



ERIMIES

SJÖMANNEN

**Laivat on tehty
liikkumaan**
– ei seisomaan

**MITÄ TAPAHTUI
M/S ES VENUS
-LAIVALLA?**

Myanmarilaiset
merimiehet
kertovat

Suomalaisista
merimiehistä
**yli puolet
lomautettuina**

**MATKUSTUS-
RAJOITUKSET ISKIVÄT
matkustajavarustamoihin**

SJÖMANS-UNIONENS KONGRESS:
SÄNK INTE DEN FINSKASJÖFARTEN!



Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldeström

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

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

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2,
20800 TURKU

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

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldeström

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

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

ADRESS: Självstädighetsplan 2, 20800, ÅBO

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

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

sisältö | innehåll

- 4 Merimiesten uusi kippari suomii Euroopan
tiukimpia matkustusrajoituksia
- 6 Matkustusrajoitukset iskevät
matkustajalaivarustamoiden talouteen
- 14 Viking Linen maahenkilöstöstä irtisanottiin
180 henkeä
- 15 Pasi Virtanen: terveisiä Merimies-Unionin
valtuustosta
- 16 Merimies-Unionin edustajakokous:
alkää upottako suomalaista merenkulkua
- 18 Suomen lipun alla purjehtivat alukset tarvitsevat
koronatukia myös jatkossa
- 26 Mikä on ammattiosasto?

- 51 För Finlands ekonomi är det viktigt att
passagerarrederierna klarar coronan
- 52 Sjömannens nya skeppare kritiserar Europas
strängaste reserestriktioner
- 55 Fartyg som seglar under finsk flagg behöver
coronastöd fortsättningsvis

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu

Kannen kuvassa M/s Finlandian lahjatavarakaupassa
työkentelevä Satu Kontto.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2020

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros, 00530 Helsinki,

p. (09) 615 2020 • John Stenbergin 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 rantaa 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergin strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI • E-POST
etunimi.sukunimi@smu.fi /
fornamn.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 • TIDTABELLEN 2021

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
1	8.2.	26.2.
2	22.3.	14.4.
3	31.5.	18.6.
4	27.9.	15.10.
5	29.11.	17.12.

Keväällä Suomessa huolta herätti se, ettei meillä ole saatavilla maskeja. Nyt pitäisi herätä siihen, että sama koskee myös kotimaista merenkulkua: Suomi on täysin riippuvainen omasta, kansallisesta merenkulustaan.

Matkustajalaivavarustamoiden taloudellinen selviytyminen koronasta on tärkeää Suomen talouden kannalta

Suomi on riippuvainen muista maista tulevista päivittäistavaroista, lääkkeistä, teollisuuden raaka-aineista ja öljystä. Kaikki nämä tuotteet kuljetetaan Suomeen laivoilla. Suomen lipun alla purjehtivat alukset ja miehistöt hoitavat Suomen kuljetuksia normaaleissa olosuhteissa. Koronapandemian aikana ne hoitavat kansallisia huoltovarmuuskuljetuksia, kun maiden rajat ovat sulkeutuneet.

Samaan aikaan kotimaisten laivojen miehistöjä on lomautettuna eniten kuin milloinkaan. Matkustusrajoitukset ovat iskeneet erityisesti matkustaja-alusliikenteeseen. Suomalaisilla matkustajalaivoilla työskentelee noin 4 700 merimiestä, joista suurin osa on tällä hetkellä lomautettuna. Kolme Suomen lipun alla purjehtivaa matkustajalaivaa on täysin työtä vailla. Matkustusrajoitukset ja matkustajakato ovat johtaneet myös irtisanomisiin. Ne ovat kohdistuneet maahenkilöstöön, joita työskentelee esimerkiksi matkanvaraajina.

Koronapandemia on heijastunut myös rahtitonnistoon, mutta ei yhtä voimakkaasti kuin matkustajalaivoihin. Konttiliikenne on hyvä indikaattori maailmankaupassa tapahtuville muutoksille, koska konteissa kulkee suurin osa kulutustavaroistamme. Koronapandemian eräässä vaiheessa Kiina laittoi maahansa tulevia kontteja karanteeniin. Tämä vähensi maailmanlaajuisia konttivolyyymia merkittävästi. Konttilaivavarustamot reagoivat tilanteeseen vähentämällä omia aluskäyntejään ja veivät ylimääräistä kalustoaan telakoitavaksi, kun niille ei ollut käyttöä. Tilastojen mukaan maailmanlaajuiset rahtivolyymit kohoavat tällä hetkellä jo kohti normaalia: Shanghaissa on tehty jopa kaikkien aikojen rahtiennätyksiä, kertoi apulaisprofessori **Tomi Solakivin** Turun Kauppakorkeakoulusta luennollaan *Koronapandemian vaikutukset merenkulkuun*.

Myös Suomen kansainvälisen liikenteen volyymit ovat laskeneet, mutta toipumassa. Vuonna 2019 Suomessa kuljettiin keskimäärin reilu 120 000 tonnia kontteja kuukaudessa. Tammikuussa 2020 konttiliikenne notkahti eniten, yli 20 prosenttia. Tämän jälkeen konttiliikenteen taso palasi jälleen normaalin liikenteen tasolle. Myös roro-liikenteessä rahtimäärät ovat olleet tänä vuonna suhteellisen normaalit. Suurin notkahdus roro-liikenteessä tapahtui toukokuussa 2020, jolloin pudotusta oli 13 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna.

Rahtimarkkinat ovat toipuneet koronan taloudellisista vaikutuksista nopeasti, mutta matkustajalaivasektorilla tilanne on aivan toinen. Normaalina vuonna kuukausittainen matkustajamäärä Suomen satamiin on miljoonasta 2,8 miljoonaan matkustajaan. Tänä vuonna vain kesän huippusesonki ylsi miljoonaan matkustajaan, mikä on normaalivuonna matkustajamäärän alhaisin mahdollinen taso. Loppuvuotta kohden matkustajatilastot putosivat kohti nollaa matkustusrajoitusten seurauksena.

Matkustajalaivavarustamot eivät elä pelkän rahdin turvin, vaan ne tarvitsevat myös matkustajia. Matkustajamäärät ovat romahtaneet jopa 90 prosenttia. Suomalaiset varustamot tarvitsevat jatkossakin koronatukia, jotta päästään yli vaikean korona-ajan ja niiden toiminta voi jatkua. Matkustajalaivavarustamoiden selviytymisestä on paljon kiinni, millainen linjakartta ja laivasto Suomessa on tulevaisuudessa. Pitkällä aikavälillä matkustaja-alusliikenteen tilanne heijastuu kuljetuksiin, teollisuuteen ja suomalaiseen yhteiskuntaan. Sen vuoksi niistä on huolehdittava. Itämerta pitkin on liikuttu aina ja tullaan liikkumaan. Kun koronatilanne paranee, matkustajat jälleen palaavat.

”ONKO MEILLÄ ENÄÄ KOHTA TYÖPAIKKOJA?”

– merimiesten uusi kippari suomii Euroopan tiukimpia matkustusrajoituksia

Vanhassa laulussa sanotaan, että ”ennen oli miehet rautaa, laivat oli puuta, puuta ovat miehet nyt ja laivat ovat rautaa”.

TEKSTI MARJA LUUMI / DEMOKRAATTI (16.10.2020) KUVA NORA VILVA

Onko näin, Suomen Merimies-Unionin tuore puheenjohtaja **Kenneth Bondas**?

– Ei todellakaan. Merimiehet ovat edelleenkin rautaa, kovan luokan osajia.

Se kävi ilmi viimeksi *M/s Amorellan* karilleajossa, jossa suomalainen miehistö hoiti matkustajien evakuoinnin taitavasti ja rauhallisesti.

– Juuri tällaisia hätätapauksia varten jokaisella aluksella harjoitellaan säännöllisesti. Turvallisuusajattelussa olemme varmasti maailman huippua, Bondas vakuuttaa.

”Vallanvaihto” 20 vuotta Merimies-Unionia johtaneesta **Simo Zittingistä** Kenneth Bondakseen ei osunut aivan helpoimpaan hetkeen: koronavirus jyllää ja työmarkkinat ovat myllerryksessä.

Talo ja sen tavat ovat onneksi tuttuja Bondakselle, kun hän ehti toimia 12 vuotta liittosihteerinä Zittingin aisaparina.

Merenkulkijoiden puheenjohtajaksi hänellä on hieman erikoisempi koulutus, nimittäin ravintola-alalta. Ennen merille lähtöä Bondas ehti pitää omaa lounasravintolaakin. Sinänsä meren kutsua ei tarvitse ihmetellä, sillä hän on kasvanut vetten

äärellä Vaasassa. Jo nuorena, ruotsia äidin kielenään puhuvana, hän kävi töissä Uumajassa. Matkustajalautan miehistö kaupunkien välillä tuli tutuksi ja häntä houkuteltiin mukaan laivalle töihin.

Bondas vastasi kutsuun ja ensimmäinen pesti laivalle tuli vuonna 1988 *KG-Linelle* Kaskisen ja Gävlen välille. Mutta Birka Linen risteilyaluksesta *M/s Birka Princess* tuli hänen toinen kotinsa noin 18 vuodeksi. Hän ehti toimia tärkeässä ruoka-huollossa laivan keittiössä niin kokkina, keittiömestarina kuin kylmäkkinäkin.

Princess seilasi talvisin Tukholman ja Maarianhaminan väliä, mutta kesäisin ris-teilyt suuntautuivat muun muassa Riikaan, Visbyhyn ja Puolaan.

”Seurasimme suru puserossa aluksen kohtaloa.”

Ammattiyhdistysliikkeen pariin Bondas ajautui hieman sattumalta, kun Birka Linen unionilaiset ilmoittivat vuonna 1992 valinneensa hänet keittiöosaston luottamusmieheksi. Siitä se innostus lähti edunvalvontaan.

Bondas valittiin ensimmäisen kerran Merimies-Unionin edustajakokoukseen vuonna 1992 ja pikkuhiljaa liiton eri tehtä-

viä alkoi kerääntyä. Maihin hän jäi lopullisesti vuonna 2008, kun hänet valittiin Merimies-Unionin liittosihteeriksi.

Birka Princessalle kävi huonosti. Kreikkalaiset ostivat risteilijän, ja se ajoi karille keväällä 2007 Santorinin edustalla vajoten pikkuhiljaa meren pohjaan.

– Seurasimme suru puserossa Youtubesta aluksen kohtaloa, Bondas muistelee vieläkin haikeutta äänessä.

”Pandemia ei ole leikin asia, mutta minulla on suuri huoli myös työpaikoista.”

Merimies-Unioni ja työnantajat edustava **Suomen Varustamot ry** ovat suostuneet kovin sanoin Suomen hallituksen linjaa matkustusrajoituksissa. Hallituksen päätökset syyskuun lopulla lopettivat matkustajaliikenteen lähes kokonaan Viroon, Ruotsiin ja Saksaan koronapandemian takia.

– Valtio pyrkii muissa asioissa seuraamaan täsmällisesti EU:n sääntelyohjeita. Yllätys on, että matkustusrajoitusten asettamisessa EU:n linjasta voidaan poiketa ja asettaa meille Euroopan tiukimmat rajoitukset, Bondas ihmettelee.

Hänen mielestään joustavuus olisi järkevintä tässä tilanteessa – eli noudattaa rajoituksissa 25–50 tapauksen ilmaantuvuutta 100 000 henkeä kohden.

– Pandemiahan ei ole mikään leikin asia, mutta minulla on suuri huoli myös työpaikoista. Jos pandemia jatkuu kovin pitkään – ja rajoitukset sen myötä – vesiliikennettä ei saada liikkeelle entiseen malliin. Mitä tapahtuu silloin suomalaisille varustamoille ja aluksille? Onko meillä enää kohta työpaikkoja, Bondas kysyy vakavana.

Kesäkuun alussa suomalaisista noin 6 700 merimiehistä yli 43 prosenttia oli lomautettuna. Puheenjohtaja pelkää pahoin, että tilanne kesän valonpilkahduksen jälkeen jälleen huononee. Syksyn aikana matkustaminen on jälleen romahtanut.

– Tässä asiassa me olemme Suomen Varustamojen kanssa syvästi samassa veneessä, hän huomauttaa.

”Kilpailu markkinoilla on todella raakaa.”

Merimies-Unioni on taistellut pitkään



mukavuuslippulaivojen invaasiota vastaan.

– Meillä on Suomessa kolme ITF-tarkastajaa, jotka käyvät tarkastamassa halpalippulukset säännöllisesti, kun ne ilmaantuvat Suomen satamiin. Liitto käy kyllä kiinni niiden työehtoihin ja -oloihin, Bondas korostaa.

Koronapandemia ei ole ainakaan helpottanut ongelmaa, kun vientiteollisuus kipui-lee ja jokainen yritys yrittää säästää ja halkea halvinta kuljetusmuotoa.

– Kilpailu markkinoilla on todella raa-kaa. Valitettavasti halpalippuvaltioiden alukset tulevat yrityksille huomattavasti halvemmiksi, koska niillä ei makseta säälli-siä palkkoja merimiehille. Suomalaisilla va-rustamoilla on vaikea kilpailla sopimuksis-ta niiden kanssa. Ja tämä ilmiö heijastuu suomalaisiin merenkulun työpaikkoihin.

Bondas huomauttaa, että halpalippu-maiden usein vanha kalusto ja osaamatto-

mat työntekijät aiheuttavat myös ympäris-töriskin.

– Olen jo vuosia odottanut, milloin mei-dänkin vesillämme rysähtää oikein kunnol-la. Onneksi ei ole vielä tapahtunut näin.

”Ei tule ihan ensimmäisenä mieleen lakolla uhkailu.”

Merimies-Unionin legendaarisin puheen-johtaja on ollut **Niilo Walläri** (1938–1967), joka käytti taajaan pelotteena jäänmurtaja-lakkojen uhkaa, jos liiton vaatimuksiin ei suostuttu. Mitäpä pitäisi tapahtua, että Bon-das kehottaisi väkeä pistämään pelin seis?

– Ei tule ihan ensimmäisenä mieleen la-kolla uhkailu, kun kohta yli puolet jäsenistä on ilman työtä.

Hän pitää itseään pitkäpinnaisena ja sovittelevana neuvottelijana. Bondaksen mielestä näitä ominaisuuksia tarvitaan, kun tavoitteena on säilyttää viimeisetkin

suomalaisten merimiesten työpaikat.

– Unionin tärkein tehtävä on edelleenkin edunvalvonta. Haluan puheenjohtajana edistää avointa keskustelukulttuuria ja pyr-kiä aina siihen, että suomalaisten meren-kulkijoiden työpaikkoja ei ulkoisteta muual-le, hän linjaa Merimies-Unionin tulevaa toimintaa.

Mitään erityisiä evästyksiä hän ei Zittin-giltä saanut. Edellinen puheenjohtaja saa kehuja hyvänä kouluttajana.

– Olen saanut ammentaa Simolta kaikki tarvittavat tiedot yhteisen taipaleen aikana. Siinä mielessä on aika turvallinen olo.

”Jokainen neuvottelukierros teettää paljon työtä jo nyt.”

Haasteelliset ja mielenkiintoiset ajat ovat edessä jo helmikuun lopulla, kun kaksivuotiset työehtosopimukset päättyvät kaikilla merenkulun pääsopimusaloilla.

– Onneksi on vielä muutama kuukausi aikaa. Tilanne muuttuu aivan oleellisesti, jos koronatilanne helpottuu ja valoa alkaa näkyä tunnelin päässä. Nyt pitää vain rau-hassa odotella sydäntalvea, miltä maailma silloin näyttää, Bondas pohtii.

Merimies-Unioni neuvottelee uusista tesseistä Suomen Varustamot ry:n kanssa. Bondas huomauttaa, että rahti- ja matkus-taja-alusten lisäksi myös jäänmurtajilla, si-sävesiliikenteessä, lautoilla ja losseilla nou-datetaan unionin sopimuksia miehistön osalta.

Metsäteollisuus ry yllätti syyskuun lopulla työmarkkinat ilmoittamalla, ettei se osallis-tu enää työehtosopimustoimintaan vaan vie neuvottelut yrityksiin. Myös Bondas yl-lättyi ja mietti, mitä päätöksen takana oi-keasti on.

Hän jakaa *Paperiliiton* puheenjohta-jan **Petri Vanhalan** kanssa huolen yritysten tes-osaamisesta, jos muutkin työnantaja-järjestöt seuraavat Metsäteollisuuden lin-jaa.

– Jokainen neuvottelukierros teettää pal-jon työtä jo nyt. Entistä haasteellisemmaksi menee, jos meidän pitäisi alkaa sopia erik-seen jokaisen pienen varustamon kanssa. Toivotaan, että tilanne rauhoittuu, Kenneth Bondas huokaisee. [↓](#)

KORONAPANDEMIAN JOHDOSTA suomalaisista 6 700 merimiehestä lähes puolet ovat lomautettuina ja loputkin lomautusuhan alla. Kotimaisia merimiehiä ei ole ollut lomautettuna milloinkaan aikaisemmin yhtä paljon.

SUOMESSA EUROOPAN TIUKKIMMAT KORONAN ILMAANTUVUUSRAJAT ISKIVÄT MATKUSTAJALAIVAVARUSTAMOIDEN TALOUTEEN

– Viro lievensi omia matkustusrajoituksiaan 12. lokakuuta ja nosti koronan ilmaantuvuusrajan 50:een

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Suomen hallitus pysäytti vapaa-ajan matkustajaliikenteen Viroon, Ruotsiin ja Saksaan 28. syyskuuta. Matkustajaliikenteen täydellinen pysäytys yllätti suomalaiset merimiehet.

”Mitä pidempään vapaa-ajan matkustajaliikenne Viroon, Ruotsiin ja Saksaan pysyy suljettuna, sitä enemmän tuhoa se aiheuttaa kotimaisille matkustajalaivavarustamoille”, merimiehet kertoivat tuntojaan päätöksen jälkeen.

Euroopassa koronan ilmaantuvuusraja on 50 tautitapausta 100 000 henkeä kohden, mutta Suomessa raja on 25. Suomessa on käytössä Euroopan tiukimmat rajat.

Viro lievensi omia matkustusrajoituksiaan 12. lokakuuta alkaen

Viro lievensi omia matkustusrajoituksiaan 12. lokakuuta ja sallii maahantulon ilman omaehtoista karanteenia maista, joissa koronan ilmaantuvuusraja on 50 tautitapausta 100 000 asukasta kohden.

Viro haluaa helpottaa maahan liikkumista erityisesti sen lähivaltioista, Viron pääministeri **Jüri Ratas** kommentoi päätöstä. 50 tautitapausten raja on linjassa muun Euroopan kanssa.

”Virossa halutaan pitää huolta paitsi ihmisten terveydestä, myös matkustamisen vapaudesta sekä halutaan tukea EU:n ta-

voitetta harmonisoida matkustamiseen liittyviä säännöksiä Euroopan sisällä.”

Suomen Varustamot ja Merimies-Unioni ovat vaatineet syksyn mittaan, että Suomen tulisi seurata muun Euroopan linjaa ja nostaa koronan ilmaantuvuusraja 50:een 100 000 tautitapausta kohden.

”Matkustaminen Viron ja Suomen välillä on sama asia kuin liikkua Suomen sisällä kaupungista toiseen. ”Helsinki-Tal linna -pääkaupunkia” ei voida sulkea, vaan ihmisten on voitava liikkua vapaasti Suomenlahden yli. On hienoa, että Virossa on ymmärretty tämä asia ja seurataan nyt muun Euroopan mallia matkustamisessa.”

M/S FINLANDIALLA matkustusrajoituksia on seurattu kauhun sekaisin tuntein

Eckerö Linen Finlandia on ainoa Suomen lipun alla purjehtiva matkustajalaiva Helsingin ja Tallinnan välillä. Matkustusrajoitukset ovat lyöneet loven varustamoiden talouteen ja etenkin taloushenkilökuntaa on paljon lomautettu matkustajalaivavarustamoissa.

Taloushenkilökunnasta suuri osa lomautettiin ja lähti kotiin

Finlandian taloushenkilökunnasta monet pakkasivat 1.10.2020 tavaroitaan ja lähtivät lomautuslappu kourassa kotimatalle. M/s Finlandia liikennöi tällä hetkellä Helsingin ja Tallinnan välillä pienemmällä miehistöllä

talousosaston lomautusten seurauksena. Työmatkustus ja rekkaliikenne, eli rahti, kulkee edelleen laivalla.

Suru miehistön silmissä

Suru miehistön silmissä on silmiinpistävä. Finlandialla työskentelee henkilökuntaa ympäri Suomen, kuten Tornioista, Vaasasta, Suonenjoelta, Mikkelistä, Hyvinkäältä, Kotkasta, Tammisaaresta, Nauvosta ja Ahvenanmaalta. Pienillä paikkakunnilla ei ole vastaavia alan töitä tarjolla, koska ravintoloissa ja hotelleissa ei ole asiakkaita ja aika näyttää, suljetaanko tätä menoa nekin. Ihmisten työttömyydellä on yhteiskunnalle

suuri hinta: mitä pidempään se jatkuu, sitä enemmän se maksaa.

”Suomen päättäjät eivät ymmärrä millaisia vaikutuksia maiden rajojen sulkemisella koronapandemian pelossa on valtioiden kansantaloudelle”, M/s Finlandian pääkokki **Rainer Lindqvist** huokaa.

Kotimaan asiakkaat eivät riitä ylläpitämään toimintaa:

Suomi Finland kohta konkurssissa?

Merenkulkijoiden lisäksi matkustusrajoitusten vuoksi hätää ovat kärsimässä kotimaan hotellit ja ravintolat. Niihin ei riitä asiakkaita riittävästi kotimaasta, >>



vaan vuodepaikat ovat tyhjiillään ja firmat kaatuvat.

”Tässä voi olla konkurssissa tätä menoa Oy Suomi Finland Ab”, M/s Finlandian keittiössä pelätään.

M/s Finlandian miehistössä osataan kansantaloustiedettä, kun katsotaan ulos aluksen ikkunasta. Suomalaisia matkustaja-aluksia seisoo laiturissa työtä vailla ja niiden miehistöt ovat lomautettuina.

”Matkustajalaivamerenkulku ei ole mitään hyväntekeväisyyttä. Pelkkä rahti ei riitä toiminnan ylläpitämiseen, vaan tarvitaan matkustajia ja myyntiä. Nyt pelkona on, että tässä kaatuvat kohta isotkin kalat, eli suuret varustamot.”

Mitä pidempään maiden rajat pysyvät suljettuina, sitä suurempi on sen hinta yhteiskunnalle.

”Matkustajaliikenne pitää avata välittömästi uudelleen Viroon, Ruotsiin ja Saksaan ja mieluummin jo eilen”, M/s Finlandialta lähetään Suomen päättäjille terveisä. 

FINLANDIA

Eckerö Linen M/s Finlandia ainoa Suomen lipun alla purjehtiva matkustajalaiva Helsingin ja Tallinnan välillä

Yksi huoltovarmuutta turvannut alus on Eckerö Linen M/s Finlandia, joka on ainoa Suomen lipun alla purjehtiva matkustajalaiva Helsingin ja Tallinnan välillä. Alus on liikennöinyt reitillä vuodesta 2013 lähtien ja kuljettanut kyydissään niin matkustajia kuin työmatkalaisia.

Suomella ei ole varaa menettää merimiehiä ja merenkulun miehistöosaamista. Uusia merimiehiä ei kasva joka oksalla. Suomalaiset merimiehet ovat kuljettaneet koko ajan koronapandemian aikana ruokaa, tavaroita ja raaka-aineita kauppoihin ja tehtaisiin. Merikuljetustemme huoltovarmuus on toiminut aukottomasti.



M/s Finlandian pääkokki Rainer Lindqvist pelkää rajoitusten ajavan maiden kansantaloudet ennennäkemättömiin ongelmiin.



M/s Finlandian infossa työskentelevä Elli Axén on lomautettujen joukossa ja lähtee kohti kotia. ”Kyllä tässä alkaa suututtaa. Valtiovallan pitäisi alkaa toimia ja tehdä järkeviä päätöksiä. Yhteiskunta on pidettävä auki. En näe matkustus- ja muissa rajoituksissa mitään positiivisia puolia. Emme kyllä osanneet odottaa laivalla, että koko vapaa-ajan matkustaminen Suomen ja Viron välillä pistettäisiin tässä mittakaavassa kiinni. Tämä oli meille aivan täysi yllätys. Nyt kun rajat ovat kiinni ei voida olettaa, että matkustajalaivavarustamot pysyisivät omillaan pystyissä ilman matkustajia. Tarvitsemme tukea. Jos rajoitustilanne pitkittyy kauan, niin tilanne on taloudellisesti todella huolestuttava. Minullakin on perhe ja kaksi lasta. Olen myös huolissani eläkemaksuista ja siitä, että kauanko työttömyyskassassa on rahaa.

M/s Finlandian lahjatavara-kaupassa työskentelevä Satu Kontto kertoi laivalla olleen 30. syyskuuta surulliset tunnelmat, kun aluksen taloushenkilökunnasta suuri joukko pakkasi tavaransa ja lähti kotiin lomautusten seurauksena. Kyynelleet nousivat niin laivalle jääville kuin lähteville silmiin. Lomautetuista moni on huolissaan toimeentulostaan.



Kirsi Veijanen työskentelee normaalisti M/s Finlandian parfyymipuolella, mutta lomautusten seurauksena hän siirtyi talousosastolle tuuraamaan. Veijanen oli mukana Eckerö Linen joukoissa mielenosoituksessa merenkulun ja matkailualan puolesta 24.9.2020. Samaan aikaan eduskunta ja hallitus teki päätöksen rajoittaa matkustamista Suomesta Viroon, Ruotsiin ja Saksaan. Veijanen näkee useita uhkakuvia, jos suomalaista merenkulkua ei nyt tueta ja auteta vaikeiden aikojen yli. "On todella huono juttu, jos tänne tulee "ruostepurkkeja" muista maista hoitamaan työmme. Se on jopa turvallisuusriski." Veijanen toivoo, että eduskunnassa olisi aikaa perehtyä kotimaiseen merenkulkuun enemmän, ennen kuin päätöksiä tehdään ja asioista lausutaan ääneen. "Sivistyneessä yhteiskunnassa rajoja ei voida sulkea."

Varastomies ja luottamusmies Tomi Lamminen on tuonut asiakkaille tuotetoimituksen kannelle. Miniristeilyt, joilla ei ole maihinnousua Tallinnassa, ovat sallittuja matkustusrajoituksista huolimatta, eikä karanteenivaatimusta Suomeen saapuessa ole. M/s Finlandialle voi siis edelleen lähteä vaikkapa kokousmatkalle tai ihan vain ostoksille. Lamminen lastaa tuotteet valmiiksi turvavälejä noudattaen asiakkaille. Auton parkkeeraaminen laivaan ei maksa mitään, hän kertoo.





Se oli siinä. M/s Finlandian kokki Jaakko Jokinen teki 1.10.2020 M/s Finlandialla viimeisen työpäivän ja lähti illalla lomautettuna kotiin. Lomautukset ovat tällä hetkellä tammikuun 21. päivään saakka. Miehistö on valmis palaamaan heti töihin, jos vain niitä on tarjolla. Viimeiset kymmenen työpäivää Jokinen työskenteli hyttipuolella ennen kotiin lähtöään, kun aluksen talous- ja hotelliosaston työtehtäviä järjestettiin uusiksi lomautusten seurauksena.



M/s Finlandian keittiöön ahertamaan jäi keittiömestari Tuomas Sillanpää. Hän kertoo, että töitä on nyt paljon, kun työt tehdään pienemmällä väellä. Aluksella kiinnitetään hygieniaan erityistä huomiota ja esimerkiksi rekkakuskit ruokailevat omassa tilassaan erillään laivalla muista matkustajista. Laivalla on hyvin turvavälejä ja erittäin vähän matkustaa moneen muuhun liikennevälineeseen verrattuna. Sillanpää on huolissaan suomalaisista merimiehistä. Hänen vaimonsa työskentelee myös merillä Tallink Siljan M/s Baltic Princessillä ja on tällä hetkellä alukselta lomautettuna. Perheessä on lapsia, joten taloudellinen tulevaisuus huolettaa.



Luottamusmies ja Merimies-Unionin valtuuston jäsen Kimmo Riivari on huolissaan alukselta lomautettujen tilanteesta. Hänen mukaansa monet pelkäävät tosissaan työpaikkojensa puolesta. Häntä harmittaa, että valtiolta ja media eivät kiinnostu riittävästi suomalaisen merenkulun tilanteesta. Tuntuu, kuin huudettaisiin tyhjään metsään vailla mitään vastakaikua. Suomessa ei ole montaa yksittäistä ammattikuntaa, jossa olisi vastaavaa joukkoa lomautettuna yhdellä kertaa näin massiivisesti. "Toivomme todellakin, että valtiolta heräisi tilanteeseemme. Koko Suomea ei voi sulkea."

Mervi Kilpeläinen työskentelee M/s Finlandian buffetissa tarjoilijana ja myyjänä. Kun aluksen henkilökuntaa lomautettiin, siirtyi hän tekemään töitä M/s Finlandian hyttiosastolle.

