänen tilalleen valittiin liittosihteeri **Per-Erik Nelin**.

Eläkkeelle jäätyään Anttila katsoi onnistuneensa tavoitteissaan merimiehiä koskevan sotkuisen säädös- ja sopimusjärjestelmän selkeyttämisessä sekä jäsendemokratian voimistamisessa pitkään ja itsevaltaisesti johdetussa liitossa. Anttilan kauden jälkeen suomalaisesta merimiehestä tuli tasavertainen työntekijä muiden ammattiryhmien rinnalla, mutta merimies on edelleen erimies.

Anttila oli työhönsä vahvasti sitoutunut rehti ay-johtaja, jonka sanaan saattoi luottaa ja kädenpuristus riitti sopimukseksi, vaikka hän oli erittäin tarkka myös sopimusteksteissä. Nuoruudessa alkanut kirjallisuuden lukeminen näkyi hänessä. Hän oli laajasti yleissivistynyt sekä hyvä sanankäyttäjä ja suomen kielen osaaja.

Eläkkeellä ollessaan hän ehti viettää eläkepäiviä talvisin Espanjassa vaimonsa kanssa toistakymmentä vuotta, sitten Parkinsonin tauti esti pitkät matkat. Sisukas mies sienesti vielä rollaattorin kanssa, ja veisteli puutarhakalusteita ja jakkaroita lapsenlapsille. Työ oli miehen kunnia!

Pekka Teräväinen, kirjoittaja on entinen Merimies-Unionin liittosihteeri ja Reijo Anttilan työtoveri
Auli Anttila, puoliso

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SATAMA-ALA

Satama-alan kokous 12.7.2021

Satama-alan (003) kokous pidetään 12.7.2021 klo 12–14 Scandic Edenissä Nokiolla (Paratiisikatu 2, 37120 Nokia).

Hallitus kokoontuu jo kello 11 alkaen.

Tarkemmat tiedustelut puheenjohtaja Tapio Ristimäeltä, puh. 050 086 2190.

Tervetuloa!

LOUNAIS-SUOMI

Lounais-Suomen osasto (006)

Lounais-Suomen osasto 006 Meripesän varaukset ja yhteydenotot: meripesa006@gmail.com

Muut osastoon kuuluvat asiat: smu.osasto006@gmail.com

Huom. Sähköposteihin vastataan viikon sisällä.

Nettisivuiltamme löydät lisätietoja ja sieltä näet myös mökin varaustilanteet.

www.lounaissuomi.smu.fi

IN MEMORIAM

Sjömans-Unionens tidigare ordförande

Reijo Anttila

f. 14.12.1932

d. 12.4.2021

Till minnet av Sjömans-Unionens förre ordförande Reijo Anttila.

Maka Auli Anttila, Sjömans-Unionens förre förbundssekreterare Pekka Teräväinen och Sjömans-Unionens personal

(Reijo Anttilas nekrolog kan läsas på finska i denna tidning på sidorna 52–53.)

*

Raimo "Rami" Kakriainen

Ajasta ikuisuuteen 30.4.2021

Rami Kakriainen teki pitkän uran Oy Silja Line Ab:n palveluksessa. Merimatka alkoi 1960-luvulla valkoisten laivojen baarista ja eteni ajan saatossa intendentiksi. Seilaamisen jälkeen Rami jatkoi intohimonsa viinien parissa, edelleen Siljalla, vastaten laivojen viinivalikoimasta, niin myymälässä kuin ravintoloissa sekä henkilöstön koulutuksesta.

Kaipaamaan jäivät,
puoliso, perhe ja iso ystäväpiiri

*

Matruusi

Tauno Antero Immilä

s. 17.6.1946

k. 26.4.2021

Matruusi Tauno Immilä palveli Suomenlinnan liikenteessä noin 36 vuotta pääosin M/s Ehrensärdillä, mutta myös Suomenlinnan lautalla. Tauno Immilä siirtyi muille merille seilaamaan 26.4.2021.