Kilpeläinen on saanut meriltä leipänsä vuodesta 1981 lähtien. Hän oli vain neljä vuotta välillä maissa, mutta muutoin aina merillä.

Aikoinaan hän työskenteli Henry Nielsen -varustamossa. Kilpeläisen viimeinen alus varustamossa oli M/s Narai, joka ulosliputettiin. Alus oli tuolloin Hawajilla, josta Kilpeläinen palasi kotimaahan takaisin. Kilpeläinen muistelee, että aikoinaan jos jäi työttömäksi oli toisia laivoja, joihin mennä töihin. Tänä päivänä uutta työtä ei enää saa.



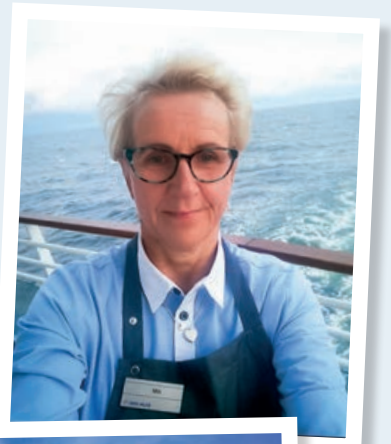
M/s Finlandialla neljä vuotta kokkina työskennellyt Antti Rautavaara teki viimeisen risteilyn kotilaivallaan Tallinnaan ja lähti sitten kotiin Suomenjoelle lomautettuna. "Tämä on todella surullista. Jokainen tarvitsee työtä. Laivalla työskentelee väkeä ympäri Suomen aina pohjoista myöten. Ei pienillä paikkakunnilla ole mitään vastaavaa työtä tarjolla. Lomautettuna on aikaa, mutta ei uskalla investoida mihinkään, koska emme tiedä palaammeko tänne laivalle töihin enää ikinä. Kaikki rahat on laitettava säästöön, jos jotain on. Suomen kansantalous pysähtyy ja yritykset voivat mantereellakin huonosti, kun kukaan ei enää osta mitään."

"Valtiovallan pitäisi tukea merenkulkua sen verran, että nämä alukset pysyvät liikenteessä. Jos laiva jää pois liikenteestä lopullisesti tai ulosliputetaan, se ei enää takaisin pala. Maailman tilanne on tällä hetkellä epävakaa ja Suomi tarvitsee merikuljetuksia. Niitä ilman maassamme ei ole tavaraa kaupoissa tai tehtaissa. Kotimaista merenkulkua ei saa alasajaa. Matkustusrajoitusten purkaminen ja välitön avaaminen on nopein toimenpide, jolla tilanne saadaan hallintaan ja estetään konkurssit merillä sekä maissa."

”LAIVAT ON TEHTY LIKKUMAAN – ei seisomaan”

Koronan toinen aalto ja sen vaikutukset merenkulkuun tulivat M/s Silja Serenadella tarjoilijana työskentelevälle Anitta Myllyaholle yllätyksenä. Keväällä monet merimiehet ottivat ensimmäisen lomautuksen rauhallisesti ja odottivat syksyllä alkavan uuden risteilykauden. Kävi kuitenkin toisin: rajat sulkeutuivat ja M/s Silja Serenade jäi rantaan.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT ANITTA MYLLYAHO JA KAI KOHONEN



Anitta Myllyaho ja Kai Kohonen "Kaitsun" eläkkeellejäämisillallisella Bon Vivant -ravintolassa Silja Serenadella.

”Ei tällaista tilannetta olisi kukaan osannut odottaa”, huokaa M/s Silja Serenadella tarjoilijana työskentelevä **Anitta Myllyaho**.

”Minulla on ollut aina töitä, enkä ole ollut päivääkään työttömänä. Koronan seurauksena alkaneet lomautukset ovat työlläni ensimmäiset”, Myllyaho on ollut töissä Serenadella sen koko liikennöintihistorian ajan, 30 vuotta.

M/s Silja Serenade ajaa Helsingistä Tukholmaan. Keväällä alus jäi rantaan ja sen miehistö lomautettiin. Myllyaho piti pois talvilomiaan. Kesällä Silja Serenade palasi liikenteeseen ja teki risteilyitä Riikaan. Myllyaho oli aluksella töissä pari työpäivää, mutta sitten hänet taas lomautettiin ja alus jäi seisomaan uudestaan rantaan.

Nuorten ja perheellisten merimiesten lomautukset surettavat erityisesti

Serellä työskentelee paljon nuorta henkilökuntaa, joka on saanut merenkulkualan koulutuksen. Heidän tilanteensa surettaa Myllyahoa erityisesti.

”Nuorten silmistä paistoi suuri hätä, kun lomautukset alkoivat. Jotkut olivat ot-

taneet talolainoja, joten he alkoivat hakea heti muualta töitä, jotta pystyvät maksamaan lainansa.”

Myllyahon mukaan osa nuorista on saanut jo töitä muualta. Voi olla, että uuden uran myötä he eivät palaa takaisin merille töihin. Se on menetys suomalaiselle merenkululle.

”Meillä on laivalla todella hyvä yhteishenki. Esimiehiä myöten kaikki toivottivat toisilleen voimia, kun lomautukset syksyllä alkoivat. Se ei ollut mitään tyhjää sanahelinää, vaan kipparia myöten kaikki olivat tilanteesta silmin nähden pahoillaan.”

Lomautus kuin eläkkeelle jäänti

Myllyaho kertoo olevansa sikäli onnekas, että hän voisi jäädä ensi syksynä eläkkeelle.

”Keväällä ensimmäinen lomautus meni omia asioita hoitaessa. Toisen lomautuksen myötä ajattelin jääväni ensi syksynä eläkkeelle. Yllättävää kyllä, nyt sitä alkaa tulla toisiin mietteisiin. Haluanko sittenkään jäädä eläkkeelle vai en?”, Myllyaho pohtii.

*Pahinta on
koronapandemian
tuoma epävarmuus.
Kukaan ei osaa sanoa,
kauanko ahdinkoa kestää.*



Eläköityminen on monelle uusi tuntematon, johon on opeteltava.

”Sitä on kuitenkin tottunut käymään töissä, vaikka sieltä palaa aina väsyneenä kotiin. Nyt lomautettuna tuntuu siltä, että elämästä puuttuu jotakin. On jotenkin tyhjä olla.”

Merenkulussa on monia talouksia ja pariskuntia, joissa molemmat puoliset ansaitsevat leipänsä meriltä. Myös Myllyahon miesystävä **Kai Kohonen** työskenteli M/s Silja Serenadelle aluksen liikkeelle lähdöstä alkaen. Hän toimi aluksella varastoapulaisena ja jäi eläkkeelle 1,5 vuotta sitten.

”Meillä eläkeläisillä, tai lähellä eläkeikää olevilla, elämäntilanne on aivan toinen kuin nuorilla tai perheellisillä, joilla pitäisi olla vielä pitkä työura merillä edessään. Jos

KAI KOHONEN valmistui merikoulusta 1984.

”Aluksi olin rahtilaivoilla, sitten Turun linjalla 5 vuotta emännän kallena. M/s Silja Serenadella olin alusta asti varastomiehenä.”

Mieliin painuvin hetki meriltä oli M/s Albatrossin karille ajo.

”Olimme 2 viikkoa sen jälkeen laivalla tyhjentämässä laivan myymälää ja ravintoloita.”

Kohonen oli myös töissä, kun M/s Estonia upposi.

”Se näky oli hurja ja jäi mieleen.”

Turvallisuus oli Kohoselle työssään hyvin tärkeä asia – ja Suomen lipun nostaminen kunnia-asia.



taloudessa molemmat puoliset ovat meriltä lomautettuna, heidän taloudellinen tilanteensa saattaa olla todella haastava”, Myllyaho kantaa merimiesten jaksamisesta syvää huolta.

Rautarouvan matkassa Helsingistä Tukholmaan

M/s Silja Serenade juhli pyöreitä 16.11.2020. Alus on liikennöinyt Helsingin ja Tukholman välillä 30 vuotta ennen koronapandemian aiheuttamaa liikennöintikatkoa.

”Nyt sitä tajuaa konkreettisesti, kuinka mahtavaa on ollut olla töissä noin hienossa työpaikassa.”

M/s Silja Serenadea tituleerataan ”Rautarouvaksi”. Alus on ajaton ja sen kyydissä kulkee paljon vakiristeilijöitä, mutta myös uusia sukupolvia, jotka löytävät laivan.

”Kesällä järjestetty Riian risteily oli hieno tuote. Meillä oli parhaillaan kyydissä yli 2 000 matkustajaa.”

Serenaden akilleen kantapääksi kyseisellä reitillä muodostui sen suuri koko. Polttoaineeseen paloi paljon rahaa. Niin Silja Serenade jäi jälleen rantaan ja Helsingistä Riikaan alettiin risteillä Tallinkin M/s Victorialla, joka purjehtii Viron lipun alla.

Laivat liikkeelle – ihan sama minne

”Ruotsin huono koronatilanne laittaa risteilyreitit uusiksi. Mielestäni on ihan sama

minne risteilisimme, kunhan risteilisimme. Laivat on tehty liikkumaan, ei seisomaan.”

Luovuus on tällä hetkellä sana, jota kannattaa harkita myös risteilybisneksessä. Myllyaho olisi valmis risteilemään Suomen länsirannikon kaupunkeihin, kuten Raumaan, Poriin ja Vaasaan, jotka ovat vielä sopivan etäisyyden päässä Helsingistä ja niistä löytyy nähtävää. Baltiasta Liettua on vielä käymättä.

”Vaikka olen merillä töissä, risteilen mielelläni. Kävimme mieheni kanssa kesällä vapaa-ajalla Serellä Riian risteilyllä. Kaupunki oli todella viehättävä ja laivalla palveli ystävällinen henkilökunta.”

Nuorista osajista on nyt pidettävä kiinni

Tallink on ilmoittanut aloittavansa risteilyt jälleen ensi keväänä. M/s Silja Serenaden on tarkoitus palata liikenteeseen toukuussa.

”Olemme Serellä sillä asenteella liikkeellä, että vielä me risteillään ja sitten kun lähdemme liikkeelle, niin mennäänkin lujaa!”

”Nyt on tärkeintä pitää kiinni nuorista merimiehistä, joilla on laivalla vielä pitkä työura edessä. Meillä on aluksella monia ravintoloita, eikä työtehtäviä opita tuosta vain. On suuri virhe päästää nämä osajat maihin. Jos niin käy, meillä on edessä työvoimapula, kun liikennöinti jälleen alkaa.”

VIKING LINEN MAAHENKILÖSTÖSTÄ *irtisanottiin 180 henkeä*

Irtisanottujen joukossa on varustamon palveluksessa vuosikymmeniä työskennelleitä ja vähemmän aikaa ”punaisilla” palvelleita. Vajaan 200 ihmisen irtisanominen on suomalaiselle merenkululle suuri isku, koska ala on pieni.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU

Rahtipuolen paikkavaraajana työskennellyt **Pia Airas** on yksi Viking Linen maahenkilöstön irtisanoituista.

Helsinki–Tukholma-linja hiljeni

”Ehdin työskennellä varustamossa 3 vuotta ja 7 kuukautta”, Airas kertoo.

”Irtisanominen tuli sikäli harmilliseen tilanteeseen, että olin päässyt työhön juuri sisälle, kun irtisanomisuutinen saapui”, rahtipuolen, eli rekkojen ja muiden erikoisajoneuvojen paikkavarauksia, hoitanut Airas toteaa.

Irtisanomiset toteutettiin niin sanotun senioriteetin mukaan: ne, jotka olivat tulleet viimeisenä taloon, lähtivät ensimmäisinä.

”Irtisanomisissa otettiin huomioon myös ihmisten perhetilanteita, eli ne, joilla on huollettavia.”

Airaksen mukaan erityisesti Helsinki–Tukholma-reitin keskeyttäminen on vaikuttanut varustamon työllisyystilanteeseen.

Pelkkä rahti ei riitä kannattelemaan toimintaa, vaan tarvitaan myös matkustajia.

TE-toimiston työnhakuvalmennus toimii

Irtisanomistiedon jälkeen Pia Airas otti yhteyttä TE-toimistoon.

”TE-toimistoa mollataan usein, mutta olen saanut sieltä hirveän hyvää palvelua. Sen jälkeen, kun otin yhteyttä ensimmäisen kerran TE-toimistoon, minuun oltiin sieltä henkilökohtaisesti yhteydessä vain tunnin päästä”, Airas kertoo saamastaan palvelusta.

Airas kiinnostui TE-toimiston tarjoamasta työnhakuvalmennuksesta.

”Kurssit ovat olleet täynnä jo syksystä lähtien, mutta minulla kävi tuuri, kun pääsin koulutukseen vain muutaman päivän varoajalla”, hän on tyytyväinen.

TE-toimiston työnhakuvalmennuskurssi kesti viisi päivää. Airas oli koulutuksen sisältöön tyytyväinen ja kokee saaneensa sieltä eväitä työnhakua varten. Hän toivoo

löytävänsä uuden työn kuljetusalalta tai sitten sitä sivuavasta toimesta.

”Olen tykännyt työskennellä kuljetusalalla, tämä on vaihtelevaa työtä”, Suomen Merimies-Unionin valtuuston jäsen Pia Airas toivoo löytävänsä pian uusia töitä. 🚢



PIA AIRAS

MERIMIES-UNIONIN VALTUUSTON JÄSEN, PASI VIRTANEN:

Suomalaiset kansi- ja konekorjausmiehet häviävät, jos heille ei ole praktiikkaa ja töitä tarjolla

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU

Suomalaisessa merenkulussa on jo pitkään puhuttu työvoimapulasta. Mitä asialle voisi tehdä?

Merimies-Unionin valtuuston jäsenellä

Pasi Virtasella (Finnlines) on vahva, oma-kohtainen näkemys kansi- ja konekorjausmiesten tulevaisuudesta.

”Jos nuorille ei ole tarjolla praktiikka-

paikkoja, nämä työt häviävät vähitellen.”

Virtanen tietää mistä puhuu, sillä hän työskentelee Finnlinesilla korjausmiehenä (YT). Työssään hän on seurannut vuosia sivusta, kuinka vaikeaa nuorten on saada töitä kannelta tai koneesta perinteisistä miehistötehtävistä. Samaan aikaan puhutaan, että kansi- ja konekorjausmiehiä ei tahdo enää löytyä mistään.

PASI VIRTANEN



Vain paperit ulos koulusta ja maihin töihin

Nuorten vaikeus saada meriltä töitä johtaa siihen, että nuoret ammatillisessa koulutuksessa olevat merikoulun opiskelijat ottavat käytännössä koulusta vain paperit ulos, koska koulun keskeyttäminen kään ei ole hyvä vaihtoehto.

”Kolmannen vuoden opiskelijat hankkivat koulusta vain paperit, eivätkä enää lähde merille”, Virtanen huokaa.

”Mitä suomalaista merenkulkua se on, jos laivalla työskentelee enää pari-kolme suomalaista merimiestä, kun jo nyt aletaan olla lähellä tätä rajaa. Suomalaiset kansi- ja konekorjausmiehet häviävät tätä menoa, jos kehityskulun suuntaa ei muuteta. Yhtään tointa ei ole enää varaa menettää: päinvastoin”, Pasi Virtanen lähettää terveiset Merimies-Unionin valtuustosta rahti-puolen edustajana. 📍

MERIMIES-UNIONIN EDUSTAJAKOKOUS:

ÄLKÄÄ UPOTTAKO SUOMALAISTA MERENKULKUA!

Koronapandemian johdosta suomalaisista 6 700 merimiehestä lähes puolet ovat lomautettuina ja loputkin lomautusuhan alla. Lomautusten määrä yhdessä yksittäisessä ammattikunnassa on verrattavissa hirmumyrskyyn, joka lyö kymmenmetriset aallot kohti mannerta. Ilmapuntarilukemat ennustavan tuulen entisestään kovenevan. Mitä jää jäljelle, riippuu ennen kaikkea poliitikkojen ymmärtämyksestä ja päätöksistä kotimaista merenkulkua kohtaan.

Suomalaisessa liikennevalomallissa on käytössä vain kaksi väriä: punainen tai vihreä. Euroopan mallissa on käytössä kolme väriä, jossa punaisen raja on 50 tautitapausta 100 000 henkeä kohden. Suomessa on raja 25. Viikon välein muutuvat matkustusrajoitukset ovat tehneet ihmisistä varovaisia. He eivät enää matkusta laivalla.

Koronapandemia toi esiin Suomen maantieteellisen sijainnin saarella merten takana. Meritiet ovat siltamme ja huoltovarmuustiemme muuhun maailmaan. Suomen lipun alla olevat alukset ja kotimainen miehistö ovat kuljettaneet kotimaan kauppoihin ruokaa ja tavaroita, apteekkeihin lääkkeitä sekä teollisuudelle raaka-aineita myös koronapandemian aikana. Yhteiskunnan toimivuus on riippuvaisia öljykuljetuk-

sista, joita on hoidettu aukottomasti suomalaisella miehistöllä ja tonnistolla.

Kotimaiset varustamot työllistävät suomalaisia merimiehiä ja maksavat veronsa Suomeen eivätkä lahden taa kuten kilpailijavarustamot. Koronapandemia on sysännyt kotimaiset varustamot syvimpään taloudelliseen ahdinkoon 30 vuoteen. Useissa varustamoissa on eletty keväästä lähtien lainarahan turvin.

Suomen kannalta ei ole hyvä asia, jos suomalaiset alukset katoavat ja niiden tilalle tulee ulkomailta huonokuntoista kalustoa, jossa ei noudateta työehtoja. Uhka on aito, sillä Suomeen liikennöi säännöllisesti mukavuuslippujen alla olevia aluksia. Ruumalle pysäytettiin syyskuun alussa miehistön palkkasaatavien ja laittomien työolosuhteiden tähden Panaman lipun alla purjehtinut laiva. Kuusi miehistön jäsentä avustettiin laivasta pois poliisin turvatessa operaatiota.

Ja lisää vettä myllyyn heittää *Traficom*, joka avasi meriliikenteen huoltovarmuusreittien kilpailutuksen kaikille EU-lipuille.

Huoltovarmuuskuljetus-



VALTUUSTON JÄSEN TARU HAKALA

ten jatkuminen suomalaisilla aluksilla ja miehistöllä on varmistettava. Uhka on, että Suomi menettää kansallisen laivastonsa ja sitä myöten toiminnallisen itsenäisyytensä kriisiaikoina. Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus julkaisi vast'ikään tutkimuksen, joka toi esiin Suomen korkeatasoisen osaamisen meriklusterin vahvuutena. Se ei ole vain rauta ja laivat, vaan myös kotimainen merimiesosaaminen.

Suomalaisia merimiehiä tarvitaan nyt ja tulevaisuudessa. Suomesta löytyy erikoisosaamista niin jäänmurtajilta, öljytankkereilta kuin väylänhoidostakin rahti- ja matkustajalaivaliikennettä unohtamatta. Koronapandemia lisäsi kotimaan matkailua ja saariston yhteysalukset, lautat ja lossit osoittivat suosionsa. Suomalaiset löysivät sisävedet ja kanavat. Sisävesillä risteiltiin paljon ihmisten lomaillessa kotimaassa.

Suomalaiset matkustajat haluavat palvelua omalla äidinkielellään, eli suomeksi tai ruotsiksi. Ymmärrettävä kieli on vahvasti turvallisuuskysymys. *M/s Amorellan* karilleajo 20.9. ja sitä seuranneet evakuoimistoimet osoittivat suomalaisen miehistön turvallisuusosaamisen olevan maailman huippua.

Suomi voi luottaa poikkeusolosuhteissa vain Suomen lipun alla oleviin aluksiin ja miehistöihin. ⚓

Suomalaisia merimiehiä tarvitaan nyt ja tulevaisuudessa.

HALLITUS / STYRELSE 2020–2024

OSASTO

FACKAVDELNING

006

VARSINAINEN

ORDINARIE MEDLEN

Tero Palokoski

Marko Laine

Turo Ihalainen

Patrick Kuronen

001

Eino Leppänen

009

Timo Purho

Satu Valapuro

008

Tero Yli-Mäenpää

003

Tapio Ristimäki

002

Matti Lukkarila

007

Anne-Marie Mahkonen

Puheenjohtaja
Ordförande

Kenneth Bondas

Liittosihteeri
Förbundssekreterare

Sannaleena Kallio

VALTUUSTO / FULLMÄKTIGE 2020–2024

OSASTO

FACKAVDELNING

010

VARSINAINEN

ORDINARIE MEDLEM

Pia Airas

006

Joonas Kallio

Taru Hakala

Pasi Virtanen

Kim Lindberg

001

Kalle Vasara

009

Anne Passinen

Timo Kyöstiä

Kimmo Riivari

Timo Nerman

008

Riitta Timonen

012

Johnnie Isaksson

002

Tomi Kangas

005

Simon Dahl

007

Anne Vuorijärvi

011

Johanna Vaalikivi-Lindholm

Valtuuston puheenjohtaja
Fullmäktiges ordförande

VARAJÄSEN

SUPPLEANT

Hannu Savola

Mikael Svanberg

Kaj Svenskberg

Timo Keskitalo

Ville Ollikainen

Mikko Lehikoinen

Mikko Heikka

Lauri Lamminparras

Jari Aho

Toni Peltola

Marika Norrgård

Ville Jääskeläinen

Outi Ketola

Eija Kiviö

Jari Valkonen

Kalle Peltola

Mikko Ervast



PUHEENJOHTAJA / ORDFÖRANDE
KENNETH BONDAS



SANNALEENA KALLIO valittiin Merimies-Uniönin liittosihteeriksi. Lisäksi hän hoitaa edelleen Merimies-Uniönin lakimiehen tehtäviä.

SANNALEENA KALLIO valdes till förbundssekreterare för Sjömans-Unionen. Därtill fortsätter hon att fungera som jurist för Sjömans-Unionen.



Suomen lipun alla purjehtivat alukset **TARVITSEVAT KORONATUKIA MYÖS JATKOSSA**

Suomalainen merenkulku on syvimmissä kriisissä 30 vuoteen. Suomessa työskentelee 6 700 merimiestä, joista yli puolet ovat tällä hetkellä lomautettuna. Pitkään jatkuneet matkustusrajoitukset ovat johtaneet jo irtisanomiin matkustaja-alusvarustamoissa. **Viking Line** -varustamo irtisanoi loppusyksystä 180 maahenkilöstöstään, kun matkustajia ei ole.

Helsingin ja Tukholman välinen risteilyliikenne on pysähtynyt. Pelkkä rahti ei riitä kannattelemaan matkustaja-alusvarustamoiden toimintaa, vaan tarvitaan myös matkustajia. Työt ovat loppuneet kokonaan kolmelta Suomen lipun alla purjehtivalta matkustaja-alukselta: **Viking Linen M/s Mariellalta** ja **M/s Gabriellalta** sekä **Tallink Siljan M/s Silja Serenadelta**. Alusten suomalai-

nen miehistö on lomautettu. Suomalaisia merimiehiä on tällä hetkellä lomautettuna eri varustamoista yhteensä toista tuhatta.

Työtä vaille jääneet Suomen lipun alla olevat matkustaja-alukset olivat valmiita siirtymään muille linjoille töihin. Töitä ei kuitenkaan annettu niille, vaan Suomen valtion koronatukia on suunnattu myös vieraiden lippujen alla purjehtiville aluksille, jotka hoitavat Suomen huoltovarmuuskuljetuksia.

Mitä pidempään suomalaiset merimiehet ovat työttömänä, sitä suuremmaksi kasvaa työttömyyden hinta yhteiskunnalle. Esimerkiksi Ahvenanmaalla on työttömänä tällä hetkellä koronapandemian taloudellisenä seurauksena tuhansia talouksia. Yksi suomalainen matkustajalaiva työllistää merimiesten lisäksi alihankkijoita, muonitus- ja huoltofirmoja, joten kerrannaisvaikutuk-

set heijastuvat laajalle, jopa tuhansille ihmisille.

Euroopassa useat valtiot keskittävät voimavaroja tällä hetkellä omaan taloudelliseen selviytymiseen koronakriisistä. Miksi Traficom ei menettelisi samoin? Kilpailu Itämeren meriliikenteessä tulee kiristymään entisestään.

Suomalaisten varustamoiden tulevaisuus on hyvin epävarma mitä pidempään koronakurimus tulee jatkumaan. Sitä kukaan ei tiedä. Suomalaiset varustamot tarvitsevat jatkossakin koronatukia, jotta niiden toiminta voi jatkua. Suomen valtion on pidettävä huolta omasta, kansallisesta merenkulusta: varustamoista, Suomen lipun alla purjehtivista laivoista ja merenkulkijoista, jotta turvaamme kansallisen huoltovarmuutemme kaikissa olosuhteissa. 

TRAFICOM MYÖNSI MERILIIKENNETUKIA

Eduskunta hyväksyi kesäkuussa 24,7 miljoonan euron lisämäärärahan meriliikenteeseen asetettavan julkisen palvelun velvoitteen kustannusten kattamiseksi. Valtioneuvosto antoi määrärahan käyttöä tarkentavan asetuksen. Asetuksen mukaan Traficom voi asettaa tietyille reitille velvoitteen liikennöidä ja maksaa liikennöinnistä korvausta.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom teki 4.11.2020 päätöksen meriliikenteen väliaikaisesta järjestämisestä ja palveluvelvoitteen asettamisesta edestakaiselle Turku-Maarianhamina/Långnäs-Tukholma -yhteyksille.

Velvoite asetettiin Turku-Maarianhamina/Långnäs-Tukholma -yhteyksivälille neljän aluksen osalta. Velvoite koskee kahta aamu- ja kahta iltalähtöä. Meriliikenteen harjoittajat, joille palveluvelvoite on asetettu, ovat **Tallink Silja Oy** ja **Viking Line Abp**.

Ahvenanmaan yhteyksien ja huoltovarmuuden varmistaminen

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom teki 16.11.2020 päätöksen meriliikenteen väliaikaisesta järjestämisestä ja palveluvelvoitteen asettamisesta edestakaisille rei-

teille Maarianhaminan ja Kapellskärin, sekä Eckerön ja Grisslehamnin välillä. Traficomin tarkoituksena on varmistaa ja edistää merikuljetusten riittävyyttä sekä luottamuksen palautumista meriliikenteeseen eli tässä tilanteessa turvata nykyistä paremmin Ahvenanmaan huoltovarmuus sekä teollisuuden ja asukkaiden liikkumistarpeet.

Traficom on katsonut palveluvelvoitteen asettamisen välttämättömäksi. Nyt tehty päätös tukee aikaisemman Turusta Maarianhaminan kautta Tukholmaan asetetun liikennöintivelvoitteen ohella Ahvenanmaan huoltovarmuutta, henkilöliikenteen ja teollisuuden tarpeita Ruotsin suuntaan. Pelkät Ahvenanmaalla poikkeavat alukset eivät tähän yksikään riitä.

Nyt tämä velvoite on asetettu Maarianhaminan ja Kapellskärin väliselle edestakai-

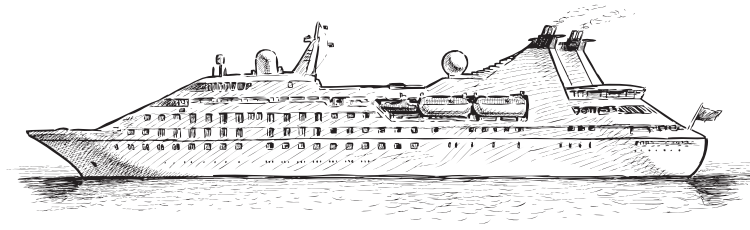
selle reitille. Meriliikenteen harjoittaja, joille palveluvelvoite on asetettu, on **Viking Line Abp**.

Eckerön ja Grisslehamnin väliselle edestakaiselle reitille palveluvelvoite on asetettu **Eckerö Linjen Ab:lle**.

Helsinki-Tallinna yhteyksien ja huoltovarmuuden varmistaminen

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom teki 20.11.2020 päätöksen meriliikenteen väliaikaisesta järjestämisestä ja palveluvelvoitteen asettamisesta välille Helsinki-Tallinna. Liikennöintivelvoite asetettiin **Tallink Grupp AS:lle** ja **Viking Line Abp:lle**.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom teki 23.11.2020 **Eckerö Line Ab Oy:tä** koskevan päätöksen meriliikenteen väliaikaisesta järjestämisestä ja liikennöintivelvoitteen asettamisesta Helsingin ja Tallinnan välille. 📍



MERENKULKUNEUVOS MARKKU MYLLY: VÄYLÄMAKSUT ON KANNETTAVA TÄYSIMÄÄRÄISENÄ

Hallitus jatkoi väylämaksun puolittamista. Merenkulkuneuvos Markku Mylly ei tyydy puolikkaaseen vaan haluaa kokonaisen.

- Täysimääräinen väylämaksu toisi valtion kassaan 100 miljoonaa euroa. Se ei ole käyttäjiltä iso maksu hyväkuntoisista ja turvallisista väylistä, Markku Mylly sanoo.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT MARKKU MYLLYN ARKISTO JA GETTY IMAGES

Koronavirus keikuttaa pahasti Suomen merenkulkua.

Matkustaja- ja autolauttaliikenne on lähes pysähtynyt. **Suomen Varustamot ry** ilmoittaa, että 90 prosenttia matkustajalauttojen henkilökunnasta on lomautettu.

Laivanvarustamoiden liikevaihto on tänä vuonna pudonnut puoleen aiempiin vuosiin verrattuna. Rahtikuljetusten hinnat ovat laskeneet 30–50 prosenttia.

Suomalaisia merimiehiä on 6 700. Yli puolet heistä ovat lomautettuina. Media repii suuria otsikoita **Viking Linen** kahden aluksen karilleajosta.

”Aina löytyy syy”

Sanna Marinin hallitus pyrki helpottamaan merenkulun tuskaa ja puolitti väylämaksun ensi vuodeksi. Puolituksen tarkoitus on korvata kauppamerenkululle koronaviruksen aiheuttamia kuluja ja tukea maamme kilpailukykyä.

– Väylämaksu on kannettu Suomessa puolitettuna vuodesta 2015. Joka vuosi tuntuu löytyvän uusi syy puolitukseen. Tänä vuonna se on korona, merenkulkuneuvos **Markku Mylly** hymähtää.

Hallituksen laskelmien mukaan puolitettu väylämaksu tuo valtion kirstuun vuonna 2020 arvioidun 50 miljoonan euron sijasta vain 40–45 miljoonaa euroa. Ensi vuonna väylämaksutulot ennustetaan 48 miljoonaksi euroksi.

– Väylämaksu olisi syytä kantaa täysimääräisenä. Silloin se toisi valtiolle tuloja noin 100 miljoonaa euroa, Markku Mylly sanoo.

Väylämaksu suoritetaan, kun alus saapuu ulkomailta Suomen aluevesille tai suomalaisesta satamasta suomalaiseen satamaan.

Välimerellä aurinkoa ja hiljaista

Merenkulkuneuvos Mylly hankki vuonna 1973 ensikokemuksensa maailman meriltä puolimatuusina suomalaisella kauppalaivalla. Vuosien myötä puolimatuusista tuli merikapteeni, merikapteenista **Merenkukulaituksen** pääjohtaja ja **Euroopan meriturvallisuusviraston** johtaja.

Markku Mylly työskentelee parhaillaan Montenegrossa vastuullisena ryhmäpäällikkönä marraskuusta maaliskuuhun kestävässä EU-projektissa. Hankkeen 2,5 miljoonan euron rahoitus tulee EU:n (Instrument for

Pre-Accession Assistance) kassasta.

– Korjaamme ja uusimme jo olemassa olevia merenkulun turvalaitteita ja parannamme Montenegron VTS-järjestelmää uusimalla vanhoja sensoreita. Lisäksi toteutamme *Maritime Single Window* -järjestelmän vastaamaan EU:n asettamia vaatimuksia, Markku Mylly sanoo.

Markku Mylly on pannut merkille Montenegron satamissa Barissa ja Kotorissa, että koronavirus kiusaa merenkulkijoita yhtä lailla niin Välimerellä kuin Itämerellä. Ajot ovat loppuneet.

– Barin hiljentyneeseen satamaan saapui pari päivää sitten alus, jonka kaikki 600 työntekijää lähetettiin saman tien junilla ja lentokoneilla kotiin. Risteilijä jäi satamaan odottamaan koronan väistymistä ja varasi laituripaikan kolmeksi kuukaudeksi.

Markku Myllyn mukaan Välimeren maiden uutiset kertovat samoista merenkulun ongelmista kuin Suomessa. Laivoja on hyvin vähän liikenteessä, merenkulkijoiden on hankala päästä lomille ja lomakierto kärsii.

– Talven tullen korona voimistunee ja laivaliikenne vähenee entisestään, Markku Mylly vakuuttaa.



MARKKU MYLLY

Itämerellä tuulta ja pimeää

Marraskuisena iltapäivänä Montenegrossa paistaa aurinko ja päivälämpötila kohoaa pariin kymmeneen asteeseen. Samaan aikaan raakaöljytankkeri *Mastera* puskee Itämeren aallokossa Venäjän satamiin säkkipimeys ympärillään.

Merimies Unionin pääluottamusmies ja Masteran sähkömies **Turo Ihalainen** näkee sentään hieman valoa pimeydessä.

– Masteran etu on se, että aluksella on suomalainen miehistö. Meidän ei työvuoron vaihdon aikana tarvitse lennättää halpatyövoimaa toiselta puolta maailmaa. Lisäksi vaihdot tehdään pääsääntöisesti Suomessa, Turo Ihalainen sanoo.

Mastera hakee lastinsa Primorskin ja Ust-Lugan satamista ja purkaa sen Nesteen Porvoon ja Naantalin jalostamoilla. Tankkeri käy noin 60 kertaa vuodessa Suomen satamissa.

– Kovana jäätalvena murtajia saisi olla enemmänkin, sillä aika usein niiden palvelu- ja joutuu odottamaan, Turo Ihalainen sanoo.

”Väylämaksu ja palvelu eivät kohtaa”

Matkustaja-alus maksaa satamakäynneistään vuodessa enintään 30 kertaa. Matkus-

taja-alusten vuosimaksut ovat noin 200 000 ja 500 000 euron välillä, vaikka alus kävisi satamassa vuosittain satoja kertoja.

Markku Mylly muistuttaa, että Suomen laivaliikenteestä suurin osa on linjaliikennettä. Valtaosa laivoista kuittaa jo alkuvuodesta väylämaksun maksimäärän. Sen jälkeen ne vapautuvat maksusta.

– Tallinnaan päivittäin ajava matkustaja-alus maksaa vuodessa runsaat 200 000 euroa väylämaksua. Suomeen saapuva iso risteilijä maksaa kerralta 100 000 euroa eli kahdella käynnillä Tallinnan laivan vuosimaksut. Tässä eivät väylämaksu ja saatu palvelu kohtaa.

Lastialus maksaa satamakäynneistään vuodessa enintään 10 kertaa. Suurten säännöllisten liikenteen lastialuksien maksut jäävät noin 200 000 euroon, vaikka ne kävisivät Suomessa useita kymmeniä kertoja vuodessa.

– Suomen meriliikenne on hyvin stabiili; 80 prosenttia on linjaliikennettä ja lopussa 20 prosentissa tapahtuvat muutokset. Tämän liikenneprofilin perusteella on helppo laskea, miten maksujärjestelmästä saadaan tasapuolinen ja oikeudenmukainen, Markku Mylly vakuuttaa.

Bisnestä ja politiikkaa

Veroluonteisen väylämaksun tarkoitus on kattaa merenkulussa käytettävien kulkuväylien ja turvalaitteiden rakentamisesta ja ylläpidosta koituvat kulut. Väylämaksuilla rahoitetaan myös jäänmurtajien avustustoiminnasta valtiolle aiheutuneita kustannuksia.

Masteran konehuoneesta tavoitettulla Turo Ihalaisella on selvä mielipide väylämaksuista; ne ovat tarpeen ja maksut pitää säilyttää vähintään nykyisellä tasolla.

– Osa varustamoista varmasti tarvitsee ensi vuodeksi kaiken mahdollisen avun. Toivottavasti vain nämä avunsaajat eivät ahneuksissaan vaihda suomalaista merimiestä halpatyövoimaan, pääluottamusmies Ihalainen sanoo.

Kun kysymys on veroluonteisesta maksusta, se herättää rutkasti intohimoja. Hallituksen esitystä väylämaksujen puolittamisesta edelsi kiivas poliittinen keskustelu sekä lausuntokierros, johon näkemyksensä antoivat mm. kauppamerenkulun, logistiikan ja ulkomaankaupan edustajat.

Elinkeinoelämän edustajat esittivät yleisesti, että väylämaksut pitäisi joko puolittaa useaksi vuodeksi, alentaa pysyvästi tai poistaa kokonaan.

– Mielestäni pitää tehdä pitkäkestoinen ratkaisu. Muualla maailmalla merenkulun maksut maksetaan täysmääräisesti. Ei siellä käydä tällaista keskustelua, Markku Mylly toteaa.

Elinkeinoelämän keskusliitto (EK) esitti lausunnossaan väylämaksun poistoa. Perusteluiksi se kirjasi poiston tuomat myönteiset vaikutukset mm. ulkomaankaupan kilpailukykyyn, meriliikenteen tehokkuuteen, ilmastopäästöjen vähentämiseen ja kiertotalouden toteutumiseen.

Merenkulkuneuvos Mylly kuuntelee hie- man hämmästyneenä EK:n tekemää pitkää listaa.

– Suomen tuonnin ja viennin kuljetus- määrä meritse on noin 100 miljoonaa tonnia vuodessa. Siitä kannetaan väylämaksuna euro per tonni. Kilohinnaksi tulee yksi sentti. Ei tällä suurta merkitystä ole ulkomaankauppamme kilpailukykyyn, Markku Mylly ynnää.



Merenkulkuneuvos ei näe, että väylämaksujen poisto vaikuttaisi ilmastopäästöjen vähenemiseen tai kiertotalouden toteutumiseen.

– En osaa mitenkään yhdistää, että väylämaksujen poisto kannustaisi varustamoita investoimaan vähäpäästöisiin laivoihin. Jos pystymme täysmääräisesti kannetulla 100 miljoonan euron maksulla pitämään väylät hyvässä kunnossa, niin se on halpaa lystiä, Mylly sanoo.

EK:n esitys saa myös kannatusta. Kansanedustaja **Ville Kaunisto** (kok) teki lakialoitteen, joka poistaisi väylämaksut pysyvästi. Useat opposition kansanedustajat ovat tukeneet Kauniston alitetta.

– Populistista politiikkaa. Ehdotuksella ei ole mitään faktaperustetta siihen, että merenkululle tuotettavat palvelut pantai-

siin veromaksajien maksettavaksi, merenkulkuneuvos Markku Mylly sanoo.

Aallon pohjasta takaisin harjanteelle?

Korona on pudottanut Suomen varustamoiden liikevaihdon puoleen verrattuna aiempiin vuosiin. Rahtikuljetusten hinnat ovat laskeneet 30–50 prosenttia ja matkustajaliikenteen määrät romahtaneet.

– Kyllä koronastakin selvitään, mutta jalkensa se jättää. Kun ajoja ei ole, pienet yhden, kahden ja useammankin laivan varustamot ovat vaarassa ajautua konkurssiin, Markku Mylly sanoo.

Vaikka merenkulku on nyt aallon pohjassa, niin Markku Mylly muistuttaa, että se on aina toipunut siihen kohdistuneista isoista iskuista.

– Kun lähdin merille vuonna 1973, iski

öljykriisi. Polttoaineen hinta monikertaistui yhdessä yössä. Vuoden 2008 talouslaman vaikutuksesta meriliikenteen määrä putosi 20 prosenttia. Kummallakin kerralla meriliikenne toipui nopeasti, Markku Mylly muistelee.

Myllyn mukaan isot kriisit myös opettavat. Öljykriisin ja talouslaman vaikutuksista meriklusteri alkoi mm. katsoa tarkemmin, miten ajetaan, laivareittejä alettiin suunnitella tarkemmin ja merenkulkijoiden koulutusta kehitettiin.

– Kriisejä tulee ja menee. Nyt on syytä miettiä keinot ja valmiudet, joilla korjataan nyt ilmenneet puutteet. Laivojen työntekijöiden maihin pääsyn ja miehistön rotaatiossa ilmenneet ongelmat on ratkaistava, merenkulkuneuvos Markku Mylly sanoo. ⚓

LYHYESTI



Jari Puhakka Merimieseläkekassan toimitusjohtajaksi 1.1.2021

MERIMIESELÄKEKASSAN

toimitusjohtaja **Kari Välimäki** siirtyy eläkkeelle 31.12.2020. Merimieseläkekassan hallitus on valinnut uudeksi toimitusjohtajaksi YTM **Jari Puhakan**. Jari Puhakka on tällä hetkellä Merimieseläkekassan sijoitusjohtaja ja toimitusjohtajan sijainen.

Jari Puhakka on toiminut yli 30 vuotta erilaisissa sijoitustoiminnan tehtävissä ja työeläkejärjestelmässä yli 13 vuotta. Merenkulkuun Puhakka on perehtynyt nykyisessä tehtävässään yli kaksi vuotta. Lisäksi Puhakka on ollut työeläkelaitosten johtoryhmissä ja eri yritysten hallituksissa. Hänellä on siten laaja kokemus paitsi sijoitustoiminnasta ja työeläkealasta myös johtamisesta erilaisissa organisaatioissa.

Jari Puhakka tillträder som Sjömanspensionskassans nya verkställande direktör 1.1.2021

SJÖMANSPENSIONSKASSANS

verkställande direktör **Kari Välimäki** avgår med pension 31.12.2020. Sjömanspensionskassans styrelse har valt SVM Jari Puhakka till ny verkställande direktör. **Jari Puhakka** är för närvarande Sjömanspensionskassans placeringsdirektör och ställföreträdande verkställande direktör.

Jari Puhakka har i över 30 år haft olika uppgifter inom placeringsverksamheten och i över 13 år i arbetspensionssystemet. På sin nuvarande post har Puhakka i över två års tid blivit förtrogen med sjöfarten. Puhakka har också suttit i arbetspensionsanstalters ledningsgrupper och i olika företags styrelser. Därigenom har han bred erfarenhet av såväl placeringsverksamheten och arbetspensionsbranschen som av ledning i olika typer av organisationer.

Työturvallisuus merellä -opas

Oppaaseen voit tutustua: ttk.fi/files/7455/tyoturvallisuus-merella.pdf

Työturvallisuuskeskuksen merenkulkualan työalatoimikunta on julkaissut uuden työsuojeluoppaan merenkulkijoille.

OPPAAN TARKOITUKSENA on edistää työturvallisuutta, terveyttä, ja työhyvinvointia merenkulun alalla. Opas on tarkoitettu alan työnantajille, esimiehille, työsuojelutehtävissä toimiville ja työntekijöille. Työsuojelun yhteistoiminnan tavoitteena on, että aluksilla ymmärretään työturvallisuuden merkitys ja työsuojelun toimintaympäristö.

Työturvallisuuden yhteistoiminnan kautta luodaan jokaiselle työpaikalle oma turvallisuuskulttuuri ja toimintatavat sekä

laaditaan yhteinen toimintaohjelma, jossa määritellään työnantajan ja työntekijän velvollisuudet ja oikeudet. Tavoitteena on, että jokainen saa tehdä työtä terveellisesti ja turvallisesti ja kaikkia kohdellaan asiallisesti ja yhdenvertaisesti työroolistaan ja asemastaan riippumatta. Jokaisella on oikeus työskennellä aluksella, jossa on hyvä olla ja sieltä pääsee terveenä kotiin. Työturvallisuus lähtee ajatuksista ja asenteista ja on kaikkien aluksella työskentelevien vastuulla. ⚓



Tekijä(t): ESL Shipping Ltd., Finnlines Oyj, Suomen Konepääällystiliitto ry, Suomen Laivanpääällystiliitto ry, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Tmi Mira Seppänen, Työturvallisuuskeskus ry

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvn parantamisesta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta

(HE 209/2020 vp)

HALLITUKSEN ESITYS eduskunnalle laiksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvn parantamisesta annetun lain väliaikaisesta muuttamisesta (HE 209/2020 vp) tavoitteena on pyrkiä lieventämään covid-19-pandemian merenkulkualalle aiheuttamia taloudellisia vahinkoja ja tukea elinkeinoelämän kilpailukykyä. Myös merikuljetusten ja toimitusketjujen jatkuvuutta pyritään edistämään, koska niillä on keskeinen merkitys yhteiskunnan ja elinkeinoelämän toimivuudelle.

Esityksessä (HE 209/2020 vp) ehdote-

taan muutettavaksi meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvn parantamisesta annettua lakia väliaikaisesti siten, että valtio maksaisi merenkulun tukena työnantajille takaisin:

- työnantajan sairausvakuutusmaksun,
- työnantajan osuuden työttömyysvakuutusmaksusta,
- ryhmähenkivakuutusmaksusta sekä
- työnantajan osuuden vapaaehtoisesta vapaa-ajan tapaturmavakuutus- ja vapaa-ajan lisävakuutusmaksusta.

Ehdotuksella ei muutettaisi muita tukitekoja.

Lakia sovellettaisiin vain vuonna 2020 aiheutuneiden kustannusten perusteella maksettavaan tukeen. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 1 päivänä tammi-kuuta 2021 ja se olisi voimassa vuoden 2021 loppuun.

Asiantuntijuus ja osaaminen halutaan säilyttää Suomessa

Suomen lipun alla purjehtivien alusten kansainvälinen kilpailukyky vaikuttaa suoraan työllisten suomalaisten merenkulkijoiden määrään ja laajemminkin suomalaisen meriklusterin laajuuteen ja siihen, että alan asiantuntemus ja osaaminen pysyvät Suomessa. Esitys tukee tämän tavoitteen saavuttamista.

Huoltovarmuuden turvaaminen

Kansainvälisen kilpailukyvn kautta tavoitteena on myös osaltaan turvata huoltovarmuutta, vaikka huoltovarmuuden turvaamisessa käytetään myös muita keinoja. Huoltovarmuuden perustana tällöin on, että Suomen lipun alla oleviin aluksiin sovelletaan Suomen lakia sekä normaalioloissa että poikkeusoloissa. ⚓



KATSO VIDEO: YOUTUBE >
MERIMIES-UNIONI > VIDEOT
SATAMAVALVOJA
VASTAANOTTA LAIVAA

RAHTILIIKENNE KANNATTELEE SATAMAN TOIMINTAA

Korona on kurittanut myös satamayhtiöitä. Helsingin Satama Oy:n mukaan rahtiliikenne kannattelee toimintaa, kun matkustajaliikenteen määrä jää alle puoleen viime vuoden määrästä kuluvan vuoden osalta.

TEKSTI TIINA TENKANEN KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Helsingin Satama reagoi heikentyneeseen taloustilanteeseen säästöohjelmalla, jonka osana lomautettiin noin 90 työntekijää. Lomautus on kaksiosainen: enintään 30 päivää tämän vuoden puolella sekä 30 päivää ensi vuoden alkupuolella. Helsingin Sataman johtoa eivät lomautukset koske, mutta se osallistui säästöihin luopumalla tämän vuoden lomarahistaan.

Toimitusjohtaja **Ville Haapasaari** toteaa, että tänä vuonna tavaraliikenteen odotettiin kasvavan vähintään viime vuoden taapaan.

– Tavaraliikenteen osalta jäämme pakka- sille noin 9 prosenttia, hän kertoo.

Helsingin Sataman liikevaihdon oletetaan putoavan noin kolmanneksella viime vuode- stä. Tilikaudella 2019 yhtiön liikevaihto oli 95,5 miljoonaa euroa ja tulos 8,2 miljoonaa euroa. Vastaavasti tilikauden nettotulosprosentti oli 8,6.

Elpymiseen kolme vuotta

Koronapandemia ei kuitenkaan jatku ikuisesti. Haapasaaren mukaan koronan aiheuttama taloudellinen kuoppa ei vastaa 12 vuoden takaista finanssikriisiä. Hän arvioi, että tavara- ja matkustajaliikenteen elpymisen alkaa ensi keväänä.

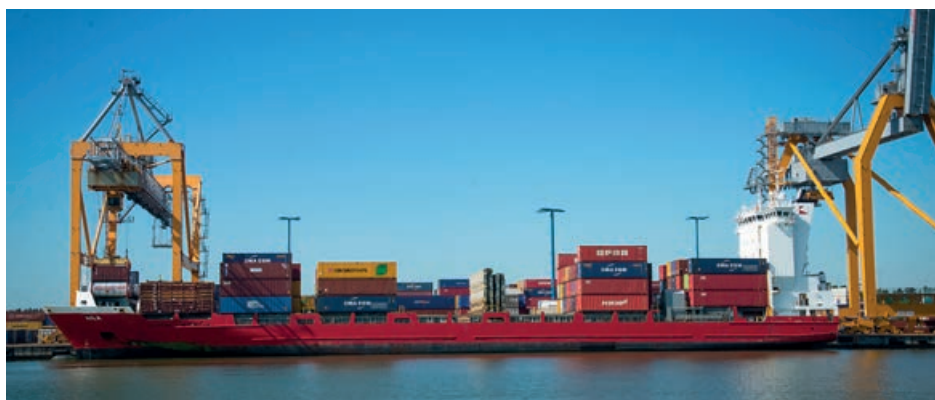
– Palautuminen jatkuu vuoteen 2022 tai 2023 saakka. Lähimatkustaminen lähtee ensimmäisenä kasvuun, hän ennakoii.

Helsingin Sataman kautta kulkeva matkustajaliikenne jää runsaat 60 prosenttia pienemmäksi kuin viime vuonna. Silloin matkustajia kulki 12 miljoonaa Helsingin Sataman matkustajaterminaalien kautta. Poikkeustilan aikaan matkustaja-autolautaliikenne oli käynnissä pääosin, mutta ilman matkustajia.

Helsinki on ollut myös kansainvälisten risteilyalusten kauttakulkusatama. Aluksia on vieraillut Helsingin satamissa vuosittain noin 300, mutta tänä vuonna ei yhtäkään.

– Voi viedä pidempään, että kansainväliset turistit alkavat jälleen tulla Suomeen. He palaavat Helsinkiin viiveellä, Haapasaari ennustaa.





ETELÄ-SUOMEN SATAMAPALVELUSSA IRTISANOTTIIN 11 SATAMAVALVOJAA

Korona on kurittanut **Etelä-Suomen Satamapalvelun** noin 35 työntekijää. He olivat jo keväällä kolme kuukautta lomautettuna. Syksyllä yt-neuvottelut johtivat 1,5 kuukauden lomautuksiin.

– Henkilöstön irtisanominen olisi yhtiölle aikamoinen kuolinisku, sillä käytännössä puolet henkilökunnasta joutuisi kilometritehtaalle, luottamusmies ja terminaalimies **Hannu Aaltonen** totesi yt-neuvotteluista. Ikävä kyllä niin kävi mitä Aaltonen ennusti: 11 satamavalvojaa irtisanottiin.

Ammattitaitoiset kilometritehtaalle?

Ennen yt-neuvotteluiden alkua Aaltonen toivoi, ettei työnantaja tekisi hätiköityjä henkilöstöratkaisuja eikä käyttäisi koronaa verukkeena leikkausten tekemiseen ja henkilöstön vähentämiseksi. Koska Suomessa irtisanotaan mieluummin ikähaitarin iäkkäämmästä päästä, menetetään usein kokemuksen tuoma ammattitaito ja osaaminen.

– Kun laivaliikenne lähtee nousuun, mistä saadaan ammattitaitoisia henkilökuntaa, jos meistä puolet on jo irtisanottu, Aaltonen muistutti.

50–60-vuotiailla ei myöskään ole yhtä hyvää mahdollisuutta työllistyä uudelleen kuin nuoremmilla työntekijöillä.

Hän peräänkuuluttaa myös kaupungin vastuuta.

– Ennen yhtiöittämistä olimme Helsingin kaupungin työntekijöitä. Rikas kaupunki voisi vaikkapa auttaa mahdollisesti irtisanottavia työllistymään uudelleen, sillä moni meistä on tehnyt 20–30 vuotta rahaa satamalle työpanoksellaan, Aaltonen muistuttaa. ⚓

HELSINGIN SATAMA – TYTÄRYHTIÖSTÄ TOISEEN VUOSAAREN SYNNYSTÄ (2007) LÄHTIEN

Helsingin Satama (=kaupunki) on tytäryhtiöittänyt toimintojaan Vuosaaren sataman valmistumisesta lähtien. Tuleeko alihankinta halvemmaksi vai onko se keino päästä työntekijöistä eroon?

Etelä-Suomen satamapalvelu perustettiin Helsingin Sataman tytäryhtiöksi vuonna 2018. Yhtiön palkkalistoilla on pääasiassa terminaalimiehiä ja satamavalvojia. He pitävät huolta matkustajaliikenteen onnistumisesta ja sujuvuudesta sekä irrottavat ja kiinnittävät laivat sekä siirtävät matkustajasiltoja.



HELSINGIN SATAMA OY

Helsingin kaupunki yhtiöitti Helsingin Sataman vuonna 2015. Yhtiö omistaa 5 matkustajaterminaalia, joista Helsingin Makasiiniterminaali on yhtiön vuokraama. Tavaraliikennesatamia on 6, joista Helsingin ulkopuolella toimivat Kantvikin satama Kirkkonummella sekä Loviisan satama.



ETELÄ-SUOMEN SATAMAPALVELU OY

Etelä-Suomen satamapalvelu perustettiin vuonna 2018 Helsingin Sataman tytäryhtiöksi. Henkilöstömäärä oli 43 vuonna 2019, tänä syksynä noin 35. Vuonna 2019 yhtiön liikevaihto oli 3,5 miljoonaa euroa ja tulos 6 000 euroa. Nettotulosprosentti oli 0,18.



SATAMA-ALAN OSASTO 003

Merimies-Unionin satama-alan osasto 003 on valtakunnallinen osasto. Siihen kuuluu noin 100 jäsentä lähes kaikista merisatamista Haminasta Kemiin. Lähes kaikki jäsenet työskentelevät satamavalvoja-nimikkeellä.

MIKÄ ON AMMATTI- OSASTO?

Olet ammattiliiton, eli Merimies–Unionin jäsen. Tämän lisäksi kuulut johonkin Merimies–Unionin ammattiosastoon. Ammattiosastot ovat Merimies–Unionin jäsenyhdistyksiä.

Tiedätkö mihin ammattiosastoon kuulut?

Merimies–Unionissa on 11 eri ammattiosastoa. Merimies–Unionin jäsen kuuluu siihen ammattiosastoon, jonka toimialueella hän asuu tai jonka alueella hänen työpaikkansa sijaitsee. Kun liityt Merimies–Unionin jäseneksi, liityt samalla myös jonkun Merimies–Unionin ammattiosaston jäseneksi.

Neljä ammattiosastoa kokoaa alleen samoihin työtehtäviin kuuluvia jäseniä ja toimii valtakunnallisesti. Näitä osastoja ovat satama-ala, matkailu- ja huolinta-ala, laivan viihde-ammattilaiset sekä väylänhoitoammattiosasto.

Mistä löydän oman ammattiosastoni nimen ja numeron?

Jos et tiedä tai olet unohtanut minkä ammattiosaston jäsen olet, voit tarkistaa asian **Merimies–Unionin jäsenkortista** tai kirjaudu Merimies–Unionin sähköiseen asiointipalveluun: asiointi.smu.fi

Voit myös ottaa yhteyttä suoraan Merimies–Unionin jäsenrekisteriin, **puh. (09) 6152 0290** tai lähettää sähköpostia: jasenrekisteri@smu.fi.

Mitä ammattiosastoissa tehdään?

Ammattiosastot ovat paikallisia tai ammattialakohtaisia toimijoita, jotka kokoavat jäsenensä yhteen ja parantavat sekä puolustavat heidän työ- ja palkkaehtojaan. Osastoilta voit saada neuvoja työsuhteeseen ja työpaikkaan liittyvissä asioissa sekä tietoa niissä järjestettävistä koulutustilaisuuksista.

Ammattiosastot järjestävät myös sääntömääräiset kevät- ja syyskokoukset, joihin kaikki osaston jäsenet voivat osallistua. Ammattiosaston kautta on mahdollisuus vaikuttaa myös ammattiliiton, eli Merimies–Unionin tavoitteisiin ja toimintaan. Monipuolinen harrastus- ja virkistystoiminta kuuluu osastojen toimintaan.

MERIMIES-UNIONIN AMMATTIOSASTOT

SISÄ-SUOMEN OSASTO (001)

sisasuomi.smu.fi

Sisä-Suomen osaston (001) kotipaikka on Savonlinna. Osastoon kuuluu jäseniä myös Tampereen, Jyväskylän, Nurmeksen, Joensuun, Kuopion ja Lappeenrannan seuduilta.

Yhteystiedot:

Puheenjohtaja Kalle Vasara
puh. +358 40 513 9765
kalle.vasara@gmail.com

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

• • •

POHJOISEN OSASTO (002)

pohjoisenosasto.smu.fi

Osasto (002) toimii koko Pohjois-Suomen alueella. Osaston jäsenet ovat pääsääntöisesti Oulun läänistä ja Lapista. Osaston kotipaikka on Kemi. Osaston jäseniä työskentelee kaikilla alustyypeillä ja edustamme kaikkia Merimies-Unionin ammatteja.

Yhteystiedot:

Puheenjohtaja Tomi Kangas
puh. 040 356 0898
kangas.tpm@gmail.com

Sihteeri Hanna Romppainen
puh. 040 620 2181
hannala@gmail.com

• • •

SATAMA-ALA (003)

Merimies-Unionin Satama-alan osasto (003) on yksi valtakunnallisista ammattiosastoista. Osastoon kuuluu jäseniä Haminasta Kemiin. Osastoon ovat järjestäytyneet satamissa aluspalveluammateissa työskentelevät

liiton jäsenet. Jäsenistä 90 prosentilla on nimike satamavalvoja. Osaston kotipaikka on Helsinki ja lähes kaikki kokoukset pidetään siellä.

Yhteystiedot:

Puheenjohtaja Tapio Ristimäki
puh. +358 50 086 2190
tapio.ristimaki@portofpori.fi

• • •

ÅLANDSAVDELNINGEN (005)

Ålandsavdelningens hemort är Mariehamn. Förutom avdelningens medlemmar på Åland finns det svenskspråkiga områden vid Finlands västkust från Åbo till Vasa.