Kaipaamaan jäi,
poika Waltter Immilä

*

Veikko Olavi Malmi

s. 17.1.1951 Vaasassa

k. 7.3.2021 Virtain Terveyskeskuksessa

Veikko työskenteli merillä noin 40 vuotta useilla laivoilla. Jäänmurtajat Urho ja Fennica olivat pitkäaikaisia työpaikkoja. Entisten työtovereiden kanssa Veikko piti yhteyttä puhelimen ja Facebookin välityksellä.

Virroille Veikko muutti 2012 uuden rakkauden perässä.

Kaipaauksella muistaen,
Armi ja omaiset Vaasassa

*

Merimies-Unionin entinen kirjanpitäjä

Maila Imppu

k. 20.5.2021, Uusikaupunki

Kaipaamaan jäivät,
tytär, sukulaiset ja ystävät sekä Merimies-Unionin henkilökunta

ELÄKKEELLE

Tuhannesti kiitoksia M/s Baltic Princessin porukalle muistamisesta jäädessäni oloneuvokseksi. T: Ultsi

KULTAMERKIT/GULDMÄRKENA

Kosonen Risto

Närhi Pekka

Oikeusapua puhelimitse

p. 010 684 1400

Eversheds Asianajotoimisto | eversheds.fi

Jäsenetuna lakineuvonta yksityiselämän asioissa

MERIMIES-UNIONIN jäsenillä on jäsenetuna oikeus saada Eversheds Asianajotoimistolta puhelinneuvontaa jäsenten yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa asioissa. Oikeuksien ja velvollisuuksien ennakointi säästää ristiriidoilta ja vahingoilta. Jäsenille palvelu on ilmainen.

Puhelinneuvonta

Tarvitessasi oikeudellista neuvontaa voit soittaa arkisin klo 10.00–16.00 Eversheds Asianajotoimiston numeroon **010 684 1400**

- **Soittaessasi ilmoita, että olet Merimies-Unionin jäsen.** (Jäsenyytesi tarkistetaan, eli sinun tulee ilmoittaa yhdistyksesi numero, jonka löydät jäsenkortista.)
- Kerro, että haluat keskustella neuvovan lakimiehen kanssa. Lakimiehen kanssa käymäsi keskustelun sisältö on luottamuksellinen ja jää vaitiovelvollisuuden piiriin.

Palvelun laajuus ja rajaukset

Puhelinneuvonta kattaa asiat, jotka jäsen voi esittää ja lakimies selvittää puhelimesta ilman perehtymistä asiakirjoihin tai sähköposteihin. Neuvonta ei koske asiakirjojen laatimista.

Jäsen voi kysyä neuvoa esimerkiksi asunto-osakkeisiin ja kiinteistöihin liittyvissä asioissa sekä muun muassa avio- ja avoliittoon, lapsiin, perintöön, testamentteihin, osituksiin, lahjoituksiin jne. liittyvissä asioissa.

Neuvonnan piiriin eivät kuulu työsuhteeseen, työtehtäviin, elinkeino-, sijoitus- ja ansiotoimintaan eikä luottamustehtäviin liittyvät kysymykset. Neuvonta ei myöskään koske asioita, joista olet antanut toimeksiannon muulle asiamiehelle, eikä itse hoitamaasi asiaa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa. Neuvonta ei koske hakemuksia ja ilmoituksia työttömyysturva-, vakuutus-, taikka eläke- ja muissa sosiaaliturva-asioissa.

Jos asiaasi ei voida selvittää puhelinkeskustelun aikana, sinulla on mahdollisuus sopia Eversheds Asianajotoimiston kanssa toimeksiannosta. Näiden toimeksiantojen kustannukset eivät kuulu jäsenedun piiriin.

eversheds.fi





Posti Green



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldeström

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

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

Merivälityksessä asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2,
20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

toimistot.te-palvelut.fi/

varsinais-suomi/merivalitys

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldeström

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

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

Inom Havsförmedlingen utträttas ärenden per telefon och e-post.

ADRESS: Självstädighetsplan 2, 20800, ÅBO

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

toimistot.te-palvelut.fi/sv/

varsinais-suomi/merivalitys

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE
John Stenbergin rantaa 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.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADDRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

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

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

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

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

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

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

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

Sjömans-Unionen

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

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADDRESS
förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00