Avdelningens medlemmar arbetar på alla typer av fartyg. Medlemmar arbetar också inom Ålands skärgårds driftsprivatiserade landskapsfärjor. Mest medlemmar finns det på passagerarfartygen, men en del av arbetsplatserna är få fraktfartyg och tankfartyg.

Kontaktuppgifter:

Ålandsavdelningens kontor
Ålandsvägen 40, Mariehamn
[alandsavdelning\(at\)gmail.com](mailto:alandsavdelning(at)gmail.com)

Ordförande Eija Kiviö
tel. 045 7361 3781
e.kivio@gmail.com

• • •

AHVENANMAAN OSASTO (005)

Ahvenanmaan ammattiosaston (005) kotipaikka on Maarianhamina. Ahvenanmaan lisäksi osastoon kuuluu jäseniä Suomen länsirannikon ruotsinkielisillä alueilla Turusta Vaasaan.

Osaston jäseniä työskentelee kaikilla alustyypeillä. Jäseniä on töissä myös Ahvenanmaan saariston omilla maakuntalautoilla. Eniten jäseniä on

matkustaja-aluksilla, mutta osan työpaikkana ovat lastilaivat ja tankkerit.

Yhteystiedot:

Ahvenanmaan osaston toimisto
Ålandsvägen 40, Maarianhamina
alandsavdelning@gmail.com

Puheenjohtaja Eija Kiviö
puh. 045 7361 3781
e.kivio@gmail.com

• • •

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO (006)

lounaissuomi.smu.fi

Lounais-Suomen osaston (006) jäsenistö on valtaosin alueelta Merikarvia – Hämeenlinna – Dragsfjärd ja heitä kuuluu niin kansi-, kone- kuin taloushenkilöstöön. Osaston toimistolla Turussa työskentelee asiantuntija ja toimistotyöntekijä.

Turun aluetoimisto

Maariankatu 6 b, 5 krs. 20100 Turku
puh. + 358 2 233 7416

Toimisto avoinna ma–to klo 10–14

Toimistotyöntekijä Salme Kumpula
salme.kumpula@smu.fi

Asiantuntija Jessica Troberg
puh. +358 9 6152 0210
jessica.troberg@smu.fi
(Tapaamiset sovittava etukäteen.)

Meripesä-mökki

Osastolla on Meripesä-mökki, jota voi varata osaston jäsen soittamalla Turun toimistoon puh. (02) 233 7416 tai asioimalla toimistolla. (Korona-aikana vain soitto).

ITÄKUSTIN OSASTO (007)

itakusti.smu.fi/tietoa-osastosta

www.facebook.com > Itäkusti

Itäkustin osastoon (007) kuuluu jäseniä Kaakonkulmalta, Kotkan ohella muun muassa Lahdesta, Mikkelistä, Inkoosta, Kuopiosta ja Haminasta. Itäkustin osastolaisia työskentelee kaikilla laivatyypeillä, matkustaja- ja rahtilaivoilla, pientonnistossa sekä kotimaan matkustaja-alusliikenteessä. Merimies-Unionin Itäkustin osaston kotipaikka on Kotka.

Yhteystiedot:

Toimisto
Puutarhakatu 12
48100 Kotka
smu.itakusti@gmail.com

LÄNSI-SUOMEN OSASTO (008)

Vaasassa kotipaikkaansa pitävä Länsi-Suomen osasto (008) sijoittuu laajalle alueelle. Pohjoisessa raja menee Himangan seutuvilla, etelässä Kristiinankaupungissa ja idässä Kyyjärven kohdilla. Osastoon kuuluu jäseniä eri aluksilta ja merimiesammateista.

Länsi-Suomen osasto kokousta pääsääntöisesti Vaasassa, jossa sijaitsee osaston oma toimisto osoitteessa Pitkätie 43, 65100 Vaasa. Toimistossa on päivystys joka kuukauden ensimmäinen maanantai.

Yhteystiedot:

Puheenjohtaja Satu Aspegren
satu.aspegren@gmail.com

ETELÄ-SUOMEN OSASTO (009)

etelasuomi.smu.fi

www.facebook.com >

Etelä-Suomen osasto 009

Valtaosa osaston (009) jäsenistöstä on Etelä-Suomesta, mutta jäseniä on ympäri maata. Osastolla on aktiivista toimintaa ja toimisto Helsingin Katajanokalla.

Etelä-Suomen osaston toimisto
(ei päivystystä)
Linnankatu 13 (Katajanokka)
00160 Helsinki

Yhteystiedot:

smu009@sci.fi
Puheenjohtaja Timo Purho
puh. 040 071 3454
timo.purho@smu.fi
Sihteeri Mikko Ervast
puh. 046 876 7470
mikko.ervast@arctia.fi

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA (010)

Matkailu- ja Huolinta-alan osaston (010) kotipaikka on Turku, mutta valtakunnallisen osaston jäsenet ovat kotoisin eri puolilta Suomea. Osaston jäsenet työskentelevät maissa moninaisissa laivan lastaukseen liittyvissä tehtävissä kuten matkavarauksessa, lähtöselvityksessä, lipunmyynnissä ja laskutuksessa.

Yhteystiedot:

Puheenjohtaja Hannu Savola
puh. 050 340 8336
hannu.savola@finnlink.fi

LAIVAN VIIHDE-AMMATTILAISET (011)

viihdeammattilaiset.smu.fi

www.facebook.com > Suomen

merimiesunionin Laivan

Viihdeammattilaiset 011 osaston jäsenet

Laivan Viihdeammattilaiset (011) on valtakunnallinen osasto. Jäsenet työskentelevät muun muassa ohjelma- ja risteilyisäntinä ja -emäntinä, dj:nä, av-tekniikkoina, leikinohjaajina ja croupiereina.

Yhteystiedot:

laivan.viihdeammattilaiset@gmail.com
Puheenjohtaja Perttu Nurmi

VÄYLÄNHOITO-AMMATTIOSASTO (012)

Väylähoitoammattiosasto (012) on yksi Merimies-Unionin valtakunnallisista jäsenjärjestöistä. Osaston jäsenet työskentelevät pääsääntöisesti väylähoitotöissä, väylämestareina ja väylähoitajina, niin rannikolla kuin sisävesillä.

Yhteystiedot:

Puheenjohtaja Hemmo Mutka
puh. 040 7212799
hemmo.mutka@meritaito.fi

Tomi Kankaasta POHJOISEN OSASTON uusi puheenjohtaja

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA PETTERI AHONEN



Pohjoisen osasto (002) sai loka-kuussa uuden, nuoren puheenjohtajan, **Tomi Kankaan**.

Häneltä voi kysyä: "Ookko nää Oulusta?", johon vastaus kuuluu. "Oon." Kangas työskentelee laivasähköasentajana ESL Shipping -varustamossa. Hän on työskennellyt paljon varustamon M/s Rau-

taruukki ja M/s Kumpula-laivoilla.

Kangas on seilannut nyt parisen vuotta. Atlantinkin hän on ehtinyt ylittää jo pariin otteeseen, joten Pohjoisen osaston puheenjohtajan voi todeta olevan suuremmatkin aallot kestävä merimies.

"Kävimme Kumpulalla Amerikassa ja Kanadassa rahdin vienti- ja hakuukoilla.

Ajoimme muun muassa Baltimoreen, Charlestoniin, Quebeciin, Contrecouriin ja Milneen.

Rahtilaivojen matkassa näkee maailmaa.

"Päivääkään en ole katunut, että lähdin merille. Laivatyö on paljon mukavampaa ja monipuolisempaa kuin aiempi sähkömiehen työni maissa. Merimiehen työssä hyvä puoli ovat myös pitkät vapaat ja monipuolinen työporukka."

Raumalla laivasähkömiehen muuntokoulutus

Kipinän merille lähtöön Kangas on saanut enoltaan, joka on merimies. Merijuttujen siivittämä lapsuus ja nuorena asuminen saarella Hailuodossa sinetöivät Kankaan tien merimieheksi.

"Ensimmäinen ammattitutkintoni oli sähkö- ja automaatiotekniikan perustutkinto, mutta kävin Raumalla laivansähkömiehen muuntokoulutuksen. Koulutus piti sisällään tietoa laivan sähköntuotantojärjestelmästä ja sähkölaitteista. Koulutus oli tiivistähtinen ohjelma ja täyttä asiaa."

Harjoittelu laivan päällä oli Kankaan mielestä antoisaa.

"Harjoitteluiden aikana oppi todella paljon merityöstä ja laivasähkömiehen ammatista."

Marraskuussa Kangas oli vapailla, mutta palaa töihin jälleen joulukuussa.

Kangas lähettää merimiehille ja varustamoille voimia koronatilanteessa

"ESL Shippingissä seisoj keväällä koronapandemian seurauksena muutamia laivoja, mutta onneksi nyt kaikki laivat ovat tällä hetkellä liikenteessä."

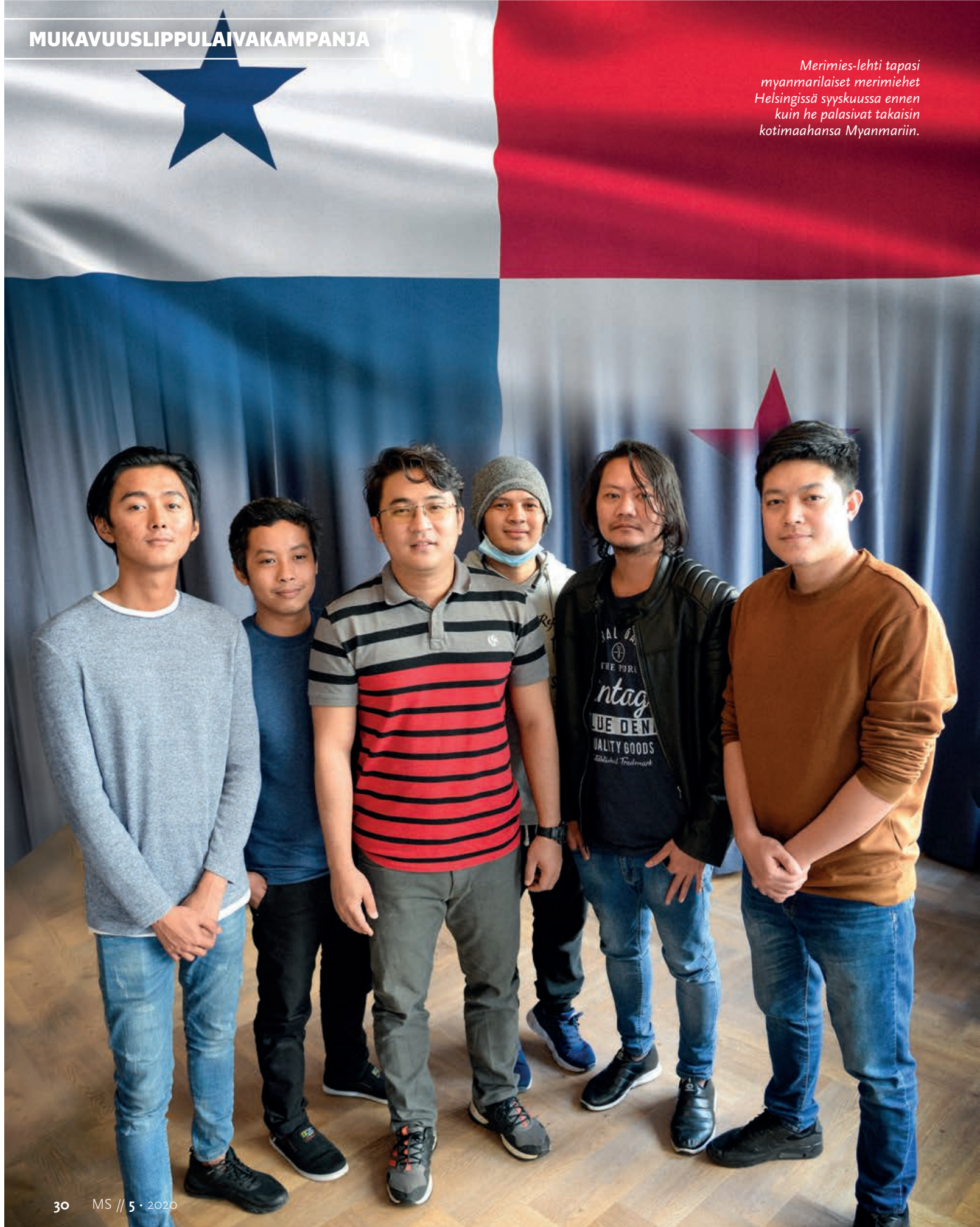
Kangas lähettää kaikille merimiehille ja varustamoille tsemppiä vallitsevan koronatilanteen osalta. Toivottava on, että tautitilanne saataisiin mahdollisimman pian hallintaan.

Pohjoisen osastoon kuuluu jäseniä pääsääntöisesti Oulun- ja Lapin läänin alueilta. Osaston jäsenet työskentelevät kaikilla eri alustyypeillä ja tehtävissä. Uusi puheenjohtaja Tomi Kangas kannustaa osaston toimintaan mukaan kaikkia jäseniä ikää katsomatta:

"Ottakaa vain rohkeasti yhteyttä, jos kiinnostusta löytyy ja osallistukaa toimintaan!" 🚢

MUKAVUUSLIPPULAIVAKAMPANJA

Merimies-lehti tapasi
myanmarilaiset merimiehet
Helsingissä syyskuussa ennen
kuin he palasivat takaisin
kotimaahansa Myanmariin.



Myanmarilaiset merimiehet kertovat mitä ES VENUS -LAIVALLA TAPAHTUI

Raumalle saarrettiin syyskuun alussa M/s ES Venus -niminen Panaman lipun alla purjehtiva rahtilaiva, jolta autettiin poliisivoimin turvaan kuusi myanmarilaista merimiestä. Aluksen miehistö koostui 21 jäsenestä, joista puolet olivat kiinalaisia ja puolet myanmarilaisia. Myanmarilaisilla merimiehillä oli 80 000 Yhdysvaltain dollarin palkkasaatavat ja heitä kohdeltiin huonosti aluksella.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SAANA LAMMINSIVU, ILPO MINKKINEN JA GETTY IMAGES

Myanmarilaisten mukaan he saivat pestinsä M/s Es Venukseen kotimaansa ”merimiesten mustilta markkinoilta”. Heidän arvionsa mukaan Myanmarissa on noin 100 000 merimiestä, joista 20 000 työskentelee tällä hetkellä merillä. Heistä 20–40 prosenttia päätyy töihin mustan pörssin kautta. Työnsaannista jouuu maksamaan agentille. Summa vaihtelee sadoista dollareista jopa yhden kuukauden kuukausipalkkaan. Mustasta pörssistä työvoimaa erityisesti hankkivat kiinalaiset yritykset, jotka hyödyntävät Myanmarin halvempaa työvoimaa.

Uusi kiinalainen kapteeni osoittautuu välittömästi ankaraksi

Myanmarilaiset saivat M/s ES Venukseen yhdeksän kuukauden työ sopimuksen. Ensimmäiset pari kuukautta aluksella menivät hyvin. Sitten aluksen kapteeni vaihtui. Uusi kiinalainen kapteeni osoittautui hyvin ankaraksi persoonaksi ja miehistöllä oli hänen kanssaan heti useita ongelmia. Miehistön mielestä kapteeni ei ollut tehtävänsä pätevä.

”Kapteenilla ei ollut kommunikaatiotaito-

ja. Hän ei osoittanut kiinnostusta miehistöä kohtaan, eikä hän ei arvostanut ihmiselämää. Nämä ovat minimivaatimukset, jotta henkilö voi toimia aluksen kapteenina”, alukselta pelastetut merimiehet kertovat.

Aluksen koko miehistö pelkäsi kapteenia – sekä kiinalaiset että myanmarilaiset.

”Yritimme ottaa yhteyttä Myanmarin yhtiöön ja kertoa tilanteesta, mutta emme pystyneet. Kapteeni esti joka kerta yhteydenottoyrityksemme.”

Vakava työtapaturma Brasiliassa

Alus purjehti ympäri maailmaa. Kerran ES Venus oli Brasiliassa, kun aluksella tapahtui onnettomuus. Miehistö teki kannella lastiin liittyviä töitä aivan rannan tuntumassa. Pursimies siivosi lastiluukkuja ja tippui alas kannelle. Iskeytyessään kannelle hän teloi selkensä, eikä pystynyt kävelemään. Miehistö pyysi kapteenia hankkimaan hänelle apua.

Kapteeni kuitenkin kieltäytyi, sillä hänelle onnettomuus oli vain pikku juttu.

”No problem, kyllä hän toipuu”, hän sanoi miehistölle.

Laiva jatkoi matkaansa. Onnettomuuden jälkeen pursimies vain nukkui, eikä

pystynyt kävelemään. Miehistön mukaan hänellä kesti kuukauden päivät ennen kuin hän oli jälleen liikuntakykyinen. Onneksi hän kuitenkin toipui.

Kapteenilla ei ollut aiempaa työkokemusta valtameriltä

Kapteeni halusi miehistön pysyttelevän onnettomuudesta ja muista aluksella tapahtuneista ongelmista hiljaa. Kaikki pelkäsivät häntä. Jotkut miehistön jäsenet uskovat, että kapteenilla ei ollut aikaisempaa työkokemusta valtamerillä purjehtimisesta. Jotkut myös arvelivat hänen kuuluvan jollakin tapaa yhtiön johtoon tai ehkä jopa omistajiin.

”Kapteeni oli luultavasti työskennellyt vain Kiinan joilla. Hänellä ei ollut minkäänlaista kokemusta ja kykyä työskennellä niin sanottujen sekamiehistöjen, eli eri maista tulevien työntekijöiden kanssa.”

Aluksen työkieli oli englanti, mutta kapteeni ei puhunut sitä. Hän kyllä osasi englantia, mutta käytti kokouksissa mieluummin kiinan kieltä kiinalaisen päällystön kanssa. Myanmarilainen miehistö ei ymmärtänyt puheesta sanaakaan.

”Kun kapteeni antoi esimerkiksi »

ensimmäiselle ja toiselle perämiehelle käskyjä, hän antoi ne aina kiinaksi eikä koskaan englanniksi.”

Myanmarilaiset näkivät nälkää

Kapteeni kontrolloi myös miehistön proviantti- ja bonusrahoja. Kaikki näkivät, että hän huijaa rahat.

”Rahat vain ”katosivat”, myanmarilaiset kertovat.

Aluksen kokki tuli Kiinan maaseudulta ja valmisti vain kiinalaista ruokaa. Myanmarilaiset kysyivät, voisivatko he ottaa keittiöstä itse raaka-aineita ja valmistaa niistä omaa ruokaansa. Asian sanottiin olevan kunnos-

ES Venuksen kapteeni on pahin ihminen, jonka olen elämäni aikana tavannut.



sa. Kun he menivät keittiöön, niin kokki seisoi heidän selkänsä takana ja sanoi: ”älkää ottako sitä, älkääkään sitäkään”. Niinpä kunnan raaka-aineet, kuten kananmunat, menivät kiinalaisten suihin.

”Meillä ei ollut kunnan syötävää eikä rahaa ostaa ruokaa. Söimme usein vain pikkupurtavia.”

Ei koskaan vapaapäiviä

Myanmarilaisten törni oli yhdeksän kuukauden pituinen. Tänä aikana heillä ei ollut vapaapäiviä.

”Kapteeni antoi meille työtehtäviä myös huonolla säällä ja sanoi, että ”tämä on yli-työtä”, mutta vapaapäiviä hän ei antanut milloinkaan. Kävelimme vain päivästä toiseen aluksen kannella aamusta iltaan.”

”Jos emme halunneet työskennellä ja yritimme kertoa asiasta kapteenille, hän sanoi meille: ”lähtekää kotiin!” Miten olisimme voineet lähteä alukselta ja kävellä kotiin? Olimme merellä eikä meillä ollut rahaa.”

Perämies läpsi matruusia päähän

Aluksen kiinalainen perämies oli käytökseltään töykeä myanmarilaista matruusia koh- taan.

”Aina kun hän kulki ohitseni, hän läpsäisi minua kovaa päähän takaapäin”, kaltoin- kohdeltu kertoo tapahtuneista Merimies-lehdelle.

Alukselta pelastettujen myanmarilaisten ei ole helppo puhua laivalla tapahtuneista ikävistä asioista. Myanmarilaisia alistettiin laivalla, joten näinkin vakavan asian esiin- tuominen vaatii ponnisteluja. Aluksella ei saanut muulta päällystöltä apua. Yliperä- mies totesi noudattavansa vain kapteenin ohjeita, eikä kapteeni välittänyt tilanteesta.

Kiinalaisilla ja myanmarilaisilla eri palkka samasta työstä

Kiinalaisten ja myanmarilaisten eriarvoinen kohtelu aluksella näkyi myös palkassa.

”Kerran tein kansitöitä kahdeksan-yh- deksän tuntia. Sain tuolta ajalta palkkaa kuusi dollaria”, matruusi kertoo.

Sitten aluksen kiinalainen miehistön jä- sen tuli tekemään samaa työtä.

”Hän siivosi kannella kaksi tuntia, mut- ta sai työstä 18 dollaria palkkaa!”

Myanmarilaisten toivo päästä alukselta pois herää, kun alus lähestyy Suomea

ES Venus purjehti Brasiliaan, Columbiaan, Yhdysvaltoihin, Afrikkaan, Alankomaihin ja lopulta kohti Suomea. Tuolloin myanmarilaisten toivon kipinä päästä alukselta pois heräsi, sillä he tiesivät Suomessa olevan ITF-tarkastajia. Heidän yhdeksän kuukau- den työopimuksensa oli tullut myös täy- teen.

”Kun lähestyimme Suomea, ajattelimme että meillä saattaa olla toivoa.”

Myanmarilaisilla ei ollut laivalla inter- net-yhteyttä, minkä vuoksi heidän oli mah- dotonta pyytää itselleen alukselle apua.

”Meillä oli laivalla kuitenkin mukava kiin- alainen työkaveri, joka antoi meidän käyttäen omaa internet-yhteyttään.”

Kiinalainen kapteeni sai kuitenkin tie- tää asiasta ja hän yritti estää yhteydet. Yksi

myanmarilaisista merimiehistä onnistui lähettämään Myanmariin vaimolleen vies- tin, että tämä ottaisi yhteyttä Suomen ITF-tarkastajiin, että aluksella tarvitaan apua.

Päätös ottaa yhteyttä ITF:ään ei ollut helppo.

”Harkitsimme yhteydenottoa todella pit- kään. Kapteeni ja toinen perämies sanoi- vat, että jos otamme yhteyttä ITF:ään, he pidättävät palkkamme. Olimme pelois- samme. Halusimme alukselta pois ja näh- dä jälleen perheemme Myanmarissa. Emme halunneet kävellä kotiin.”

Mielessä oli myös pelko mustalle listalle joutumisesta omassa kotimaassa.

”Myanmarissa kaikki merimiehet tietä- vät mikä on ITF. Yleinen luulo on, että jos on asioinut ITF:n kanssa ei tule enää kos- kaan saamaan meriltä töitä.”

Lopulta ES Venus saapui Suomeen, Rau- man satamaan. ITF-tarkastaja **Ilpo Minkki- nen** saapui alukselle tekemään tarkastusta perjantaina 4.9.2020. Kiinalainen kapteeni ei kuitenkaan päästänyt Minkistä laivaan sisätiloihin, vaan Minkkinen pääsi vain aluksen laakonkin yläpäähän kannelle. Var- sinaista ITF-tarkastusta ei voitu suorittaa. Mutta ITF-tarkastaja sai annettua merimie- hille käyntikorttinsa ja *Message to seafarers* -oppaan.

Vähän sen jälkeen, kun tarkastajan oli poistunut alukselta, ITF-koordinaattori **Kenneth Bengts** oli saanut Myanmarista merimiehen vaimolta viestin, että laivalla ei ole kaikki kunnossa. Niinpä Bengts ja ITF-tarkastaja Ilpo Minkkinen olivat seuraava- na maanantaina 7.9.2020 Raumalla tar- koituksenaan tehdä ITF-tarkastus.

Kiinalainen kapteeni ei kuitenkaan pääs- tänyt Kenneth Bengtsiä ja Ilpo Minkistä laivaan tekemään tarkastusta. Myanmarilaiset merimiehet lähetettiin piiloon laivan sisälle.

”Menkää hytteihinne, älkääkään näyttäyty- kö”, kapteeni komensi myanmarilaisia.

Jatkossa, kun alus saarrettiin, aluksen laakonki vedettiin ylös etteivät ITF-tarkasta- jat pääsisi alukselle.

Kapteeni yrittää saada miehistön liittymään omaan ”ammattiliittoonsa”

Kun kapteeni sai selville miehistön yhteydenoton ITF:ään, hän alkoi kiusata heitä. Hän laati dokumentin, jonka väitti olevan ”Merimies-Unionin jäsenyyden” ja pyysi miehistöä allekirjoittamaan paperin.

”Emme ymmärtäneet, miksi meidän pitäisi liittyä kyseisen ”ammattiliiton” jäseneksi. Kapteeni ei edes selittänyt meille, millaisesta dokumentista on kysymys.”

Monet myanmarilaisesta miehistöstä kieltäytyivät allekirjoittamasta paperia, mutta eivät kaikki. Kapteenin pelko oli liian suuri.

Kapteeni yrittää usuttaa miehistöä tappeluun toisiaan vastaan

Tunnelma aluksella kiristyi ja kapteeni ei päästänyt miehistöä alukselta maihin. Kapteeni tiesi Raumalla olevan Merimieskirikon, josta miehistö voisi hankkia ilmaisia internet-kortteja, joilla he voivat pyytää itselleen apua.

Niinpä ITF-koordinaattori Kenneth Bengts osti miehistölle SIM-kortteja ja sai toimitettua ne köyden ja ämpärin avulla laivaan. Kapteenin tilanne kävi tukalammaksi. Kun hän ei enää muuta keksinyt, hän yritti järjestää alukselle tappelun, jossa kiinalaiset ja myanmarilaiset miehistön jäsenet tappelisivat toisiaan vastaan.

”Tiesimme, että se on ansa, joten emme alkaneet tapella. Jos olisimme ryhtyneet tappeluun kiinalaisia vastaan, kapteeni olisi kutsunut paikalle poliisit ja syyttänyt meitä mellakasta aluksella, joka olisi kääntynyt meitä vastaan.”

Lopulta myanmarilaiset soittivat ITF-tarkastajille, etteivät he enää kestä aluksella ja haluavat päästä sieltä pois.

”Emme olleet enää turvassa aluksella.”

Jotta myanmarilaiset saatiin pois alukselta, operaatiota tuli turvaamaan Rauman poliisi.

Poliisin nähdessään kiinalainen kapteeni nosti laakonkin ylös, ettei laivaan pääse ja pakeni piiloon aluksen sisätiloihin. Lop-



pujen lopuksi kuusi myanmarilaista saatiin pois alukselta. Moni muukin olisi halunnut paeta, mutta he pelkäsivät kapteenia liian paljon tai olivat ehkä allekirjoittaneet kapteenin laatiman dokumentin.

Myanmarilaiset pelastetut merimiehet saivat noin 55 000 Yhdysvaltain dollarin palkkasaatavat ja laivaan jääneet Myanmarilaiset neljä merimiestä 26 000 Yhdysvaltain dollarin palkkasaatavat käteisenä. Koronapandemian johdosta he pääsivät lentämään takaisin kotimaahansa lokaan 18. päivä. Ilo perheen jälleennäkemisestä oli suunnaton.

”Olemme Suomen ITF-tarkastajille ja ITF:lle suunnattoman kiitollisia siitä, että he pelastivat meidät.”

Pelastetut myanmarilaiset merimiehet olivat rohkeita luonteita, eivätkä pelkää palata kotimaahansa. Päinvastoin he haluavat kertoa tarinansa muulle maailmalle, jotta

heidän karmea tarinansa olisi muille merimiehille varoittava esimerkki mustan pörsin työpaikoista.

”Pelkäämme, että merillä on tälläkin hetkellä merimiehiä, jotka ovat vastaavissa ongelmissa kuin itse olimme.”

Mitä Es Venukselle tapahtui Suomen jälkeen?

Panaman lipun alla purjehtiva ES Venus jatkoi matkaansa Suomesta saarron jälkeen eteenpäin kiinalaiskapteenin ohjauksena. Alus suuntasi Raumalta Icdasin satamaan Turkiin ja edelleen Mykolayivin satamaan Ukrainaan. Sieltä aluksen miehistöltä kuultiin uutisia, että loputkin miehistön jäsenet – myös jopa kiinalaiset – haluavat pois mitä pikaisimmin alukselta. Miehistö otti yhteyttä ITF:ään ja nyt heitä pyritään auttamaan ja saattamaan turvaan. ⚓

KORONA AIR
BOARDING PASS
NATION: # HEL
TIME: 21 M

KORONA AIR
BOARDING PASS
NATION: # HEL
TIME: 21 M

KOTI-
MAISTA
MEREN-
KULKUA.
TYÖTÄ!

SUOMESSA
ENÄÄ
6700
MERIMIESTÄ

KYLLÄ
matkailualan
työpaikoille
ECKERÖLINE

Kyllä
työlle
ECKERÖLINE

SUOMESSA
6700
MERIMIESTÄ

ÄL
UP
KO
MER

Matkailun monet kasvot -mielenilmaus
eduskuntatalon edessä 24.9.2020

**Merenkulkijat osoittivat
mieltään eduskuntatalon edessä
työpaikkojen puolesta!**



Matkailualan toimijoiden kirje
ministereille 25.11.2020 toimista
turvallisen matkustamisen
avaamiseksi seuraavalla sivulla. »

25.11.2020

Arvoisat ministerit,

Me allekirjoittaneet matkailualaa edustavat järjestöt pidämme tärkeänä, että terveysturvallinen rajat ylittävä matkustaminen au-kaistaan Suomeen mahdollisimman pian. Olemme kaikki antaneet omat lausuntonamme luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle laiksi tartuntatautilain väliaikaisesta muuttamisesta.

HALUAMME RATKAISUKESKEISESTI

esittää teille matkailualan yhteisen näkemyksen terveysturvallisen matkailun toteutuksesta:

Hallituksen esitysluonnos on erittäin monimutkainen ja vaikeasti ymmärrettävä sekä mahdoton toteuttaa käytännössä. Karanteeniin perustuva lähtökohta lisätynä monimutkaisella testaussäännöstellä on virheelinen lähtökohta lain sisällölle. Lakiesitys johtaisi täysin kohtuuttomaan yhteiskunnan ja veronmaksajien resurssien tuhlaamiseen tilanteessa, jossa covid-19-taudin leviämisen estämiseksi on käytettävissä vaihtoehtoisia resurssitehokkaita toimintamalleja. Karanteenimallista on luovuttava ja otettava käyttöön testaamiseen perustuva malli riskimaista matkustettaessa. Samalla laki kyettäisiin tekemään myös ennustettavaksi ja ymmärrettäväksi, mikäli säännös perustuisi negatiiviseen covid-19-testitulokseen joko lähtömaassa tai tulomaassa matkan kestosta riippumatta.

Näkemyksemme mukaan terveysturvallinen matkailu voidaan toteuttaa seuraavasti:

Yhden testin malli, jossa riskimaista saapuvalla matkustajalla tulee oleskelun kestosta riippumatta esittää todistus negatiivisesta testituloksesta. Jos hänellä ei ole todistusta, hänen tulee mennä pikatestiin Suomeen saapuessaan.

- Kansainväliset lentoliikennejärjestöt (IATA ja ICAO) ovat valmistelleet yhden pika-

testauksen mallia, jossa lähtömaan negatiivinen testitulokseksi on hyväksyttävä käytäntö kansainvälisessä rajat ylittävällä liikenteessä.

Maahantulijoille tulee antaa selkeät ohjeet terveysturvallisista toimenpiteistä, kuten suositus kasvomaskin käytöstä sekä käsihygieniasta ja turvaväleistä.

- THL on ohjeissaan terveydenhuollolle 13.11.2020 todennut, että kasvomaskit estävät erittäin tehokkaasti covid-19-taudin leviämistä.
- Myös maailman suurin matkanjärjestäjä TUI raportoi asiakkaidensa erittäin alhaisesta ilmaantuvuusluvusta 0.49/100.000/7 vuorokautta, kun terveysturvallisia hygieni- ja maskisuosituksia on käytetty. Otoksena on ollut 2,1 miljoonaa matkustajaa maailmanlaajuisesti covid-19-pandemian aikana heinä-lokakuussa 2020.

Antigeeni-pikatestikapasiteettia tulee lisätä nopeasti ja merkittävästi kattamaan koko maan tarpeet. Taudin leviämisen estämisessä tärkeäksi ja tehokkaaksi keinoksi on käytännössä osoittautunut nopea testituloksen saaminen, joka mahdollistaa nopean jäljittämisen altistustapauksissa.

- EU-komission suositus jäsenvaltioille antigeeni-pikatestauksesta 18.11.2020.
- Esim. Kainuun tautirypäs saatiin nopeasti ja tehokkaasti haltuun nimenomaan antigeenipikatestien avulla

Vaikka covid-19-tautitilanne tällä hetkellä estää matkustamista useista lähtömaista, on tärkeää, että matkustukseen liittyvät säännöt ovat selkeät ja valmiina hyvissä ajoin jo ennen kuin matkailun lähtömaiden rajoitukset alkavat poistua. Heti kun tämä tapahtuu, kilpailu matkakohteiden välillä tulee olemaan kovaa.

Tämän vuoksi pidämme erittäin tärkeänä, että selkeät ohjeet tai lainsäädäntö saadaan mahdollisimman nopeasti voimaan. Tuhannet matkailualan yritykset ja niiden kymmenet tuhannet työntekijät odottavat toteuttamiskelpoista mallia. Ratkaisumallin tulee olla yhteensopiva kansainvälisten

ja erityisesti Schengen-alueen käytäntöjen kanssa. Samanaikaisesti tulee kansallisesti huolehtia tehokkaasti terveysturvallisista toimenpiteistä ja antigeeni-pikatestauskapasiteetin lisäämisestä.

Ulkomaanmatkailun puuttuessa on jo tähän mennessä menetetty tuhansia työpaikkoja. Vielä olisi mahdollista pelastaa työpaikkoja keväälle 2021 ja sen jälkeiselle ajalle. Matkailu työllistää Suomessa 142 000 henkilöä, joka on 5,4 % Suomen kokonaistyöllisyydestä. Alle 26-vuotiaiden työntekijöiden osuus on 30 %.

Toimiala työllistää työntekijöitä koko Suomessa, myös sellaisilla alueilla, jotka ovat rajun rakennemuutoksen kourissa. Ennustettavilla ja selkeillä matkustussäännöillä on todella kiire tämänkin vuoksi. Matkailualan näkökulmasta pidämme myös tärkeänä, että valtioneuvosto valmistelee kustannustuki III:n, joka kohtelee yrityksiä mahdollisimman tasapuolisesti niiden koosta riippumatta.

Ulkomaanmatkailu Suomessa on hyvin verkostoitunutta ja Finnairin reittiverkostolla on erityisen suuri rooli koko Suomen matkailualan elpymisessä. Esittämämme mallin nopea käyttöönotto mahdollistaisi terveysturvallisen kansainvälisen matkailun ja Finnairin reittiverkoston avautumisen sekä sen myötä Suomen saavutettavuuden myös jatkossa.

Yhdellä negatiivisella testillä, tehokkailla terveysturvallisuuskäytännöillä ja laajalla matalan kynnyksen antigeeni-pikatestauksella kyetään toteuttamaan rajat ylittävä matkailu terveysturvallisesti ja resurssitehokkaasti. Odotamme hallitukselta nopeasti tässä mallissa esitettyä selkeää ja toteuttamiskelpoista rajat ylittävän matkustuksen ohjeistusta.

Kunnioittavasti,

Keskuskauppakamari
Lapin Kauppakamari
Lapin Matkailuelinkeinon liitto LME
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa
Palvelualojen ammattiliitto PAM
Palvelualojen työnantajat PALTA ry
Suomen matkailualan liitto ry SMAL

Helsingin ja Tallinnan välillä liikennöi **vain yksi Suomen lipun alla** **purjehtiva matkustaja-alus,** **M/S Finlandia**

TEKSTI ELLI AXÉN KUVA SAANA LAMMINSIVU

Siellä on tarjoilija, joka jaksaa hymyillä ihan jokaiselle, ihan jokaisena päivänä.

Siellä on siivoaja, joka aina huolehtii, että päivähuoneen jääkaapissa on kauramaitoa.

Siellä on konemies joka kutsuu mua Tähtisilmäksi.

Siellä on porilainen pursimies, jonka vitset on niin täyttä skeidaa että niillä pelastuu huonoinkin mahdollinen päivä.

Siellä on nuori myyjä marketissa, joka on vastikään tullut isäksi.

Siellä on risteilyisäntä, joka kerran päivässä laulaa mulle Iron Maidenia.

Siellä on lähiesimies, jonka kanssa ollaan vuosia seisty rinnakkain, joka on kuulut kaikki mun elämän suuret muutokset ensimmäisenä ja jonka kanssa ollaan nautettu niin paljon että eletään molemmat 150-vuotiaiksi, ja joka on kutonut mun lapsille villasukkia.

Siellä on kapteeni, joka sanoo: ”mä oon vaan aluksen päällikkö, mutta Elli on Master of everything.”

Siellä on tummasilmäinen infokollega, joka jakaa mun kanssa riemun, kun Tokmannista löytyy joululauluja soittavia käsi-
saippuapulloja.

Siellä on kahvilassa rouva, joka jokaisen myrskyn kynnyksellä muistaa varmistaa: ”Onhan sulla Elli purkkaa?”

Siellä on perämies, jota mun lapset ihastuneena kutsuvat kapteeni Aapoksi, vaikka oon sata kertaa selittänyt ettei se mikään kapteeni ole.

Siellä on it-controller, joka pelastaa mut sata kertaa jokaisen törnin aikana, ja jonka kanssa ollaan niin samalla levelillä, että yhteistyö on aina toiminut 100 % täydellisesti ilman sen kummempia suunnitteluja.

Siellä on järjestysmies, joka näkee sekunnin sadasosan vilkaisulla mitä mun päässä liikkuu.

Siellä on täkkäri, joka jaksaa vaikka maailman tappiin vastata mun kysymyksiin erilaisista rekoista, laivojen teknisistä asioista, ja laivanlastauksen kiehtovista kiemuroista.

Siellä on konffaisäntä, joka tuo mulle infortiskille smoothieta.

Siellä on myyjä parfyymissa, joka aina jaksaa penkoa mun kanssa hyllyjä kun menn ostoksille saatesanoilla ”mä tarviin, mut en tiedä mitä.”

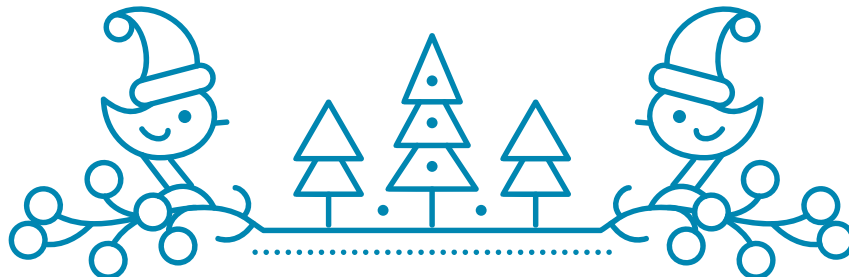
He ovat suomalaisia merimiehiä.

He kuljettivat ihmisiä lomalle, ja he kuljettivat ihmisiä kotiin. Heidän kyydissään oli turvallista syysmyrskyillä, ja kaunista auringonlaskussa.

Muiden jäädessä etätöihin, he jäivät myrskyn silmään, jotta teollisuudella olisi tarvikkeita, ruokakaupassa avokadoja, ja eturintaman sotureilla lääkkeitä. Heillä on maailman parhainta asiakaspalvelua, ja maailman vahvinta merenkulun osaamista. He puhuvat äidinkielenään suomea tai ruotsia, he maksavat veronsa Suomeen, ja he ovat ainoat, joilla on velvollisuus Suomen huoltovarmuuden turvaamiseen kriisitilanteessa.



ELLI AXÉN



AIMON JOULUPAKINA

AIMO ON JO USEANA JOULUNA kirjoittanut perinteisen joulupakinan. Joskus on niissä ollut hyvää mieltä ja toivoa paremmasta tulevaisuudesta. Toisinaan taas on Aimo puuttunut epäkohtiin, jos sellaisia joulun aikana on esiintynyt. Vaan hii-o-hoi!

Tänä jouluna Aimo kirjoittaa todella raskain mielin. Ei vain Suomen, vaan koko maailman elämä on mennyt totaalisesti sekaisin. Ei olisi uskonut, että vuoden alussa Lapissa ilmi tullut yksi tartunta kiinalaisella turistilla olisi johtanut tähän. Korona oli tullut yllättäen kotimaahamme ja jäi sekä levisi. Vaikka uutisten mukaan Suomi on pärjännyt varsin hyvin verrattuna muuhun maailmaan, on se aiheuttanut pahaa jälkeä koko yhteiskunnassamme.

Vaan eritoten se on vaikuttanut merenkävijöihin sekä kaikkeen siihen toimintaan, joka liittyy tähän elinkeinoon. Kuin salama kirkkaalta taivaalta kaikki pysähtyi keväällä. Eniten tämä kosketi matkustaja-aluksia, niiden miehistöjä sekä muuta henkilökuntaa. Työt katkesivat välittömästi. Tuhannet merimiehet jäivät työttömiksi. Helsingin ja Tukholman välinen liikenne loppui kuin seinään ja tilannetta pahensi vielä se, että monen mielestä naapurimaa otti aivan liian kevyesti koronapandemian, eikä välittänyt suojella kansalaisiaan. Tämä on nähty uutisissa ja Aimosta tuntuu, että jotenkin vasta nyt Ruotsin hallitus herää tajuamaan tilanteen vakavuuden.

Meriliikennettä yritetään hoitaa suurelta osin rahdin turvin, mutta sillä eivät varustamot elä. Yritys ajaa Turun ja Maarianhaminan välillä on kiitettävä, mutta eipä siellä porukkaa kovin runsaasti seilaa. Kun M/s Viking Grace sai osuman Ahvenanmaan

kallioseinään, kerrottiin että laivalla, johon mahtuu alun kolmatta tuhatta matkustajaa, oli kyydissä hieman yli kolmesataa henkeä.

Se, mikä Aimoa vanhana seilorina säälistää, että ennen niin vilkkaassa risteilysatama Helsingissä oli joka päivä suuria ulkolaisia aluksia. Nyt ei. Parhaimmillaan niitä oli jopa kolme päivässä Hernesaaren kaijassa. Nyt siellä oli kesän aikana vain M/s Mariella, joka sekin vaikutti aavelaivalta. Ei ole enää näkynyt Eteläsatamassa sinivalkoisia Siljan laivoja. Maailman kaikki varustamot ovat kriisissä. Hii-o- Hoi! Se on jotenkin niin surullista, sillä ne laivat kuuluivat jokapäiväiseen elämään.

Yhtä asiaa Aimo pohtii, että miten jaetaan valtion avustusrahat. Mihin maahan ja mille varustamolle, ja miten ne jaetaan. Vaan viisaammat päättävät.

Aimo pelkää, että vielä ainakin jotenkuten toimivalle rahtipuolelle voi tapahtua mitä vain. Maailma on nyt pullollaan työttömiä merimiehiä ja -naisia ja Aimo arvelee, että sekamiehityksen mahdollisuus saattaa monen varustamon mielestä olla huokeampi.

Mutta toivokaamme, että tulevaisuus tuo parempia aikoja ja tämäkin Covid-19 virus talttuu rokotteiden avulla tai sitten aivan itsestään. Näin on tapahtunut 1918, jolloin hirmuinen espanjantauti, jonka kourissa kymmenet miljoonat ihmiset menettivät henkensä, hävisi silloisesta maailmasta.

Lopuksi toivottaa Aimo kuitenkin hyvää joulua ja uskoa huomiseen.

Aimo Myräkkä

Joulu 1920 OLI PUUTTEEN JUHLAA

Joulu sata vuotta sitten oli kovin harvoille yltäkylläinen.
Joulua kuitenkin vietettiin matalammassakin majassa.

TEKSTI JUKKA HALONEN

Kolmen miljoonan kansalaisen Suomi vietti vuonna 1920 koltamatta jouluaan itsenäisenä valtiona. Kaupunkilaisia oli vain puoli miljoonaa, suurin osa nuoren kansakunnan jäsenistä siis asutti maaseutua.

Noin 85 000 suomalaisnasta heli sylvssä sinä vuonna syntynyttä lastaan. Äideillä ei ollut ollut vielä aavistustakaan siitä, että tuo pienokainen oli sitä ikäluokkaa, josta poikalapset joutuisivat hyökkäämään etulinjassa jatkosotaan parikymmentä vuotta myöhemmin – ja se sama ikäluokka harveni kaikista eniten.

SUOMESSA VIETETTIIN HYVIN ERI-LAISIA JOULUJUHLIA. Romanttiset vanhat kuvaukset rekiretkineen päivineen kertovat pääasiassa herrasväen joulusta. Aliravitsemuksen vaivaamassa maassa suurimmalle osalle vuoden pimein hetki oli pikemminkin mahdollisuus tavallista pidempään lepotaukoon. Verisen sisällissodan jäljiltä maassa oli paljon leskiä ja orpoja. Heille joulu näyttäytyi surkeimpana. Sellaista äitiä ei kuitenkaan ollutkaan, joka ei lapsilleen olisi yrittänyt jotain joulusta laittaa.

MAAILMA NUOLI VIELÄ haavojaan maailmansodan jäljiltä. Euroopan kartta oli mennyt uusiksi. Entisestä mahtimaasta Unkarista oli jäänyt jäljelle vain kolmannes, kun se oli saanut luovuttaa alueitaan Tšhekkoslovakialle, Kroatialle ja Romanianle. Toinen sukulaiskansa, virolaiset, oli puolestaan saaneet itsenäisyytensä. Samoin latvialaiset ja liettualaiset.

Yhdysvalloissa maailmansodan ja Venä-

jän vallankumouksen jälkimainingeissa oli käynnistetty vasemmistolaisten ajojahti, joka oli jatkunut vielä kuluneena vuonna. Oikeusministeri **A. Mitchell Palmerin** ja **J. Edgar Hooverin** johtamassa suurraatsiassa oli pidätetty tuhansia kansainvälisen ammattiyhdistyksen Industrial Workers of the Worldin IWW:n aktiiveja. Myös amerikan-suomalaiset olivat saaneet iskuista osansa. Palmer oli ollut varma, että jenkeissä oli ollut suunnitteilla suuri vallankumous. Koko pitkässä operaatiossa ei lopulta löytynyt mitään todisteita.

Intiasta oli kuulunut kummia. Siellä joku **Mahatma Gandhi** oli aloittanut väkivallattoman taistelun brittiläisiä siirtomaaherroja vastaan, mutta se oli jossain hyvin kaukana. Neuvostoliitossa bolshevikit olivat kukistaneet viimeisenkin valkoisen vastarinnan. Kuultiin myös, että rajan taakse oli perustettu Karjalan työkansan kommuuni, jonka johtoon oli tullut **Edvard Gylling**.

Vuoden lopussa Suomi ja Venäjä olivat tehneet rauhansopimuksen Tartossa. Petäamo oli nyt virallisesti osa Suomea. Sen sijaan herrojen marjamatka Repolaan ja Porajärvelle oli saanut kurjan lopun, kun alueet olivat jääneet osaksi suurta ja mahtavaa. Rauhansopimuksen myötä itsenäisestä Suomesta tuli myös Kansainliiton jäsen.

VAARALLINEN ESPANJANTAUTI oli vihdoim jouluna voitettu. Se oli tullut laivojen mukana Suomeen 1918. Neljässä aallossa se oli sairastuttanut yli 200 000 suomalaista, joista joka kymmenes oli menehtynyt. Köyhät olivat joutuneet teke-

mään töitä sairaanakin, eikä se ollut edesauttanut paranemista.

Viimeinen isku oli tullut Inariin alkuvuodesta 1920. Kirkonkylällä oli ollut terveenä vain kourallinen ihmisiä. Lääkäri oli kulkenut talosta toiseen lääkitsemällä potilaita pääasiassa keitetyn maitoon sekoitetulla konjakilla ja aspiriinilla. Sairaajat olivat hakeutuneet kotieläinten läheisyyteen, kun he eivät enää pystyneet lämmittämään asuntoaan. Näin ihmisiä löytyi elottomina navetoista, tai tuupertuneina avunhakumatkalle. 



Joulupukki saapui yllään nurinpäin käännetty pomppu, jonkinlainen naamari kasvojensa suojana. Lahjat olivat käytännöllisiä – äidin kutomia tai isän veistämiä. Punavärin pukki oli enimmäkseen vasta saamassa. Raittiuden Ystävät ry:n joululehden kannessa oli näkemys joulupukista vuosimallia 1920.

GODBY SHIPPINGIN ALUKSILLE RAHTAUKSIA, mutta pätkä SOPIMUKSINA

Ahvenanmaalainen varustamo Godby Shipping on muiden laivayhtiöiden tavoin kärsinyt koronan vaikutuksista. Yhtiön pahimpien arvioiden mukaan varustamon liikevaihto olisi pudonnut tältä vuodelta jopa 80 prosenttia, jos koronarajoitteet olisivat jatkuneet kesän yli. Koronan takia 170-henkisestä henkilökunnasta 120 lomautettiin keväällä.

TEKSTI UP/TIINA TENKANEN JA SAANA LAMMINSIVU KUVA GODBY SHIPPING



Godby Shippingin aluksia liikennöi Karibialla.

Huhtikuusta kesäkuun loppuun Godby Shippingin seitsemästä roro-aluksesta vain kaksi oli liikkeellä. *M/s Mimer* miehistöineen kuljetti rahtia Karibian pikkusaarilla ja *M/s Link Star* Suomen ja Saksan sekä Suomen ja Espanjan välillä.

Odotettuja elonmerkkejä

Kesäkuun lopulla poikkeustilan väistyttyä työtilanne kohentui. Godbyn laivoista neljä

pääsi jälleen liikenteeseen, mikä tarkoitti 50 merimiehen työllistymistä.

Godbyn Suomen lipun alla liikennöivissä laivoissa työskentelee noin 20 filippiiniläistä. Koronan takia he eivät olisi päässeet koteihinsa kesällä, joten he jäivät Suomeen.

Koronauhka aiheuttaa pätkätoita

Godby Shippingin toimitusjohtaja **Dan Mikkolan** mukaan tällä hetkellä osa rahtaus sopimuksista tehdään vain pieniksi pätöksiksi kerrallaan.

”Normaalisti olemme tehneet aikarahtaus sopimukset vähintään vuodeksi eteen päin. Koronan takia emme tiedä tulevaisuutta kuin kuukauden päähän”, Mikkola kertoo.

Tavaraa toimittavat yhtiöt eivät uskalla ottaa riskejä koronaviruksen takia ja siksi sopivat tilauksensa varman päälle. Tauti voi roihahtaa ennakoimattomasti missä vain, jolloin kuljetusrajoitukset saattavat tulla voimaan.

Alukset liikennöivät Pohjois-Euroopassa, Yhdysvalloissa ja Karibialla

M/s Misida liikennöi Britannian Liverpoolin ja Irlannin Dublinin välistä linjaa. *M/s Link Star* rahtaa muun muassa paperia ja koneita Saksaan ja Espanjaan. *M/s Mimer* jatkaa Karibian saaristossa.

M/s Midas ajoi **Wagenborgille** Latvian Riian ja Ruotsin Oxelösundin linjalla kesästä syksyyn. Alus kuljetti rakennusmateriaaleja ja rakenteita ruotsalaiselle rakennusteollisuudelle.

Marraskuusta 2020 *M/s Midas* aloitti liikenteen Atlantin takana **Accordia Shippingille**. Sopimus on voimassa joulukuuhun 2021. Accordia Shipping yhtiön kotipaikka on Florida. *M/s Midas* liikennöi Yhdysvalloissa linjaliikenteessä USA:n satamien ja Karibian välillä. Alus kuljettaa siellä pääasiassa trailerereita, rekkoja, busseja ja autoja sekä muita kulkuneuvoja sekä muita suuria koneita, joitakin kontteja ynnä muuta.

M/s Misida ja *M/s Misana* siirtyivät aika-rahtaus sopimuksella norjalaiselle linjaoperaattori **Sea-Cargolle**. Rahtaukset alkoivat elokuussa ja lokakuussa 2020. Sopimus on voimassa vuoden 2021 loppuun. Sea-Cargon oikeudella jatkaa sopimusta vielä pi-

demmälle. Alukset tulevat liikennöimään Sea-Cargon linjaliikenteessä Norjan satamien ja manner-Euroopan välillä.

M/s *Mistral* alkoi ajaa elokuussa linjaliikenteessä *Smyril Linelle* Tanskan, Norjan ja Islannin välillä. Sopimukselle saatiin syksyllä jatkoa ja se on voimassa maaliskuuhun 2021 saakka. Näin yksi laiva ja miehistö saadaan pidettyä työsuhteessa monta kuukautta eteenpäin, Godby Shippingissä iloitaan.

Lopulta kuluttaja maksaa

Ympäristödirektiivit pitävät varustamot varpaillaan, sillä laivoihin on pitänyt tehdä ja mahdollisesti tehdään jatkossakin mittavia uudistuksia. Mikkolan mukaan päästövähennyksiin tähtäävät rakenteelliset muutokset syövät yhtiön kannattavuutta lyhyellä aikavälillä, mutta pitkässä juoksussa suuret satsaukset siirtyvät kuljetuskustannuksiin.

”Lopputuloksena kuluttaja kuitenkin maksaa kustannusten kasvun”, Mikkola toteaa.

Esimerkiksi sanomalehtipaperin kuljetuskulujen noustessa paperin hintaa nostetaan kohdemaassa. Hinnankorotus siirtyy lopulta sanomalehden ostajan maksettavaksi.

Jatkossakin Mikkola haluaa jatkaa lähes 50-vuotisen varustamon toimintaa suhdanteiden yli siten, että laivat pidetään liikutettuna Suomeen.

GODBY SHIPPINGIN KAIKKI LAIVAT OVAT SUOMEN LIPUN ALLA:

M/s Misana
M/s Mistral
M/s Midas
M/s Link Star
M/s Misida
M/s Mimer
M/s Baltica

MATKUSTUSRAJOITUKSET RUOTSIIN HARMITTAVAT AHVENANMAALLA

TEKSTI TIINA TENKANEN / SAANA LAMMINSIVU KUVA SAANA LAMMINSIVU

SUOMEN MERIMIES-UNIONIN

Ahvenanmaan osaston puheenjohtajaa Eija Kiviötä harmittaa ahvenanmaalaisen meriliikenteen ahdinko. Usea Ahvenanmaalta kotoisin oleva Ruotsin kansalainen haluaisi lomailemaan vanhalle kotiseudulleen, mutta matkustusrajotukset ovat muuttaneet suunnitelmia.

Kiviön ura alkoi 1970-luvun lopulla **Rederiaktiebolaget Gustaf Eriksonin** laivalla, joka kuljetti paperia Kanadasta Etelä-Amerikkaan ja Karibian saarille.

– Kutsuimme niitä Gustaf Eriksonin aurinkomatoiksi, Kiviö naurahtaa.

Hän on viimeiset kuusi vuotta ajanut lossia Ahvenanmaan saaristossa. Merenkulku tuottaa 30 prosenttia Ahvenanmaan bruttokansantulosta. Lomautuksilla on merkittävät kerrannaisvaikutukset 30 000 asukkaan maakunnassa. Laivat ovat paitsi työpaikkoja myös suuria asiakkaita tavaroitten ja raaka-aineiden tuottajille. Koronan takia esimerkiksi paikalliset kalatehtaat tai leipomot eivät saa tuotetaan laivoihin. Myös Ahvenanmaan rikkaimman miehen, **Anders Wiklöfin** toimittamien tax free -tuotteiden menekki sakkaa.

Lomautukset riesana

Merimies-Unionin Ahvenanmaan osastossa on noin 700 jäsentä, joista työvoimaan kuuluvia jäseniä vajaan 400. Heinäkuusta syyskuun loppuun osaston jäsenistä on ollut yhteensä työttömänä ja lomautettuna 261 jäsentä. Esimerkiksi elokuussa osaston jäsenistä kokonaan työttöminä oli 15 henkeä ja lomautettuna 89 henkeä.

Ahvenanmaan lisäksi osastoon kuuluu jäseniä Ahvenanmaan lisäksi Suomen länsirannikon alueilta Turusta Vaa-

saan. Jäseniä on töissä Ahvenanmaan saariston maakuntalautoilla, matkustaja-aluksilla sekä lastilaivoilla ja tankkereilla.

Ahvenanmaalaiset tarvitsevat laivoja liikkumiseen

Tulevaisuus on Kiviön mielestä arvaamaton. Corona luo omat paineensa. Perusasiat kuitenkin säilyvät.

– Niin kauan kun ihmisillä on tarvetta matkustaa ja halua ostaa tuontitavaraa, niin kauan myös laivoja tarvitaan. Ja ahvenanmaalaiset tarvitsevat joka tapauksessa laivoja liikkumiseen. 🚢



Eija Kiviö ja Stefan Dahl Ahvenanmaan osastosta osallistuvat Merimies-Unionin edustajakokoukseen 2020.

AHVENANMAAN OSASTON TOIMISTO

Ålandsvägen 40, Maarianhamina
alandsavdelning@gmail.com

Puheenjohtaja Eija Kiviö
puh. 045 7361 3781
e.kivio@gmail.com

Kuljetusliittojen talo Hakaniemessä.
Kuljetusliitot KL ry:een kuuluvat SAK:n
kuljetusalan ammattiliitot Auto- ja
Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry,
Posti- ja logistiikka-alan unioni
PAU ry, Suomen Meri-
mies-Unioni SMU ry ja
Rautatiealan unioni
RAU ry.

SAK:N KYSELY:

Selvä enemmistö suomalaisista haluaa, että työehdoista sovitaan liittojen kesken

Suomalaisista 64 prosenttia haluaa, että työehdoista, kuten palkoista, neuvottelevat tulevaisuudessa työntekijöitä ja työnantajia edustavat liitot. Tämä käy ilmi SAK:n teettämästä kyselystä.

Liittotason sopimista työehdoista kannattavat erityisesti työntekijät (70 %) ja toimihenkilöt (69 %). Asiantuntijatehtävissä työskentelevistä 62 prosenttia on tätä mieltä.

Palkankorotuksista erikseen kysyttäessä lähes puolet (45 %) on sitä mieltä, että palkankorotuksista pitäisi neuvotella ammattiliittojen ja työnantajaliittojen välillä. Työpaikkatason sopimista palkoista kannattaa 29 prosenttia vastaajista. Vain viidennes (20 %) on valmis neuvottelemaan palkankorotuksista itse työnantajan kanssa.

– Liittoihin luotetaan, kun on kyse työsuhteen ehdoista. Erityisesti työntekijäasemassa olevat – siis SAK:n liittojen jäsenet

– kokevat, että liittojen välinen sopiminen on paras ja turvallisin vaihtoehto työehdoista sopimiseen, toteaa SAK:n puheenjohtaja **Jarkko Eloranta**.

Palkankorotusten sopimista työpaikoilla kannattavat muita enemmän kokoomuksen ja perussuomalaisien kannattajat sekä ylimpään ja keskijohtoon kuuluvat henkilöt. Kokoomuksen kannattajista 35 prosenttia kannattaa palkankorotuksista sopimista työpaikalla työntekijöiden ja työnantajan edustajien kesken ja 39 prosenttia haluaa sopia korotuksesta itse työnantajan kanssa. Perussuomalaisien kannattajilla vastaavat luvut ovat 26 ja 30 prosenttia.

Liittotason sopimista palkankorotuksista kannattavat erityisesti SDP:n (61 %) ja vasemmistoliiton (75 %) kannattajat sekä työntekijät (54 %) ja toimihenkilöt (47 %).

– Paikallisesta sopimisesta puhutaan paljon. Mahdollisuudet ja edellytykset pai-

kalliseen sopimiseen vaihtelevat kuitenkin eri toimialoilla ja ammattiryhmissä. Erityisesti työntekijäasemassa olevat arvostavat ja luottavat ammattiliittoihin ja haluavat, että ne sopivat palkoista.

Kysymme myös, missä vähimmäispalkoista pitäisi sopia. Vastaajista lähes puolet (44 %) katsoo, että vähimmäispalkoista pitää sopia ammatti- ja työnantajaliittojen kesken, jotta alakohtaiset erot voidaan ottaa huomioon. Reilu kolmannes (36 %) on sitä mieltä, että kaikkia koskevat vähimmäispalkat pitäisi säätää laissa.

Kyselyn toteutti Kantar TNS 29.10–6.11. ja siihen haastateltiin 1017 työkäistä 18–64-vuotiaista henkilöä. 📍

SAK:n kysely:

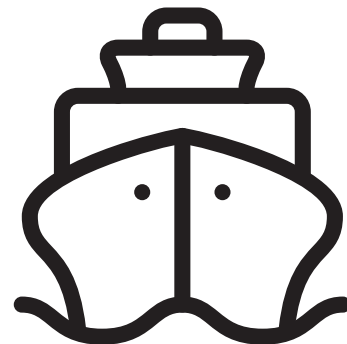
Työehdoista sopimisen vaihtoehdot
www.sak.fi/aineistot/tutkimukset/tyoehdoista-sopimisen-vaihtoehdot

Hallituksen esitys MERILAIN MUUTTAMISESTA

(alusten kaksoisrekisteröinnin
salliminen eräissä tapauksissa)

(SÄÄDÖSVALMISTELU)

Merilain mukaan aluksen kaksoisrekisteröinti ei ole tällä hetkellä mahdollista. Hankkeen tarkoituksena on muuttaa lainsäädäntöä siten, että aluksen kaksoisrekisteröinti olisi mahdollista niissä tapauksissa, joissa ulkomainen alus, joka on omistusoikeuden osalta rekisteröity toisen valtion alusrekisteriin, rahdataan bareboat-in-rahtaus sopimuksen nojalla Suomeen.



Merilain (674/1994) mukaan alusten kaksoisrekisteröinti ei ole Suomessa tällä hetkellä mahdollista. Hankkeen tavoitteena on mahdollistaa se, että ulkomaisessa omistuksessa oleva Suomeen bareboat-in-rahtaus sopimuksella rahdattu alus voitaisiin hyväksyä suomalaiseksi ja merkitä Suomen rekisteriin, vaikka se jäisi omistusoikeuden osalta samanaikaisesti myös toisen valtion alusrekisteriin.

Lähtökohdat

Kansainvälisesti alus saa pääsääntöisesti olla rekisteröitynä vain yhden valtion alusrekisteriin. Tästä poiketen bareboat-in-rahtaus sopimustapauksissa eli tapauksissa, joissa alus vuokrataan rahtiajalle ilman miehistöä, rajoitettu kaksoisrekisteröinti on kuitenkin mahdollista. Bareboat-rahtauksessa rahtaja maksaa aluksen omistajalle bareboat-vuokran ja miehittää ja varustaa aluksen omalla kustannuksellaan. Rahtaja vastaa aluksen kaupallisesta ja merenkulullisesta johtamisesta.

Kaksoisrekisteröinti on järjestely, jolla bareboat-rahdattujen alusten omistus- ja käyttörekisteröinti jaetaan kahden valtion välillä. Alus rekisteröidään omistuksen osalta yhden valtion rekisteriin ja käytön

osalta toisen valtion rekisteriin. Tällöin alus kulkee käyttörekisterimaan lipun alla, sillä on kyseisen valtion kansallisuus ja sillä noudatetaan kyseisen maan esimerkiksi miehistystä koskevia säännöksiä. Omistuksen osalta alus säilyy bareboat-vuokralleantajan kotimaan alusrekisterissä (esimerkiksi aluskiinnitys ja yhtiöverotuskysymykset kyseisen maan säännösten mukaan).

Muutoksella pyritään kasvattamaan Suomen lipun alla olevaa tonnistoa

Merilain mukaan alusten kaksoisrekisteröinti ei ole Suomessa tällä hetkellä mahdollista. Ulkomaisessa omistuksessa oleva alus voidaan bareboat-in-rahtaus sopimuksen perusteella hyväksyä suomalaiseksi ja

merkitä Suomen alusrekisteriin. Tällöin se on kuitenkin aina poistettava toisen valtion alusrekisteristä siksi ajaksi, kun se on rekisteröitynä Suomeen.

Hankkeen tarkoituksena on muuttaa lainsäädäntöä siten, että aluksen kaksoisrekisteröinti olisi mahdollista niissä tapauksissa, joissa ulkomainen alus, joka on omistusoikeuden osalta rekisteröity toisen valtion alusrekisteriin, rahdataan bareboat-in-rahtaus sopimuksen nojalla Suomeen. Hankkeessa arvioidaan merilain muutostarpeiden lisäksi tarvetta muuttaa myös muuta lainsäädäntöä kuten alusrekisterilakia (512/1993) ja aluskiinnityslakia (211/1927) kaksoisrekisteröinnin mahdollistamiseksi. [↕](#)

Vaikutukset ja hyödyt

KAKSOISREKISTERÖINNIN sallimisella edellä kuvatuissa tapauksissa arvioidaan olevan myönteisiä vaikutuksia merenkuluelinkeinoon. Suomen lipun alle voitaisiin saada uutta tonnistoa, joka loisi työpaikkoja suomalaisille merenkulkijoille. Varustamoille kaksoisrekisteröinnin mahdollistaminen edellä kuvatusti (bareboat-in-rahtaus) lisäisi joustavuutta varustamotoiminnassa ja parantaisi alushankinnan rahoitusmahdollisuuksia.

”JÄLKIMAAILMA, SEISO TÄÄLLÄ OMALLA POHJALLASI ÄLÄKÄ LUOTA VIERAASEEN APUUN”

Näin tapahtui talvisodan puhjetessa 1939:

”Oli vain kaksi päivää talvisodan syttymisestä. Joulukuun toinen päivä 1939 öljy-yhtiö Shellin tankkeri lipui Helsingin edustalle Kruunuvuorenselälle, mutta kääntyikin takaisin eikä tuonut Suomeen odotettua polttoainelastia... Helsingistä oli pommitettu edellisenä viikonloppuna ja Neuvostoliitto oli julistanut Suomen merisaartoon”, tuo esiin vuonna 2019 julkaistu lippueamiraali **Bo Österlundin** väitys *Suomen meriliikenteelle asetetut tavoitteet ja niiden toteutuminen*.

Täydessä lastissa poistuva alus purjehti Helsingistä pois Kustaanmiekan ohi. Mikä ironisinta, Suomenlinnan rakentaja **Augustin Ehrensward** oli merkinnyt kivitaluun moton:

”Jälkimaailma, seiso täällä omalla pohjallasi äläkä luota vieraaseen apuun.”

Vieraan vallan tankkerin kääntyminen pois Helsingistä talvisodan alkaessa vakuutti Suomen siitä, että omaa energiahuollon omavaraisuutta ja huoltovarmuutta on lisätävä. Niin perusteettiin öljy-yhtiö **Neste**.

Vuonna 1917 Suomen merikuljetukset Venäjän ja Ruotsin varassa

Jo ennen talvisotaa Suomen meriliikenteen kuljetukset olivat olleet merkittävässä määrin vieraista valtioista riippuvaisia, Bo Österlundin väitöstutkimus osoittaa.

”Suomen tasavalta syntyi 1917 sulkutilanteessa. Tuonti ja vienti olivat maailmansodan syttymisestä alkaen supistuneet. Suomen huoltotilanne oli nopeasti heikentynyt, eikä hallitus kyennyt vastaamaan kansakunnan tarpeisiin. Vuoden 1917 meriliikennetilastoja mukaan Suomen tuonti ja vienti oli kahden naapurimaan varassa. Venäjän osuus oli lastissa Suomeen tulleiden alusten osalta 44 % ja Ruotsin osuus 54,5 %. Esimerkiksi viljan tuonti Venäjältä loppui täysin vuoden 1917 loppuun mennessä ja lopulta Suomen elintarvikehuolto joutui kestävämpään tilanteeseen. Keskeisin syy huollon vaikeuksiin oli se, ettei minkäänlaista kriisiajan järjestelmää ollut olemassa”, väitöksessä *Suomen meriliikenteelle asetetut tavoitteet ja niiden toteutuminen* kerrotaan. 

Tiesitkö?

KUNINKAANPORTTI on Suomenlinnan eteläisimmällä saarella Kustaanmiekan salmen edustalla sijaitseva porttirakennus. Se on merilinnoituksen alkuperäinen pääsisäänkäynti ja sitä pidetään yleisesti yhtenä Suomenlinnan tunnusmerkeistä. Koristeina portin viereisillä seinillä on neljä kivitalua, joihin on hakattu seuraavat Augustin Ehrenswardin ruotsiksi kirjoittamat viestit. Yksi niistä kuuluu:

Från Ödemarker äro desfe Vargskiärsholmar ombytte till ett Sueaborg. Eftervard stå här på egen botn och lita icke på främmande hielp.

Erämaista on nämä Susisaaret muutettu Viaporiksi (Suomenlinnaksi). Jälkimaailma, seiso täällä omalla pohjallasi äläkä luota vieraaseen apuun.

Kuninkaan portista tuli poliittinen portti, kun Venäjän presidentti **Vladimir Putin** oli työvierailulla Suomessa elokuussa 2019. Työvierailu huipentui Suomenlinnaan, jonne presidentit marssitettiin Kuninkaanportin kautta. Putinille tulkattiin kauniisti Ehrenswardin viesti. Näin mahdollisesti haluttiin viestiä Suomen tilannetta Natonkin suhteen: emme katso länteen, emmekä itään. Olemme omillamme.

PIELEEN MENI, MUTTA ...

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Pohdimme työkaverin kanssa, miten työnantaja olisi paras lähestyä erilaisissa työsuhdetta ja työsuopimusta koskeissa asioissa, jotka ovat työntekijän mielestä esimerkiksi lain vastaisia tai laiminlyöty. Esimerkiksi palkkalaskelmani ovat mielestäni jo monelta kuukaudelta olleet virheellisiä. Työkaverin tilanne taas liittyy toisaalta työergonomiaan ja työilmapiiriin. Onko mitään tapaa saada asia työnantajan tietoon ilman, että esimies saa tietää kuka ilmoituksen on tehnyt?

LAKIMIES: Merenkulkijalla on useita, osin vaihtoehtoisia ja osin aihesidonnaisia, tapoja lähestyä ja ilmoittaa työnantajalle työsuhteeseen liittyvistä epäkohdista.

MLC-merityöyleissopimuksessa on erityisiä aluksella tapahtuvaa valitusmenettelyä koskevia määräyksiä (5.1.5). Niihin perustuen merityösuopimuslain (756/2011) 1 luvun 3 §:n mukaan työnantajalla on työsuopimuksen tekemisen yhteydessä velvollisuus antaa työntekijälle kirjallinen ohjeistus siitä, miten valitusmenettely on järjestetty kyseisellä aluksella ja varustamossa sekä valvovien viranomaisten yhteystiedot. Työnantajalla on velvollisuus laatia toimintamalli, jonka mukaan merenkulkijan tekemät valitukset käsitellään. Valitus voi koskea mitä tahansa merityöyleissopimuksen määräykseen liittyvää rikkomusta, virhettä tai puutetta. Työ- ja elinkeinoministeriön alainen merimiesasiain neuvottelukunta on laatinut työnantajille ohjeen mallilomakkeineen toimintamallin muodosta, sisällöstä ja käsittelyjärjestyksestä. Ohjeen mukaan valitus voidaan tehdä myös nimettömänä. Valitus on pyrittävä ratkaisemaan mahdollisimman alhaisella organisaatiotasolla eli lähtökohalta on, että valitus tehdään ensin esimiehelle. Työntekijällä on kuitenkin aina mahdollisuus tehdä valitus suoraan aluksen päällikölle ja tarvittaessa myös valvovalle viranomaiselle. Valitus on käsiteltävä nopeasti, luottamuksellisesti ja puolueettomasti. Sopimusmääräyksissä korostetaan erikseen, että sen johdosta, että työntekijä käyttää tätä valitusoikeutta, häneen ei saa kohdistaa mitään rangaistus- tai vastatoimia.

Työehtosopimuksen neuvottelujärjestys perustuu merenkulussa luottamusmielisesopimuksen ja työehtosopimusten erimielisyyksiä sekä luottamusmiesten ja ammattiliiton asiameisten tiedonsaantioikeuksia koskeviin määräyksiin.

Neuvottelujärjestyksen lähtökohdaksi on, että työntekijä ottaa ensin itse esimerkiksi työsuhteen ehtoihin, palkkaukseen tai muihin seikkoihin liittyvän kysymyksen tai ongelman esille esimiehen kanssa. Mikäli ongelmaan ei löydy ratkaisua, työntekijä kääntyy lähimmän luottamusmiehen eli joko osasto- tai laivaluottamusmiehen puoleen.

Jos molempia osapuolia tyydyttävää ratkaisua ei luottamusmiehenkään avustuksella löydy, juttu siirtyy pääluottamusmiehen tai,

sellaisen puuttuessa, suoraan liiton asiantuntijan tai lakimiehen pöydälle. Tässä vaiheessa keskustelut käydään työnantajan edustajien eli varustamon henkilöstöpäällikön, toimitusjohtajan tai yhtiön lakimiehen kanssa.

Viimeinen neuvottelujärjestyksen vaihe on neuvottelu työnantajajärjestön ja Merimies-Unionin välillä. Mikäli asia jää edelleen erimieliseksi, liitto tekee päätöksen siitä, viedäänkö asia tuomioistuimen ratkaistavaksi.

Kaikissa asioissa neuvottelujärjestystä ja sen joka porrasta ei noudateta tiukasti. Esimerkiksi työsuhteen päättämistä koskeissa erimielisyyksissä asia siirtyy suoraan pääluottamusmies- ja asiantuntijatasolle, koska lopullisen päätöksen asiassa on tehnyt henkilöstöpäällikkö tai toimitusjohtaja.

Epäasiallista kohtelua työpaikalla koskevan liitesopimuksen määräyksissä on kuvattu toimintatapa, jota noudatetaan häiritä- ja kiusaamistapauksissa. Siinäkin lähtökohdaksi on, että työntekijä ensin itse viestii häiritsijälle hänen toimintansa epäasiallisuudesta. Työnantajan selvitys- ja toimintavelvollisuus alkaa siitä, kun asia tulee hänen tietoonsa. Viime kädessä asia viedään työsuojeluviranomaisten käsittelyyn.

Työturvallisuutta ja työsuojeluorganisaatiota koskevassa lainsäädännössä sekä merenkulun työsuojelua koskevista työehtosopimuksissa on omia määräyksiä siitä, miten työturvallisuuteen liittyvä epäkohta tulee ilmoittaa työnantajalle ja miten sitä käsitellään. Työturvallisuuslain (738/2002) 19 §:n mukaan jokaisen työntekijän on ilmoitettava työpaikalla havaitsemastaan työturvallisuuspuutteesta työnantajalle ja työsuojeluvaltuutetulle ja mahdollisuuksien mukaan poistettava havaitsemansa vika tai puutteellisuus. Ellei asiaa korjata tai siihen puututa heti, työsuojeluvaltuutettu voi viedä asian työsuojelutoimikunnan käsiteltäväksi. Työsuojelutoimikunta on oltava työsuojelun valvonta- ja yhteistoimintalain (44/2006) mukaan jokaisella aluksella, jolla työskentelee vähintään viisi laivaväkeen kuuluvaa.

Merityöyleissopimuksen mukaisen valitusmenettelyn toteutumista kuten myös työturvallisuuslain ja muun työsuojelulainsäädännön noudattamista valvovat aluehallintoviraston työsuojeluyksiköt. Laivaväen pätevyksiin ja alusturvallisuuteen liittyvien määräysten noudattamista valvoo Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Työntekijällä on aina oikeus valittaa ja tuoda epäkohta tai ongelma suoraan viranomaisten tietoon ja erityisesti niissä tapauksissa, joissa työnantaja on laiminlyönyt yllä mainitun valitusmenettelytoimintamallin laatimisen. Viranomaiselle valituksen voi tehdä aina pyytäen, että tekijän henkilöllisyys ei tule asian käsittelyssä työnantajan tietoon.

Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi

Uusia keinoja työnantajan ja henkilöstön välisen vuorovaikutuksen parantamiseksi

– yt-lain muutokset lausuntokierrokselle

Yhteistoimintalain uudistamisen tavoitteena on parantaa työnantajan ja henkilöstön välistä vuorovaikutusta sekä luoda puitteet yrityksen ja työyhteisön kehittämiseksi. Uudistuksella lisätään henkilöstön vaikutusmahdollisuuksia ja tiedonsaantia. Kolmikantaisen työryhmän mietintö hallituksen esityksestä on lausuntokierroksella 19.11.2020–15.1.2021.

UUSI YHTEISTOIMINTALAKI muodostuisi kolmesta kokonaisuudesta:

1. *Jatkuva vuoropuhelu työnantajan ja henkilöstön välillä*
2. *Neuvottelut muutostilanteissa (muutosneuvottelut)*
3. *Henkilöstön edustus yrityksen hallinnossa*

Yhteistoimintalakia sovellettaisiin jatkossakin yrityksiin ja yhteisöihin, joiden palveluksessa työskentelee vähintään 20 työntekijää. Henkilöstön edustusta yritysten hallinnossa koskevia säännöksiä sovellettaisiin yrityksiin, joilla on Suomessa vähintään 150 työntekijää.

Jatkuva vuoropuhelu yrityksen ja työyhteisön kehittämiseksi

Työryhmä ehdottaa lakiin uutta käytäntöä, jolla työnantajan ja henkilöstön suhteita kehitettäisiin pitkällä aikavälillä. Työnantajan ja henkilöstön edustajan olisi käytävä säännönmukaista vuoropuhelua vähintään neljännesvuosittain, jolleivät työnantaja ja henkilöstön edustaja toisin sovi. Vuoropuhelun käytännön toteutustavoista sovittaisiin työpaikoilla.

Jatkuvassa vuoropuhelussa voitaisiin käydä läpi muun muassa yrityksen tai yhteis-

sön taloudellista tilannetta, työpaikan sääntöjä ja käytäntöjä, henkilöstön rakennetta ja osaamistarpeita sekä työhyvinvointia.

Työnantaja laatisi osana vuoropuhelua yhteistyössä henkilöstön edustajan kanssa työyhteisön kehittämissuunnitelman, jonka mukaan kehitettäisiin henkilöstön osamista ja parannettaisiin työhyvinvointia.

Henkilöstön edustajalle vahvempi rooli muutosneuvotteluissa

Ennen kuin työnantaja tekee päätöksen henkilöstön asemaan olennaisesti vaikuttavista asioista kuten työvoiman vähentämisestä, hänen on neuvoteltava työntekijöiden edustajien tai työntekijöiden kanssa. Uudistetussa laissa neuvotteluprosessia kutsuttaisiin muutosneuvotteluiksi.

Henkilöstön edustajan oikeus tehdä ehdotuksia ja esittää vaihtoehtoisia ratkaisuja vahvistuisi. Lisäksi täsmennettäisiin ajankohtaa, jolloin neuvottelut on käynnistettävä.

Jatkuva vuoropuhelu ja muutosneuvottelut muodostaisivat toisiinsa nähden jatkumon. Mahdollisia kehityskulkuja voitaisiin käsitellä jatkuvassa vuoropuhelussa jo ennen muutosneuvotteluita, mikä parantaisi tiedonkulkua ja neuvotteluiden lähtö-

kohtia. Vastaavasti jatkuvalla vuoropuhelulla olisi muutosneuvotteluiden päätyttyä suuri merkitys muutoksen jatkotyöössä.

Täsmennyksiä henkilöstön edustukseen yrityksen hallinnossa

Henkilöstön edustus yrityksen hallinnossa edistää tiedonkulkua ja tuo henkilöstön asiantuntemuksen hyödynnettäväksi yritystä koskevaan päätöksentekoon.

Säännökset hallintoedustuksesta siirrettiisiin yhteistoimintalakiin. Henkilöstön tulisi olla edustettuna toimielimessä, jossa tosiasiallisesti käsitellään tärkeitä liiketoimintaa, taloutta ja henkilöstön asemaa koskevia kysymyksiä. Henkilöstön edustajalla olisi oikeus saada koulutusta voidakseen hoitaa henkilöstön edustajan tehtävänsä yrityksen toimielimessä.

Hallituksen tavoite: lisää luottamusta työmarkkinoille

Yhteistoimintalain tarkoituksena on kehittää yrityksen toimintaa ja työntekijöiden mahdollisuuksia vaikuttaa yrityksessä tehtäviin päätöksiin, jotka koskevat heidän työtään, työolojaan ja asemaansa. Nykyinen laki on ollut voimassa reilut kymmenen vuotta, ja sen toimivuudesta on tehty runsaasti arvioita. Työelämässä koetaan laajalti, ettei laki enää täytä kaikkia tavoitteitaan.

Pääministeri **Sanna Marinin** hallituksen hallitusohjelman mukaan yhteistoimintaa koskeva lainsäädäntö uudistetaan rakenteellisesti ja sisällöllisesti työnantajan ja henkilöstön välisen luottamuksen parantamiseksi.

Kolmikantaisen työryhmän tehtävänä oli selvittää, vastaako voimassa oleva yhteistoimintalaki työelämän nykyisiä ja odotettavissa olevia tarpeita sekä tehdä ehdotukset lainsäädäntömuutoksiksi. Työryhmä laati hallituksen esityksen muotoon laaditun mietinnön, josta järjestetään lausuntokierros 19.11.2020–15.1.2021. Mietintöön sisältyy **Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n** ja **Suomen Yrittäjät SY:n** eriävä mielipide, **Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry:n** täydentävä lausuma sekä **Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry:n** ja **Akava ry:n** täydentävä lausuma. 📌

Nya sätt att förbättra växelverkan mellan arbetsgivare och personal

– den ändrade lagen om samarbete inom företag på remiss

Reformen av lagen om samarbete inom företag har målet att förbättra växelverkan mellan arbetsgivaren och personalen samt att skapa ramar för att utveckla företagen och arbetsgemenskapen. Reformen ökar personalens möjligheter att påverka och få information. Trepartsarbetsgruppens betänkande om regeringens proposition är på remiss 19.11.2020 – 15.1.2021.

DEN NYA LAGEN om samarbete består av tre helheter:

1. *fortlöpande dialog mellan arbetsgivare och personal*
2. *förhandlingar vid förändringar (omställningsförhandlingar)*
3. *personalrepresentation i företagets förvaltning*

Lagen ska också i fortsättningen tillämpas på företag och sammanslutningar som har minst 20 anställda. Bestämmelserna om personalrepresentation i företagets förvaltning ska tillämpas på företag som har minst 150 anställda i Finland.

Fortlöpande dialog för att utveckla företagen och arbetsgemenskapen

Arbetsgruppen föreslår i lagen nya arbetsätt för att på lång sikt utveckla relationerna mellan arbetsgivare och personal. Arbetsgivaren och företrädaren för personalen ska föra en regelbunden dialog minst en gång i kvartalet om inte de kommer överens om något annat. Beslut om hur dialogen sker i praktiken fattas på arbetsplatserna.

Dialogdeltagarna kan diskutera bland annat företagets eller sammanslutningens ekonomiska läge, arbetsplatsens regler och rutiner, personalens struktur och kompetensbehov samt välbefinnande i arbetet.

Till dialogen hör att arbetsgivaren och företrädaren för personalen utarbetar en utvecklingsplan som ligger till grund för att förbättra personalens kompetens och välbefinnande i arbetet.

Företrädaren för personalen får en starkare roll i omställningsförhandlingarna

Innan arbetsgivaren fattar beslut om omständigheter som väsentligen inverkar på personalens ställning, ska arbetsgivaren förhandla med arbetstagarnas företrädare eller arbetstagarna. I den nya lagen kallas förhandlingsprocessen omställningsförhandlingar.

Personalföreträdarens rätt att lägga fram förslag och alternativa lösningar stärks. Vidare anger man en mer exakt tidpunkt då förhandlingarna måste inledas.

En fortlöpande dialog och omställningsförhandlingar utgör en fortsättning i förhållande till varandra. Potentiella utvecklingsförlopp kan behandlas i en kontinuerlig dialog redan före omställningsförhandlingarna, vilket förbättrar informationsutbytet och förhandlingsgrunden. Dialogen är också väldigt viktig med tanke på det fortsatta arbetet med förändringen efter att omställningsförhandlingarna är över.

Närmare bestämmelser om personalrepresentationen i företagets förvaltning

Personalrepresentationen i företagets förvaltning förbättrar informationsutbytet och ger en möjlighet att anlita personalens sakkunskap i beslut som gäller företaget.

Bestämmelserna om förvaltningsrepresentationen flyttas över till samarbetslagen. Personalen ska ha en företrädare i ett organ som de facto behandlar viktiga frågor såsom affärsverksamhet, ekonomi och personalens ställning. Personalens företrädare ska ha rätt att få utbildning för att kunna sköta sin uppgift som personalföreträdare i företagets organ.

Regeringens mål: att öka förtroendet på arbetsmarknaden

Syftet med lagen om samarbete inom företag är att utveckla företagets verksamhet och arbetstagarnas möjligheter att påverka de beslut som fattas i företaget om arbetstagarnas arbete, arbetsförhållanden och ställning. Den gällande lagen har varit i kraft i drygt tio år och det har gjorts flera utvärderingar av lagens ändamålsenlighet. I arbetslivet upplever man att lagen inte längre uppfyller alla sina mål.

Enligt regeringsprogrammet för statsminister **Sanna Marinis** regering ska lagstiftningen om samarbete reformeras strukturellt och innehållsmässigt i syfte att förbättra förtroendet mellan arbetsgivaren och personalen.

Trepartsarbetsgruppen hade till uppgift att utreda om den gällande samarbetslagen motsvarar de nuvarande och förväntade behoven i arbetslivet samt att lägga fram förslag till ändringar i lagstiftningen. Arbetsgruppen har tagit fram ett betänkande i form av en regeringsproposition. En remissbehandling om betänkandet ordnas 19.11.2020 – 15.1.2021. I betänkandet ingår en avvikande mening från **Finlands Näringsliv** och **Företagarna i Finland**, ett kompletterande uttalande av **Tjänstemannacentralorganisationen FTFC** rf samt ett kompletterande uttalande av **Finlands Fackförbunds Centralorganisation FFC** rf och **Akava** rf. [↓](#)

M/s Silja Serenade juhli pyöreitään

– glamouria, skumppaa ja sähköttä
Itämeren aalloilla 30 vuotta!



M/s Silja Serenade teki ensiristeilyn 16.11.1990 Helsingistä Tukholmaan. Varsinaisen neitsytristeilyn alus teki pari päivää myöhemmin, 18.11.1990. Siljan lippulaivalla on tarjottu matkustajille glamouria alusta lähtien: "The Wonderful World of Silja"

"Only you can make this world seem right, only you can make the darkness bright", aluksen 30-vuotista taivalta kunnioituksella muistelee aluksella tarjoilijana työskennellyt Tupu Utriainen.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT TALLINK SILJA JA GETTY IMAGES

Suomessa rakennettu laiva

Siljan M/s Silja Serenade rakennettiin Suomessa ja se on ollut valmistumisestaan lähtien glamour-henkinen ja laadukas laiva, joka säilyttää arvokkuutensa ja kestää aikaa. Suomalainen merenkulku elää tällä hetkellä vastaavien talousaasteiden aikaa kuin tasan 30 vuotta sitten.

"M/s Silja Serenadea alettiin rakentaa Effoa-Suomen Höyrylaiva Oy:n tilauksesta Wärtsilä Meriteollisuuden telakalla Pernossa 1987. Ihan helppo ei synnytys ollut, sillä valmistaja teki konkurssin ja kättilöksi vaihtui

pikavauhtia perustettu Masa-Yards", kertoo Turun Sanomat 16.11.2020 jutussaan *Kolmekymppiset laiturissa*.

Takaisin liikenteeseen toukokuussa 2021 – ja toivon mukaan aiemminkin

Koronasta johtuen risteilymatkustaminen on vähentynyt ja M/s Silja Serenade seisoo tällä hetkellä Turun satamassa. Sen on tarkoitus aloittaa liikenne jälleen ensi keväänä 2021 toukokuussa. Aluksella on kuitenkin val-

mius lähteä liikenteeseen tarvittaessa nopeastikin, joten ei auta kuin toivoa, että tuulet kääntyisivät koronan osalta parempaan suuntaan.

Silja Serenade oli valmistuessaan yksi Itämeren suurimmista matkustajalaivoista, sillä sen kyytiin mahtuu 2 800 matkustajaa. Aluksen neitsytristeilylle 30 vuotta sitten osallistui aluksen koko henkilökunta. Risteilymatkustajat ottivat laivan heti omakseen. Itämeren aalloille lähdettiin nauttimaan hyvästä ruoasta sekä musiikista ja muista ohjelmanumeroista.



"Enpä ole nähnyt koskaan niin paljon astioita yhtä aikaa. Olimme telakalla kaksi viikkoa tiskaamassa ja laittamassa baareja kuntoon aluksen liikkeellelähtöä varten", Utriainen kertoo.

Pitkä promenadi ja avara yökerho

M/s Silja Serenaden ylpeys on alusta lähtien ollut korkea ja avara 143 pitkä *Promenadi*, jonka varrelta löytyvät pienet myymälät, joissa voi shoppailla. Avarassa tilassa taivas on korkealla. Matkustajat toivotettiin jo 30 vuotta sitten henkilökohtaisesti tervetulleiksi, kuten vielä tänäkin päivänä.

"Kyllä oli hauislihas vasemmassa kädessä ensimmäiset puoli vuotta kovilla, kun seisomme Promenadella isot hopeavardit käsissä. Ne olivat täynnä skumppalaseja ja syötävää", Utriainen muistelee ensimmäistä liikennöintikautta.

Utriainen siirtyi M/s Silja Serenadelle töihin Siljan Ruotsin lipun alla purjehtivalta M/s *Silvia Regina*lta.

"Uuden työpaikkani, M/s Silja Serenaden, yökerhoon mahtui jopa 1 000 asiakasta ja se tuntui vähän isolta, kun vertasin sitä Reginan pieneen pianobaariin."

Suomalaisista merimiehistä lähes puolet ovat naisia

Merenkulku on naisvaltainen ala. Suomalaisista merimiehistä lähes puolet ovat naisia, joista suuri joukko työskentelee suomalaisissa matkustajalaivavarustamoissa. Merenkulussa naisille ja miehille maksetaan samasta työstä samaa palkkaa, joten merenkulku on yksi palkkatasa-arvoisimmista aloista Suomessa.

Suomalaisen merenkulun kasvutarinassa on vahvasti kyse myös suomalaisen yhteiskunnan rakentamisesta. Matkustaja- ja kauppalat ovat tarjonneet naisille mahdollisuuden käydä töissä ja ansaita rahaa.

"Minua voi kutsua baarimestariksi"

Tie pesunkestäväksi merikarhuksi vaati 30 vuotta sitten sisua ja huumorintajua. Utriainenkin joutui uudella työpaikallaan tulikokeeseen:

"Baarit eivät ole homojen eivätkä naisten työpaikkoja, että siitä on hyvä lähteä", hänelle tehtiin selväksi.

Onneksi Utriainen pääsi kuitaamaan saamansa palautteen takaisin, kun eräs miesasiakas tiedusteli kerran häneltä, että millä nimellä hän voi kutsua naista baarityössä?

"Kerroin hänelle, että minua voi kutsua baarimestariksi, koska minulla on työhön ihan virallinen koulutus toisin kuin monella muulla."

"Ihanaa ja jätte kiiltävää kangasta!"

Työntekijät työskentelivät laivalla eri ravintoloissa.

"Jokaiseen kuppilaan oli omat työvaatteensa ja kun juoksit vaihtamassa kuteita pari-kolme kertaa illassa, niin lopulta systeemi muuttui ja ne jäivät. Yökerhon frakin helmat leikattiin pois, kun kaikki ruotsalaiset roikkuivat niissä aina ihastellen: "Jätte ihanaa, kiiltävää kangasta!"

Utriainen työskenteli alkuillaan lattialla (eli yökerhon ravintolassa) ja siirtyi siitä yleensä baarin puolelle.

"En koskaan käyttänyt blokkia, muuta kuin ruokaravintolassa, vaan menin asemalle ja otin kaikki tilaukset kerralla ja muistin ne. Sain siitä yleensä ihan hyvät tipit. Muistin ulkoa myös koodit – ja muistan ne vieläkin. Ärsyttää vain autoa ajaessa, kun autojen rekisterinumeroista tulee mieleen diksut ja röökät", Utriainen hymähtää.

13:een kerrokseen portaita

Kaikilla työntekijöillä oli M/s Silja Serenadella omat hytit, mikä oli luksusta.

Tallink Silja toivoo voivansa aloittaa laivojen liikennöinnin huhtikuussa 2021 – julkaisi uudet reitti- ja aikataulusuunnitelmat

TALLINK SILJA toivoo voivansa avata koronapandemian sulkemia reittejä asteittain huhtikuusta 2021 alkaen.

Maaliskuusta 2020 alkaen Helsinki-Tukholma-reittiä ei ole liikennöity ollenkaan. Reitti on tarkoitus avata asteittain huhtikuusta 2021 alkaen. Silja Symphony aloittaa liikennöinnin huhtikuun alussa ja Silja Serenade toukokuun 2021 lopussa.

"Kaikilla oli kuitenkin omat hyttienovet auki käytävälle, kun oli aiemmin tottunut että on se työkaveri myös siinä asumassa samassa hytissä. Eniten mietti ehkä sitä, että kuka herättää töihin, jos meinaa nukkua pommiin."

"Koska olen täysin suuntavaistoton ihminen, niin joka kerta kun piti lähteä hakemaan hytistä hakemaan vaatteita tai viemään pyykkiä, niin lähdin kävelemään väärään suuntaan", Utriainen nauraa.

"Ja kuntosalille laivalla ei tarvinnut lähteä enää erikseen: laivalla sai kävellä ihan riittämiin, kun meni Stardustiin töihin laivan lähtöön, jolloin hissit oli taatusti varattu koko ajan, joten siinä mentiin ylös ja alas rappusia 13 kerrokseen."

Utriainen muistelee hyvillä mielin työtään M/s Silja Serenadella:

"Laivalle liittyy monia mukavia muistoja ja ihania ihmisiä: kiitos kaikille." 

MERIMIES-UNIONI MUKANA KAMPANJASSA:

SAK JA JÄSENLIITOT TYÖLLISTÄVÄT NUORIA 4H:N TAIMITEOLLA

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ja sen kahdeksan jäsenliittoa ovat lähdössä mukaan 4H-järjestön Taimitekoon. Liitot ovat keränneet yhteensä 29 000 euroa, jolla istutetaan Suomeen noin kuusi hehtaaria uutta metsää kesäkuussa 2021. Taimien istuttamisessa työllistyvät paikalliset nuoret, joista monelle kyseinen kesätyö on ensimmäinen kosketus työelämään.

4H:n Taimiteossa tehdään konkreettisia toimenpiteitä hiili-dioksidipäästöjen

kompensoimiseksi ja ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Toimintamallin tavoitteena on lisätä hiilinielujä Suomeen ja istuttaa 10 000 hehtaaria uutta metsää vuoteen 2030 mennessä. Tämä tarkoittaa noin 20 miljoonaa uutta puuta.

SAK:n ja sen jäsenliittojen sponsoroima metsä on kuuden hehtaarin kokoinen. Noin 12 000 taimen istuttaminen mahdollistaa 115 työtuntia ja työllistää 10–15 nuorta, joille maksetaan työehtosopimuksen mukaista urakkapalkkaa. Taimiteossa työllistetään pääosin peruskoulun päättäviä nuoria, joista valtaosalle taimien istuttaminen on ensimmäinen kesätyö. Nuorten palkkauksen lisäksi rahaa kuluu muassa muun maanhankintaan, taimien ostoon, maanmuokkaukseen, nuorten rekrytointeihin, työnohjaukseen ja markkinointiin.

Taimiteoilla pyritään lujittamaan nuorten luontosuhdetta ja lisäämään nuorten tietoutta metsien tärkeydestä. Nuoret pääsevät tekemään konkreettisia ilmastotekoja ja oppivat metsänhoidollisia toimenpiteitä maastossa.

”Nuorten työllistyminen ja ilmastomuutoksen hillitseminen ovat SAK:lle tärkeitä asioita. Sen takia on hienoa, että näin monta SAK:laista liittoa keskusjärjestön lisäksi on lähtenyt mukaan tähän hankkeeseen. Nuorille työkokemuksen saaminen on oleellinen asia. Näin he oppivat työelämän pelisääntöjä, niin oikeuksia kuin velvollisuuksia”, SAK:n puheenjohtaja **Jarkko Eloranta** sanoo.

”SAK ja sen jäsenliitot ovat äärimmäisen tärkeällä asialla mahdollistamassa omalta osaltaan Taimiteko-toiminnan jatkoa. Jokainen Taimiteko on teko nuorten työllistymisen ja ilmaston hyväksi. Tällä yhteistyöllä voimme tarjota nuorille vastuullisesti satoja tunteja merkityksellistä kesätyötä ensi kesänä”, iloitsee Suomen 4H-liiton toimitusjohtaja **Tommi Alakoski**.

SAK:n liitoista Taimiteossa ovat mukana:
Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT
Julkisten ja hyvinvointialojen liitto JHL
Paperiliitto
Rakennusliitto
Rautatiealan Unioni RAU
Suomen Elintarviketyöläisten Liitto SEL
Suomen Merimies-Unioni SMU
Teollisuusliitto

SAK pitää tärkeänä, että Suomi on hiilineutraali ennen vuotta 2050.

www.sak.fi

Valtakunnallisen nuorisojärjestö 4H:n Taimiteko-toiminnassa työllistetään suomalaisia nuoria sekä lisätään Suomen metsien hiilinielujä istuttamalla kuusen- ja mäntyntaimia alueille, jotka eivät ole olleet enää vuosikymmeniin aktiivisen metsä- tai maatalouden piirissä. Tavoitteena on istuttaa 10 000 hehtaaria uutta metsää vuoteen 2030 mennessä, mikä tarkoittaa noin 20 miljoonaa puuta.

Lue lisää:

www.taimiteko.fi ja
www.4h.fi

**TAIMI
TEKO** 4H

I våras väckte det oro att det inte fanns andningsskydd att få i Finland. Nu borde vi känna det samma för de inhemska sjöfarten: Finland är helt beroende av en egen nationell handelsflotta.

För Finlands ekonomi är det viktigt att passagerarrederierna klarar coronan

Finland är helt beroende av dagligvaror, mediciner, industriråvaror och olja som kommer från andra länder. Alla de här produkterna transporteras till Finland sjövägen. Under normala förhållanden sköts Finlands transporter av fartyg och besättningar under finsk flagg. De sköter under coronapandemin de nationella försörjningsberedskapstransporterna då flera länders gränser har stängts.

Samtidigt är flera inhemska fartygsbesättningar än någonsin permitterade. Reserestriktionerna har speciellt drabbat passagerartrafiken. På finländska passagerarfartyg arbetar omkring 4 700 sjömän och de flesta av dem är nu permitterade. Tre finskflaggade passagerarfartyg är helt utan arbete. Reserestriktionerna och bristen på passagerare har också lett till uppsägningar. De har drabbat markpersonalen som jobbar till exempel som resefunktionärer.

Coronapandemin har också återverkat på fraktonnaget, men inte lika kraftigt som på passagerarfartygen. Containertrafiken är en bra indikator på förändringarna i världshandeln eftersom en stor del av våra konsumtionsvaror fraktas i containers. I ett skede av pandemin försatte Kina containers som anlände till landet i karantän. Det minskade märkbart på den globala containervolymen. Containerfartygsrederierna reagerade på läget med att minska på sina hamnbesök och lät istället docka sina fartyg då de var sysslosa. Enligt statistiken stiger de globala fraktvolymer redan mot normalnivå. I Shanghai har man rentav gjort alla tiders fraktrekord, berättade **Tomi Solakivi**, biträdande professor vid Turun Kauppa-
korkeakoulu, i en föreläsning om coronapandemins inverkan på sjöfarten.

Den finländska utrikestrafikens volym har också sjunkit men återhämtar sig nu. År 2019 transporterades i Finland i genomsnitt 120 000 ton containers månatligen. I januari 2020 dök containertrafiken mest, över 20 procent. Därefter återgick containertrafiken till närapå den normala nivån. Också i rorotrafiken har fraktmängden i år varit relativt normal. Den djupaste vågdalen i rorotrafiken inföll i maj 2020 då trafiken låg 13 procent under föregående år.

Fraktmarknaderna har snabbt återhämtat sig från coronans ekonomiska effekter, men i passagerarfartygssektorn är läget ett alldeles annat. Under normala år är antalet passagerare per månad i finländska hamnar från 1 till 2,8 miljoner passagerare. I år var det bara under toppsäsongen på sommaren som man kom upp till en miljon passagerare, vilket under ett normalt år är den lägsta möjliga nivån. Mot slutet av året föll passagerarsiffrorna mot noll på grund av reserestriktionerna.

Passagerarfartygsrederierna kan inte leva på enbart frakten, de behöver också passagerare. Mängden passagerare har rasat med upp till 90 procent. De finländska rederierna behöver också i fortsättningen coronastöd för att komma över den svåra coronatiden och kunna arbeta vidare. En hurudan linjekarta och en hurudan flotta Finland har i framtiden hänger i stor utsträckning på om passagerarrederierna klarar sig. I det långa loppet avspeglar sig passagerartrafikens situation på transporterna, industrin och det finländska samhället. Därför måste man ta hand om den. Man har alltid rest över Östersjön, och kommer också att göra det framöver. När coronaläget förbättras återvänder passagerarna.

"HAR VI ENS NÅGRA ARBETSPLATSER KVAR SNART?"

– sjömännens nya skeppare kritiserar
Europas strängaste reserestriktioner

En gammal sång lyder "ennen oli miehet rautaa, laivat oli puuta, puuta ovat miehet nyt ja laivat ovat rautaa" – förr var männen gjorda av järn, fartygen av virke, nu är männen gjorda av virke och fartygen av järn.

TEXT MARJA LUUMI / DEMOKRAATTI (16.10.2020) BILD NORA VILVA

Kan det stämma, Finlands Sjömans-Unionens nya ordförande **Kenneth Bondas**?

– Absolut inte. Sjömännen är fortfarande järnhårda, riktiga experter.

Det såg vi senast när *M/s Amorella* körde på grund och den finska besättningen skickligt och lugnt evakuerade passagerarna.

– Just sådana nödfall övar man sig på regelbundet på varje fartyg. Vi är nog bland de bästa i världen på säkerhetstänkande, intygar Bondas.

"Maktskiftet" efter **Simo Zitting**, som ledde Sjömans-Unionen i 20 år, kom inte vid den lättaste tidpunkten för Kenneth Bondas: coronaviruset har ett järngrepp om oss och det råder tumult på arbetsmarknaden.

Som tur är kan Bondas förbundet och dess sätt, då han hann vara förbundssekreterare i tolv år som parhäst till Zitting.

Till havs från Vasa

För att vara ordförande för sjömän har han en lite annorlunda utbildning, nämligen från restaurangbranschen. Innan han gick till havs hann Bondas även ha en egen

lunchrestaurang. Däremot behöver man inte förundras över havets kallelse, då han växte upp vid vattnet i Vasa. Redan som ung med svenska som modersmål arbetade han i Umeå. Han lärde känna besättningen på passagerarfärjan mellan städerna och lockades att ta arbete på fartyget.

Bondas svarade på kallelsen och tog sin första fartygstjänst 1988 för *KG-Line* mellan Kaskö och Gävle. Birka Lines kryssningsfartyg *M/s Birka Princess* blev däremot hans andra hem i cirka 18 år. Han hann arbeta med den viktiga matförsörjningen i fartygets kök som kock, köksmästare och kallskänka.

Vintertid seglade *Princess* mellan Stockholm och Mariehamn, och sommartid gick resorna bland annat till Riga, Visby och Polen.

"Vi följde fartygets öde i sorgdräkt"

Bondas hamnade i fackföreningsrörelsen lite av en slump, då Birka Lines fackmedlemmar 1992 meddelade att de valt honom till förtroendeman för köksavdelningen. Där föddes hans entusiasm för intressebevakning.

Bondas valdes första gången till Sjömans-Unionens kongress 1992 och med tiden fick han allt fler olika uppgifter i förbundet. Han gick slutligen i land 2008 då han valdes till förbundssekreterare i Sjömans-Unionen.

För Birka Princess gick det dåligt. Kryssaren köptes av greker, körde på grund våren 2007 utanför Santorini och sakta sjönk till havets botten.

– Vi följde fartygets öde i sorgdräkt på Youtube, minns Bondas med vemod i röstten.

"Pandemin är ingen lek, men jag är också orolig för arbetstillfällena"

Sjömans-Unionen och arbetsgivarrepresentanten **Rederierna i Finland rf** har med hårda ord kritiserat den finska regeringens linje vad gäller reserestriktionerna. Regeringens beslut i slutet av september satte nästan helt stopp för passagerartrafiken till Estland, Sverige och Tyskland på grund av coronapandemin.

– I övriga frågor försöker staten följa EU:s direktiv till punkt och pricka. Det är förvånande att de kan avvika från EU:s linje när det gäller reserestriktioner och ställa upp hårdare restriktioner för oss, säger Bondas.

Han anser att det vore vettigast att vara flexibel i det här läget – dvs. att följa incidensen 25–50 fall per 100 000 personer i restriktionerna.

– Pandemin är ju ingen lek, men jag är också orolig för arbetstillfällena. Om pandemin fortsätter mycket längre – och restriktioner i takt med den – kommer inte vattentrafiken att bli densamma igen. Vad händer då med de finska rederierna och fartygen? Har vi snart några arbetsplatser kvar? frågar Bondas allvarligt.

I början av juni var över 43 procent av de finska cirka 6 700 sjömännen permitterade. Ordföranden är mycket orolig för att situationen kommer att försämrats igen efter sommarens ljusglimt. Under hösten har resandet återigen rasat.

– I den här frågan sitter vi i samma båt som Rederierna i Finland, påpekar han.

”Konkurrensen på marknaden är riktigt hård”

Sjömans-Unionen har länge stridit mot invasionen av bekvämlighetsflaggsfartyg.

– I Finland har vi tre ITF-inspektörer som regelbundet inspekterar fartyg med låglöneflagg då de visar sig i finska hamnar. Förbundet ingriper i deras arbetsvillkor och -förhållanden, betonar Bondas.

Coronapandemin har åtminstone inte underlättat situationen, då exportindustrin lider och varje företag försöker spara och hitta den billigaste transportformen.

– Konkurrensen på marknaden är riktigt hård. Dessvärre blir fartyg med låglöneflagg mycket billigare för företagen eftersom sjömännen på fartygen inte får skäliga löner. De finska rederierna har svårt att konkurrera om avtalen med dem. Detta fenomen återspeglas också på arbetstillfällena inom den finska sjöfarten.

Bondas påpekar att låglöneflaggens ofta gamla utrustning och okunniga personal också innebär en miljörisk.

– Jag har i flera års tid väntat på att det ska smälla till ordentligt även i våra vatten. Som tur är har det inte hänt än.

”Strejkhott är inte det första jag kommer att tänka på”

Sjömans-Unionens mest legendariska ordförande var **Niilo Wälläri** (1938–1967), som regelbundet hotade med isbrytarstrejk om man inte gick med på förbundets krav. Vad måste hända för att Bondas ska uppmana medlemmarna att sätta stopp?

– Strejkhott är inte det första jag kommer att tänka på eftersom snart över hälften av medlemmarna står utan jobb.

Han anser sig vara en tålmodig och medlande förhandlare. Enligt Bondas behövs dessa egenskaper när målet är att bevara de sista arbetsplatserna för finska sjömän.

– Unionens viktigaste uppgift är alltså intressebevakning. Som ordförande vill jag främja en öppen samtalskultur och alltid sträva efter att finska sjömans arbetsplatser inte utkontrakteras någon annanstans, beskriver han Sjömans-Unionens framtida linje.



Han har inte fått några särskilda anvisningar från Zitting. Den tidigare ordföranden får beröm för att vara en bra utbildare.

– Jag har fått hämta all information jag behöver från Simo under vår gemensamma resa. På så sätt känner jag mig rätt så trygg.

”Varje förhandlingsrunda orsakar mycket arbete redan nu”

Det blir en utmanande och intressant tid redan i slutet av februari, då de tvååriga kollektivavtalen löper ut i sjöfartens alla huvudavtalsområden.

– Som tur har vi några månader på oss. Läget förändras avsevärt om coronasituationen lättar och vi börjar se ljus i slutet av tunneln. Nu får vi i lugn och ro vänta på midvintern och se hur världen ser ut då, funderar Bondas.

Sjömans-Unionen förhandlar om nya

kollektivavtal med Rederierna i Finland. Bondas påpekar att inte bara frakt- och passagerarfartyg, utan även isbrytare, inrikesfarten och färjor följer unionens avtal för besättningen.

Metsäteollisuus ry överraskade arbetsmarknaden i slutet av september då de meddelade att de inte längre deltar i kollektivavtalsverksamheten, utan tar förhandlingarna till företagen. Bondas blev också överraskad och undrade vad som egentligen låg bakom beslutet.

Han delar Paperiliittos ordförande **Petri Vanhalas** oro för företagets kollektivavtalskunskaper om andra arbetsgivarorganisationer också följer Metsäteollisuus linje.

– Varje förhandlingsrunda orsakar mycket arbete redan nu. Det blir ännu tuffare om vi måste börja avtala separat med vartenda litet rederi. Vi får hoppas att läget lugnar ner sig, suckar Kenneth Bondas. 📍

SJÖMANS-UNIONENS KONGRESS: SÄNK INTE DEN FINSKA SJÖFARTEN!



FULLMÄKTIGELEDAMOT TARU HAKALA

Med anledning av coronapandemin är nästan hälften av de 6 700 finska sjömännen permitterade och resterande hotas också av permittering. Antalet permitteringar i en enskild yrkeskår kan jämföras med en orkan som slår tio meter höga vågor mot land. Barometern förutspår att vinden kommer att hårdna ytterligare. Vad som blir kvar beror framför allt på politikerens förståelse för och beslut om den inhemska sjöfarten.

I den finska trafikljusmodellen används bara två färger: röd eller grön. I den europeiska modellen används tre färger, där gränsen för rött är 50 sjukdomsfall per 100 000 personer. I Finland är gränsen 25. Reserestriktionerna som ändras varje vecka har gjort människor försiktiga. De reser inte längre med båt.

Coronapandemin lyfte fram Finlands geografiska läge på en ö bakom havet. Sjövägarna är vår bro och försörjningsberedskapsväg till den övriga världen. Fartyg under finsk flagg och inhemska besättning har transporterat mat och varor till inhemska affärer, läkemedel till apotek och råvaror till industrin även under coronapandemin. Samhällets funktion är beroende av oljetransporter, som skötts

helt med finsk besättning och tonnage.

Inhemska rederier sysselsätter finska sjömän och betalar skatt till Finland och inte till länder bakom viken, som konkurrerande rederier gör. Coronapandemin har knuffat de inhemska rederierna i den djupa ekonomiska krisen på 30 år. I flera rederier har man levt på lånade pengar sedan våren.

För Finland är det inte bra om de finska fartygen försvinner och ersätts av dålig utrustning från utlandet där man inte följer arbetsvillkoren. Hotet är verkligt, då bekvämlighetsflaggade fartyg trafikerar regelbundet till Finland. I början av september blockerades ett fartyg under panamansk flagg i Raumo på grund av besättningens lönefordringar och olagliga arbetsförhållanden. Sex av besättningsmedlemmarna hjälptes av fartyget under polisskydd.

Traficom kastar dessutom mer vatten på kvarnen, då de öppnade en konkurrensutställning av sjötrafikens försörjningsberedskapsrutten för alla EU-flagg. Fortsatta försörjningsberedskapstransporter på finska

fartyg och med finsk besättning måste tryggas. Hotet är att Finland mister sitt nationella tonnage och därmed sin funktionella självständighet i kristid. Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus MKK publicerade nyligen en studie som lyfte fram Finlands högklassiga kompetens som en av sjöklusterns styrkor. Det är inte bara järn och fartyg, utan också inhemska sjöfartskunskaper.

Finska sjömän behövs nu och i framtiden. Finland har specialkunskaper om såväl isbrytare och oljetankers som farledsskötsel och såklart frakt- och passagerarfartygstafik. Coronapandemin ökade det inhemska resandet, och skärgårdens förbindelsefartyg och färjor visade sin popularitet. Finländarna upptäckte insjöarna och kanalerna. Många kryssade på insjöar och kanaler på sin inhemska semester.

Finska passagerare vill ha service på sitt hemspråk, dvs. finska eller svenska. Ett förståeligt språk är en viktig säkerhetsfråga. M/s Amorellas grundstötning den 20 september och evakueringsåtgärderna som följde visade att den finska besättningens säkerhetskunskaper är av världsklass.

I undantagsförhållanden kan Finland bara förlita sig på fartyg och besättning under finsk flagg. ⚓

*Finska sjömän
behövs nu och
i framtiden.*



Fartyg som seglar under finsk flagg

BEHÖVER CORONASTÖD FORTSÄTTNINGSVIS

Finländsk sjöfart genomgår sin djupaste kris på 30 år. Det finns 6 700 sjöanställda i Finland, och hälften av dem är för närvarande permitterade. De långvariga begränsningarna på resandet har redan lett till uppsägningar i passagerarrederierna. Rederiet **Viking Line** sade i slutet av hösten upp 180 anställda ur markpersonalen då det inte finns passagerare.

Kryssningstrafiken mellan Helsingfors och Stockholm har avstannat helt. Enbart frakten räcker inte till för att upprätthålla passagerarfärjerederiernas verksamhet utan man behöver också passagerare. Tre finskflaggade passagerarfartyg har blivit helt utan arbete: **Viking Lines** M/s *Mariella* och M/s *Gabriella* samt **Tallink Siljas** M/s *Silja Serenade*. Fartygens finländska besätt-

ningar har permitterats. Även tusentals andra finska sjömän är permitterade från olika finska passagerarrederi.

De finskflaggade fartyg som blivit utan arbete var redo att betjäna andra rutten. Men uppdragen gavs ändå inte åt dem, utan finska statens coronastöd riktades också till fartyg som seglar under utländsk flagg och sköter Finlands försörjningsberedskapstransporter.

Samhällets efterräkning för arbetslösheten växer ju längre tid finländska sjömän är arbetslösa. På Åland till exempel är tusentals hushåll utan arbete för tillfället på grund av coronapandemins ekonomiska effekter. Ett finländskt passagerarfartyg satsar förutom sjömännen också underleverantörer, caterings- och servicebolag,

så de indirekta verkningarna återspeglas vida omkring på tusentals människor.

Många stater i Europa koncentrerar för ögonblicket sina resurser på att klara den egna ekonomin igenom coronakrisen. Varför skulle inte **Traficom** göra likadant? Konkurrensen inom sjötrafiken på Östersjön kommer att skärpas ytterligare.

De finländska rederiernas framtid är allt mer osäker ju längre coronaeländet fortgår. Och det kan ju ingen säga. De finländska rederierna behöver också framöver coronastöd för att kunna fortsätta med sin verksamhet. Finska staten bör ta hand om sin egen nationella sjöfart: rederierna, sjömännen och de finskflaggade fartygen, så att vi i alla lägen tryggar den nationella försörjningsberedskapen. ⚓

"FARTYG ÄR GJORDA FÖR ATT RÖRA PÅ SIG – inte för att stå still"

Den andra coronavågen och dess effekter på sjöfarten kom som en överraskning för Anitta Myllyaho, som arbetar som servitris på M/s Silja Serenade. I våras tog många sjömän lugnt på den första permitteringen och inväntade den nya kryssningssäsongen som skulle börja på hösten. Men det blev inte så: gränserna stängdes och M/s Silja Serenade blev kvar vid kaj.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER ANITTA MYLLYAHO OCH KAI KOHONEN



— ngen hade kunnat förvänta sig en sådan här situation, suckar **Anitta Myllyaho**, som arbetar som servitris på M/s Silja Serenade.

— Jag har alltid haft arbete och har inte varit arbetslös en enda dag. Permitteringarna till följd av corona är de första i min karriär, säger Myllyaho, som arbetat på Serenade under hela dess kryssningshistoria, dvs. 30 år.

M/s Silja Serenade kör från Helsingfors till Stockholm. I våras blev fartyget kvar vid kaj och besättningen permitterades. Myllyaho tog ut sin vintersemester. På sommaren återgick Silja Serenade i trafik och gjorde kryssningar till Riga. Myllyaho arbetade ett par pass på fartyget, men permitterades sedan igen och fartyget blev återigen ligande vid kaj.

Permitteringarna bland unga och sjömän med familjer är särskilt sorgligt
Serenade har många unga anställda som har utbildats i sjöfartsbranschen. Myllyaho tycker deras situation är extra sorglig.

— Man såg nöden i de ungas ögon när permitteringarna inleddes. En del hade tagit huslån och började direkt söka jobb



Anitta Myllyaho och Kai Kohonen på "Kaitsus" pensioneringssupé på restaurang Bon Vivant på Silja Serenade.

Det värsta är osäkerheten som coronapandemin för med sig. Ingen kan säga hur länge krisen kommer att vara.



på annat håll för att kunna betala lånen.

Enligt Myllyaho har en del av de unga redan fått jobb på annat håll. De kanske inte kommer tillbaka till sjöss i och med att de har en ny karriär. Det vore en förlust för den finska sjöfarten.

– Vi har mycket bra sammanhållning på fartyget. Alla, även cheferna, önskade varandra lycka till när permitteringarna inleddes i höstas. Det var inga tomma ord, utan alla inklusive skepparen var synbart ledsnä över situationen.

Permittering som att gå i pension

Myllyaho säger att hon har tur i och med att hon skulle kunna gå i pension nästa höst.

– I våras tillbringade jag den första permitteringen med att sköta mina egna saker. När den andra permitteringen kom funderade jag på att gå i pension nästa höst. Förvånansvärt nog börjar jag komma på andra tankar. Vill jag gå i pension eller inte? funderar Myllyaho.

Pensionering är för många något nytt och okänt som man måste lära sig.

– Man är ju van att gå till jobbet, även om man alltid är trött när man kommer hem. Nu när jag är permitterad känns det som om det saknas något i livet. Det känns tomt på något sätt.

Inom sjöfarten finns det många hushåll och par där båda tjänar sitt uppehälle till sjöss. Myllyahos pojkvän **Kai Kohonen** arbetade också på M/s Silja Serenade ända sedan det sattes i trafik. Han arbetade som lagerbiträde och gick i pension för 1,5 år sedan.

– Vi pensionärer, eller vi som närmar oss pensionsåldern, har en helt annan livssituation än unga eller de med familj, som fortfarande borde ha en lång arbetskarriär till sjöss framför sig. Om båda parter i ett hushåll är permitterade kan deras ekonomiska situation bli riktigt svår, säger Myllyaho oroligt om hur sjömännen ska orka.



Med järnladyn från Helsingfors till Stockholm

M/s Silja Serenade firade jämna år den 16 november 2020. Fartyget har trafikerat mellan Helsingfors och Stockholm i 30 år innan coronapandemin orsakade trafikeringsavbrott.

– Nu förstår man rent konkret hur fantastiskt det varit att få arbeta på en så fin arbetsplats.

M/s Silja Serenade kallas "Järnladyn". Fartyget är tidlöst och bär med sig många stampassagerare, men också många nya generationer som upptäckt henne.

– Sommarens kryssning till Riga var en fin produkt. Som mest hade vi över 2 000 passagerare med oss.

Serenades akilleshäla på den resan visade sig vara hennes storlek. Det gick åt mycket pengar till bränsle. Därmed fick Silja Serenade bli kvar vid kaj och Tallinks M/s Victoria, som seglar under estnisk flagg, började istället kryssa från Helsingfors till Riga.

Sätt fartygen i trafik – vart som helst

– Det dåliga coronaläget i Sverige har gjort att man fått planera om kryssningsrutterna. För min del spelar det ingen roll vart vi åker, bara vi åker. Fartygen är gjorda för att röra på sig – inte för att stå still.

KAI KOHONEN utexaminerades från sjöfartsskolan 1984.

"I början arbetade jag på fraktfartyg och därefter på Åbo-linjen i fem år som biträde till husmor. På M/s Silja Serenade arbetade jag till en början som lagerbiträde."

Den mest minnesvärda stunden till sjöss var då M/s Albatross gick på grund.

"Två veckor efter det tömde vi fartygets butik och restauranger."

Kohonen arbetade också då M/s Estonia förläste.

"Det var en hemsk syn som jag alltid kommer att bära med mig."

Säkerheten var mycket viktig för Kohonen i arbetet – och att hissa den finska flaggan en hederssak.

Kreativitet är för närvarande ett ord som bör användas även inom kryssningsvärlden. Myllyaho skulle vara redo att åka till städer längs den finska västkusten, som Raumo, Björneborg och även Vasa, som ligger lagom långt ifrån Helsingfors och erbjuder sevärdheter. Av de baltiska länderna har hon ännu inte besökt Litauen.

– Trots att jag arbetar till sjöss åker jag gärna på kryssningar. Jag och min man åkte på kryssning till Riga med Serenade på min sommarledighet. Staden var riktigt charmig och på fartyget betjänades vi av den vänliga personalen.

Nu gäller det att hålla fast vid unga förmågor

Tallink har meddelat att de återigen kommer att börja med kryssningar nästa vår. M/s Silja Serenade ska återgå i trafik i maj.

– På Serenade har inställningen att vi kommer att kryssa igen, och när vi väl kommer iväg så går det fort!

– Det viktigaste nu är att hålla fast vid de unga sjömännen som fortfarande har en lång arbetskarriär framför sig på fartyget. Vi har många restauranger på fartyget och arbetsuppgifterna är inget man lär sig bara så där. Det är ett stort misstag att släppa de här förmågorna i land. Om det händer kommer vi att ha brist på arbetskraft när trafikeringen kommer igång igen. ⚓

BEFRAKTNINGAR FÖR GODBY SHIPPINGS FARTYG, dock som korta avtal

Det åländska rederiet Godby Shipping har liksom andra fartygsbolag lidit av coronapandemins effekter. Enligt bolagets värsta uppskattningar skulle rederiets omsättning ha sjunkit med hela 80 procent i år om coronarestriktionerna hade fortsatt. På grund av corona var man tvungen att permittera 120 personer av den 170 man starka personalen.

TEXT UP/TIINA TENKANEN OCH SAANA LAMMINSIVU BILD GODBY SHIPPING



Från april och fram till slutet av juni var endast två av Godby Shippings sju ro-ro-fartyg i trafik. *M/s Mimer* och dess besättning transporterade frakt bland de karibiska småöarna och *M/s Link Star* mellan Finland och Tyskland samt Finland och Spanien.

Efterlängtrade livstecken

När undantagstillståndet drogs tillbaka i

slutet av juni förbättrades arbetssituationen. Fyra av Godbys fartyg sattes åter i trafik, vilket innebar att 50 sjömän sysselsattes.

Cirka 20 filippinare arbetar på Godbys fartyg, som trafikerar under finsk flagg. De har inte kunnat åka hem på grund av corona och blev därför kvar i Finland.

Coronahotet orsakar korttidsjobb

Enligt **Dan Mikkola**, VD för Godby Shipping

utförs en del av befракtningsavtalen för närvarande som små korttidsjobb åt gången.

”Normalt sett har vi ingått tidsbefraktningsavtal för minst ett år framåt. På grund av corona vet vi inte hur det ser ut mer än en månad framåt”, berättar Mikkola.

Bolagen som fraktar varor vågar inte ta risker på grund av coronaviruset och gör därför sina beställningar på den säkra sidan. Sjukdomen kan flamma upp oväntat var som helst, varvid transportrestriktioner kan träda i kraft.

Fartygen trafikerar i norra Europa, USA och Karibien

M/s Misida trafikerar mellan Liverpool i England och Dublin på Irland. *M/s Link Star* fraktar bland annat papper och maskiner till Tyskland och Spanien. *M/s Mimer* fortsätter i den karibiska övärlden.

M/s Midas trafikerade för **Wagenborg** mellan Riga i Lettland och Oxelösund i Sverige. Baslasten var byggnadsmaterial och konstruktioner för den svenska byggnadsindustrin.

I november 2020 började *M/s Midas* trafikera på andra sidan Atlanten åt **Accordia Shipping**.

Avtalet gäller till och med december 2021. **Accordia Shipping** är baserat i Florida. *M/s Midas* kör linjetrafik mellan USA:s hamnar och Karibien. Fartyget transporterar främst trailers, lastbilar, bussar och bilar samt andra fordon och andra stora maskiner, en del containrar m.m.

Senare i höst övergick *M/s Misida* och *M/s Misana* med ett tidsbefraktningsavtal till den norska linjeoperatören **Sea-Cargo**. Befraktningsarna började i augusti och okto-

ALLA FARTYG I GODBY SHIPPING SEGLAR UNDER FINSK FLAGG:

M/s Misana
M/s Mistral
M/s Midas
M/s Link Star
M/s Misida
M/s Mimer
M/s Baltica

ber 2020. Avtalet gäller till och med slutet av 2021. Sea-Cargo har rätt att förlänga avtalet ytterligare. Fartygen kommer att trafikera Sea-Cargos linjetrafik mellan norska hamnar och det europeiska fastlandet.

I augusti började M/s *Mistral* köra linjetrafik åt **Smyril Line** mellan Danmark, Norge och Island. Avtalet förlängdes i höstas och gäller t.o.m. mars 2021. Därmed kan ett fartyg och dess besättning hållas sysselsatta många månader framöver, säger man glatt på Godby Shipping.

Konsumenten betalar i slutändan

Miljödirektiven håller rederierna på tårna, då de varit tvungna och eventuellt kommer att fortsätta göra mätbara förnyelser på fartygen. Enligt Mikkola åter de strukturella ändringar som görs för att minska utsläppen på bolagets lönsamhet på kort sikt, men i det långa loppet överförs de stora satsningarna till transportkostnaderna.

"Resultatet blir att det är konsumenten som betalar för de ökade kostnaderna", konstaterar Mikkola.

När till exempel transportkostnaderna för tidningspapper ökar höjs priset på papper i mållandet. I slutändan är det den som köper tidningen som får betala för prishöjningen. Mikkola vill fortsätta driva det nästan 50-åriga rederiets verksamhet genom konjunkturer med fartygen kvar under finsk flagg.

TURISMEN ÄR I VÅGDALEN

TEXT TIINA TENKANEN / SAANA LAMMINSIVU

BILD SAANA LAMMINSIVU

EIJA KIVIÖ ÄR ordförande för Finlands Sjömans-Unions Ålandsavdelning och är förargad över den nöd som drabbat den åländska sjötrafiken, men också över den vågdal som turismen befinner sig i. Många svenska medborgare från Åland skulle vilja semestra i sina gamla hemtrakter, men inrese-restriktionerna har gjort att de fått ändra sina planer.

Kiviö inledde sin karriär i slutet av 1970-talet på **Rederiaktiebolaget Gustaf Eriksons** fartyg, som transporterade papper från Kanada till Sydamerika och de karibiska öarna.

"Vi kallade dem Gustaf Eriksons solresor", säger Kiviö med ett skratt.

De senaste sex åren har hon kört färja i Ålands skärgård. Sjöfarten står för 30 procent av Ålands bruttonationalprodukt. Permitteringarna har märkbara multiplikatoreffekter på landskapet med sina 30 000 invånare. Fartygen är inte bara arbetsplatser, utan också stora kunder för producenterna av varor och råvaror. På grund av corona får till exempel lokala fiskfabriker eller bagerier inte ut sina produkter till fartygen. Åtgången på Ålands rikaste man **Anders Wiklöfs** tax free-produkter sjunker också.

Permitteringar ställer till bekymmer

FSU:s Ålandsavdelning har ca 700 medlemmar, varav knappa 400 är arbetsföra. På grund av corona var en stor del av dem permitterade i våras och höst. Från och med juli till och med slutet av september har totalt 261 av av-

delningens medlemmar varit arbetslösa eller permitterade. I t.ex. augusti var totalt 15 av avdelningens medlemmar helt arbetslösa och 89 personer permitterade.

Avdelningens medlemmar kommer från områden längs Finlands västkust, från Åbo till Vasa. Medlemmarna arbetar på landskapsfärjor och passagerarfartyg i Ålands skärgård samt på lastfartyg och tankfartyg. ⚓



Eija Kiviö och Stefan Dahl från Ålands avdelningen i Sjömans-Unions kongress 2020.

ÅLANDS- AVDELNINGENS KONTOR

Ålandsvägen 40, Mariehamn
alandsavdelning@gmail.com

Ordförande Eija Kiviö
tel. 045 7361 3781
e.kivio@gmail.com

DET GICK ÅT SKOGEN, MEN ...

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Jag och en arbetskamrat undrar vad som är bästa sättet att närma sig arbetsgivaren med olika anställnings- och arbetsavtalsfrågor som man anser t.ex. strider mot lagen eller har försumrats. Jag tycker t.ex. att mina lönebesked varit fel för flera månader. För min arbetskamrat rör det sig om arbetsergonomi och arbetsklimatet. Finns det något sätt att informera arbetsgivaren utan att förmannen får veta vem som gjort anmälan?

JURISTEN: En sjöman har flera, ofta alternativa och delvis ämnesbundna sätt att närma sig arbetsgivaren och informera denne om anställningsrelaterade missförhållanden.

Sjöarbetskonventionen MLC innehåller t.ex. bestämmelser om **rutiner för klagomålshantering ombord** (5.1.5). Baserat på dem är arbetsgivaren enligt 1 kap. 3 § i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) skyldig att i samband med att arbetsavtalet ingås ge arbetstagaren skriftliga anvisningar om hur rutinerna för klagomålshantering ordnats på fartyget i fråga och i rederiet samt kontaktuppgifter till de övervakande myndigheterna. Arbetsgivaren är skyldig att upprätta en handlingsmodell enligt vilken sjömannens klagomål hanteras. Klagomålet kan röra vilken som helst överträdelse, vilket som helst fel eller vilken som helst brist i anknytning till sjöarbetskonventionens bestämmelse. Delegationen för sjömansärenden, som lyder under Arbets- och näringsministeriet, har utarbetat en anvisning samt blankettmallar för arbetsgivare om handlingsmodellens form, innehåll och hanteringsordning. Enligt anvisningen kan klagomålet också lämnas in anonymt. Man ska sträva efter att lösa klagomålet på så låg organisationsnivå som möjligt, dvs. utgångspunkten är att klagomålet först framförs till förmannen. Arbetstagaren har dock alltid möjlighet att framföra klagomålet direkt till fartygets befälhavare och vid behov också till den övervakande myndigheten. Klagomålet ska hanteras snabbt, konfidentiellt och opartiskt. I konventionens bestämmelser betonas separat att inga bestraffningar eller repressalier får riktas mot en arbetstagare för att denne utövar sin klagomålsrätt.

Kollektivavtalets förhandlingsordning baseras inom sjöfarten på *bestämmelser som rör meningsskiljaktigheter i anslutning till förtroendemannabilageavtalet och kollektivavtalen* samt förtroendemann- och fackförbundsombudens *rätt till information*.

Utgångspunkten för förhandlingsordningen är att arbetstagaren först tar upp en fråga eller ett problem i anknytning till anställningsvillkoren, lönen eller andra omständigheter med förmannen. Om ingen lösning hittas på problemet vänder sig arbetstagaren till den närmaste förtroendemannen, dvs. antingen avdelnings- eller fartygsförtroendemannen.

Om ingen lösning som tillfredsställer båda parter hittas ens med förtroendemannens hjälp överförs ärendet till huvudförtroendemannen eller, i avsaknad av en sådan, direkt till förbundets ombudsman

eller jurist. I detta skede förs diskussionerna med arbetsgivarens representanter, dvs. rederiets personalchef, VD eller bolagets jurist.

Det sista steget i förhandlingsordningen är förhandling mellan arbetsgivarorganisationen och Sjömans-Unionen. Om man fortfarande inte når någon enighet i ärendet, beslutar förbundet om huruvida ärendet ska överlämnas till domstol för avgörande.

Förhandlingsordningen och varje steg i den följs inte strikt i alla ärenden. Vid t.ex. meningsskiljaktigheter som rör avslutande av anställning överförs ärendet direkt till huvudförtroendemannen och ombudsmannen, eftersom personalchefen eller VD:n har fattat det slutliga beslutet i frågan.

I *bestämmelserna i bilageavtalet som rör osakligt bemötande i arbetet* beskrivs ett handlings sätt som följs i trakasseri- och mobbningsfall. Även där är utgångspunkten att arbetstagaren först informerar den som trakasserar honom eller henne om dennes osakliga beteende. Arbetsgivarens utrednings- och handlings skyldighet börjar när han eller hon får veta om saken. I sista hand överförs ärendet till arbetarskyddsmyndigheterna för behandling.

Lagstiftningen som rör **arbetssäkerhet och arbetarskyddsorganisation** och sjöfartens *kollektivavtal som rör arbetarskyddet* har egna bestämmelser om hur ett missförhållande i anslutning till arbetssäkerheten ska anmälas till arbetsgivaren och hur det ska hanteras. Enligt 19 § i arbetarskyddslagen (738/2002) ska varje arbetstagare underrätta arbetsgivaren och arbetarskyddsfullmäktigen om bristfälligheter i arbetarskyddet på arbetsplatsen och ska i enlighet med sina möjligheter avlägsna fel och bristfälligheter som han eller hon upptäckt. Om inte saken rättas till eller om man inte ingriper i den direkt kan arbetarskyddsfullmäktigen överföra ärendet till arbetarskyddskommissionen för behandling. Enligt lagen om tillsynen över arbetarskyddet och om arbetarskyddssamarbete på arbetsplatsen (44/2006) ska det finnas en arbetarskyddskommission på varje fartyg där fartygspersonalen omfattar minst fem personer.

Regionförvaltningsverkets arbetarskyddsenheter övervakar att rutinerna för klagomålshantering enligt sjöarbetskonventionen genomförs och att arbetarskyddslagen och övrig arbetarskyddslagstiftning följs. Trafik- och kommunikationsverket Traficom övervakar att bestämmelserna i anknytning till fartygspersonalens behörigheter och fartygssäkerheten följs. Arbetstagaren har alltid rätt att inlämna klagomål till och informera myndigheterna direkt om ett missförhållande eller problem och speciellt i de fall där arbetsgivaren har underlåtit att upprätta ovannämnda handlingsmodell för klagomålshantering. Ett klagomål kan alltid inlämnas till myndigheten med önskemål om att arbetsgivaren inte får reda på vem som lämnat in det när ärendet behandlas.

Frågor är välkomna:
sannaleena.kallio@smu.fi

Transportunionernas hus i Hagnäs. FFC:s transportbranschens fackförbund; Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf, Finlands Post-och Logistikunion rf, Finlands Sjömansunion FSU rf och Järnvägstjänstemannaförbundet RVL rf hör alla till Transportunionerna TU rf

FFC-ENKÄT:

En klar majoritet av finländarna vill att förbunden ska avtala om anställningsvillkoren

Nästan två tredjedelar (64 %) av finländarna vill att de förbund som representerar arbetstagarna och arbetsgivarna i fortsättningen ska förhandla om anställningsvillkoren, såsom lönerna. Det här framgår av en enkät som fackcentralen FFC har låtit göra.

Det är i synnerhet arbetstagarna (70 %) och tjänstemännen (69 %) som anser att förhandlingarna om anställningsvillkoren ska föras på förbunds nivå. Av dem som jobbar i expertyrken är 62 procent av den här åsikten.

När man specifikt frågar om lönehöjningar anser nästan hälften (45 %) att förhandlingarna borde föras mellan fackförbunden och arbetsgivarförbunden. Av dem som svarade på enkäten vill 29 procent att förhandlingarna ska föras på arbetsplatsnivå. Endast en femtedel (20 %) är beredd att själv förhandla med arbetsgivaren om lönehöjningarna.

– Finländarna litar på förbunden när det gäller anställningsvillkoren. I synnerhet personer i arbetstagarställning – alltså medlemmarna i FFC-förbunden – upplever att det bästa och tryggaste sättet att avtala om anställningsvillkoren är mellan förbunden, konstaterar FFC:s ordförande **Jarkko Eloranta**.

De som i högre grad anser att man ska avtala om lönehöjningarna på arbetsplatserna är Samlingspartiets och Sannfinländarnas anhängare, samt personer som hör till den högre ledningen eller mellanledningen. Av Samlingspartiets anhängare anser 35 procent att arbetstagarnas och arbetsgivarnas representanter på arbetsplatsen borde avtala om lönehöjningarna, och 39 procent vill själv förhandla om lönehöjningarna med sin arbetsgivare. Bland Sannfinländarnas anhängare är motsvarande siffror 26 och 30 procent.

De som stöder avtalande om lönehöjningarna på förbunds nivå är i synnerhet anhängare till SDP (61 %) och Vänsterförbundet (75 %) samt arbetstagare (54 %) och tjänstemän (47 %).

– Det talas mycket om lokala avtal. Möjligheterna och förutsättningarna för att avtala lokalt varierar ändå inom olika branscher och yrkesgrupper. Personer i arbetstagarställning uppskattar och litar

på fackförbunden och vill att förbunden ska avtala om lönerna, säger Jarkko Eloranta.

I enkäten fick finländarna också berätta vem de tycker att ska avtala om minimilönerna. Nästan hälften (44 %) anser att det är fackförbunden och arbetsgivarförbunden som sinsemellan borde avtala om minimilönerna, så att man kan ta hänsyn till branschvisa skillnader. En dryg tredjedel (36 %) anser att man borde lagstifta om minimilöner som gäller alla.

Enkäten genomfördes av Kantar TNS under perioden 29.10–6.11. För enkäten intervjuades 1017 personer i arbetsför ålder, 18–64-åringar. 📌

Läs mer om enkätresultaten:

Työehdoista sopimisen vaihtoehdot (på finska)

www.sak.fi/aineistot/tutkimukset/tyoehdoista-sopimisen-vaihtoehdot

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMI

Virkistysviikonloppu 5.–7.2.2021, Rauhalahi, Kuopio

Sisä-Suomen osaston virkistysviikonloppu 5.-7.2.2021 Kylpylähotelli Rauhalahdessa, Kuopiossa. Omavastuu osaston jäseneltä 50 €/hlö ja 130 € seuralaiselta. Majoitus 2 hlö / huone. **Sitovat ilmoittautumiset 15.1.2021 mennessä** osaston puheenjohtajalle tai sihteerille:

Puheenjohtaja Kalle Vasara,
p. +358 40 513 9765,
s-posti: kalle.vasara@gmail.com
Sihteeri/rahastonhoitaja Eino Leppänen,
p. +358 40 510 8676, s-posti:
einoleppanen@gmail.com

Osallistujamäärä tapahtumaan max 30 hlö ilmoittautumisjärjestyksessä.

Lisää tietoa laitetaan Sisä-Suomen osaston kotisivuille tuleviin tapahtumiin lähempänä ajankohtaa. **Tapahtuma järjestetään koronavarauksella.**

LOUNAIS-SUOMI

Turun toimisto on suljettu 21.12.2020–6.1.2021

Osaston hallitus ja toimihenkilöt toivottavat rauhaa joulua ja onnellista vuotta 2021!

Meripesän uudet vuokra-ajat ja hinnat 2021

Kesäviikot kesä-elokuu 330 €, sesongin ulkopuolella 150 € to-su, lisäpäivät 40 €, muina aikoina 50 €/vrk ja lisäpäivät 40 €/vrk.

Kesäviikkojen haku helmikuussa nettisivun: **lounaissuomi.smu.fi** kautta tai Merimies-lehdessä olevalla hakukaavakkeella.

ITÄKUSTI

Itäkustin toimistolla on Merimies-Unionin asiantuntija, Satu Silta, tavattavissa maanantaina 19.4.2021 klo 10–15. Jäsenet voivat tulla nyt henkilökohtaisesti esittämään asiantuntijalle kysymyksiä ja saamaan apua ammatillisiin ongelmiin. Itäkusti tarjoaa kävijöille toimistolla posso-kahvit ja Itäkustin muoviämpäriin

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Suuret kiitokset M/s *Baltic Princess* henkilökunnalle muistamisesta, lahjoista, seilausvuosista. Petelle Kiitos. Varustamolle myös Kiitos. Jäädessäni pitkälle Vapaalle. (Kaikki Hyvin). **Antero Kiuru**

Edessä vaihtuvat satamat, maisemat. Hetkeksi pysähdymme tai jäämme. Nyt on aika nostaa purjeet ja seilata eläkkeelle. Sydämelliset kiitokset mahtavista ja värikkäistä vuosista M/s *Baltic Princess* -laivan henkilökunnalle. **Jyrki Majaniemi**

Isot kiitokset ja halaukset koko *Masteran* henkilökunnalle, kun muistitte minua lahjalla jäädessäni hiukan pidemmälle vapaalle! **Tiina**

KULTAMERKIT

Anne Passinen
Terhi Tammelin
Anne Vuorijärvi
Satu Kumpumäki-Paananen

**Merimies-Unionin henkilökunta toivottaa kaikille
Unionin jäsenille ja yhteistyökumppaneille**

*Hyvää Joulua &
Onnellista Uutta
Vuotta 2021!*

**Sjömans-Unionens personal önskar alla
Unionens medlemmar och samarbetspartner**

*God Jul & Gott Nytt
År 2021!*

Toimisto suljettu 24.12.2020–6.1.2021.

Turun toimisto on suljettu 21.12.2020–6.1.2021.

**Sjömans-Unionens kontor är stängt 24.12.2020–6.1.2021.
Sjömans-Unionens Åbo kontoret är stängt 21.12.2020–6.1.2021.**

Merimieseläkekassan kysely 2020

”Hyvinvointi Covid-19-pandemian aikana”

Osallistu Merimieseläkekassan kyselyyn! Vastaukset ovat nimettömiä ja tulokset käsitellään luottamuksellisesti. Voit vastata sekä tietokoneelta että älypuhelimelta. Ohjelma hyväksyy vastauksesi vastattuasi kaikkiin kysymyksiin. Tiedät, että vastauksesi on tallennettu, kun saat kiitoksen vastauksesta. Vastauskielet suomi, ruotsi ja englanti.

Vastaa niin pian kuin mahdollista, mutta viimeistään 31.12.2020



Tee näin:

- 1 Mene osoitteeseen **www.kivaq.fi**
- 2 Rullaa sivua alas kohtaan ”Vastaa kyselyyn”
- 3 Syötä kyselykoodi **qM3338** ja paina ”Lähetä”

VASTAA KYSELYYN

Vastaa kyselyyn syöttämällä kyselykoodi tästä:

Lähetä

Sjömanspensionskassans enkät 2020

”Välbefinnandet under Covid-19 pandemin”

Delta i Sjömanspensionskassans undersökningen! Svaren är anonyma och resultaten kommer att behandlas konfidentiellt. Du kan svara både från din dator och smarttelefon. Programmet godkänner dina svar när du har svarat på varje fråga. Du vet att ditt svar har registrerats då du får ett tack för att du svarat. Svarsspråk finska, svenska och engelska.

Svara så snart som möjligt, men senast 31.12.2020



Gör så här:

- 1 Gå till adressen **www.kivaq.fi**
- 2 Skrolla ner till ”Svara på enkät”
- 3 Mata in kodet **qM3338** och tryck ”Skicka”

SVARA PÅ EN ENKÄT

Börja svara på en enkät genom att ge enkätoden här:

Skicka

Onko sinulla kysyttävää? Marina Paulaharju, puh. 050 560 4230 tai marina.paulaharju@merimieselakekassa.fi
Har du frågor? Marina Paulaharju, tel. 050 560 4230 eller marina.paulaharju@merimieselakekassa.fi



Merimieseläkekassa
Sjömanspensionskassan

Turvaa
elämän allokossa
Trygghet i livets
sjögång



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2021

LUOTTAMUSMIESTEN PERUSKURSSI **15.3.–18.3.2021**

LUOTTAMUSMIESTEN TÄYDENNYSKURSSI **20.4.–21.4.2021**

LUOTTAMUSMIESTEN JATKOKURSSI I **24.5.–27.5.2021**

LUOTTAMUSMIESTEN JATKOKURSSI II **13.9.–16.9.2021**

Förtroendemannautbildning 2021

GRUNKURS FÖR FÖRTROENDEMAN **15.3.–18.3.2021**

KOMPLETTERINGSKURS FÖR FÖRTROENDEMAN **20.4.–21.4.2021**

LUOTTAMUSMIESTEN JATKOKURSSI I **24.5.–27.5.2021**

LUOTTAMUSMIESTEN JATKOKURSSI II **13.9.–16.9.2021**



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 TYÖTÖMYSSKASSA

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

TYÖTÖMYSSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADDRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

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

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

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

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

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

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

Maariankatu 6 B, 5. krs.
20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Vaasa / Vasa
Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
Storalånggatan 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
fornamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00