



1/2023

MERIMIES

SJÖMANNEN

**Kuka suojelee
merimiestä
Itämerellä?**

**Eduskunnan
oppositio esittää
valtavia leikkauksia
merenkulun
miehistötukeen**

**KÄYTÄ
ÄÄNTÄSI**
kevään
eduskunta-
vaaleissa!

Naantalin satamassa valmistaudutaan

Finnlinesin Superstar ropaxien liikenteen aloitukseen



12

Pursimies Jari Vuori ja
kansikorjausmies Mathias Brander
Eckerö Linen M/s Finlandialta.



Hovimestari Maria
Stenström M/s
Gabriellalta:
"Suomen lipun
alla purjehtivat
alukset turvaavat
Suomen meriliikenteen
huolto-
varmuutta."

4



28

Satamavalvojat pitivät syyskokouksen
Naantalissa, jossa he tutustuivat myös
Naantalın satamaan. Kuvassa satamavalvo-
jien puheenjohtaja Tapio Ristimäki (Porin
satama) ja Jorma Sipari (Turun satama).

sisältö | innehåll

- | | |
|--|---|
| 4 M/s Gabriellan miehistö:
"Emme ole viihde-
merenkulkijoita" | 24 Matkailualan toimijat:
Matkailu on vientiala |
| 10 EU:n meriliikenteen
suuntaviivat puolustavat
Euroopan merenkulun
kilpailukykyä | 28 Kuulumisia Naantalın satamasta |
| 12 Suomalaisen merenkulun
jatkuvuus on turvattava | 38 M/s Gabriellans besättning:
"Vi är inga nöjessjöfarare" |
| 15 Kun palkkaa ei herunut | 44 EU:s riktlinjer för sjötransport |
| 16 Merentutkimusalue Arandan
talviseurantamatka alkoi
myrskyisissä merkeissä | 50 Vem skyddar sjömannen
på Östersjön? |
| 19 Suomen merikuljetukset pitää
turvata uusilla jäänmurtajilla | 54 Finnlines nya frakt- och
passagerarfartyg kommer
att segla under finsk flagg |
| 20 Kuka suojelee
merimiestä Itämerellä? | 56 Nådendals hamn växer |

Eduskunnan oppositio esittää jälleen leikkauksia merenkulun miehistötukeen kevään eduskuntavaaleissa

Eduskuntavaalit järjestetään sunnuntaina 2. huhtikuuta 2023. Ennakkoäänestys on kotimaassa 22.–28.3.2023 ja ulkomailla 22.–25.3.2023. Ulkomailla olevilla suomalaisilla laivoilla järjestetään ennakkoäänestys laivan henkilökunnalle. Ohjeet löytyvät osoitteesta: vaalit.fi/laivaaanestys

Merimiesten – ja kaikkien palkansaajien – on tärkeämpää kuin aikoihin äänestää kevään eduskuntavaaleissa. Eduskunnan oppositio: kokoomus ja kristilliset, julkaisivat vuoden 2022 lopussa omat varjobudjettinsa, joissa ne nimittävät suomalaista kauppamerenkulkua "viihdemerenkuluksi". Kokoomus ja kristilliset esittävät varjobudjeteissaan, että merenkulun miehistötukea leikataan "viihdemerenkulun" osalta reilu –75 miljoonaa euroa valtion budjetista.

Leikkauslistat eivät jää merenkulun osalta vain miehistötukeen. Kokoomus esittää omassa varjobudjetissaan vielä lisäksi, että valtion osuutta merimieseläkekassan menoista leikataan –10 miljoonaa euroa.

Merimiehiin kohdistuvat leikkausesitykset eivät lopu vielä tähänkään. Myös merimiespalvelutoimiston, eli Mepan toimintaan kohdistuu leikkausuhka.

Eduskunnan viimeisessä täysistunnossa joulukuussa 2022 äänestettiin merenkulun miehistötuen leikkaamisesta. Kokoomuksen

ja kristillisten esitys äänestettiin nurin selvällä äänenemmistöllä: 130–38.

Eduskunnassa tehty leikkausesitykset merenkulun osuuksista valtion budjetissa ovat vakava tilanne, joissa ei selvästikään ymmärretä, kuinka tärkeää suomalainen merenkulku on huoltovarmuutemme ja maamme toimivuuden kannalta. Suomen lipun alla tapahtuvien merikuljetusten turvaaminen on tärkeämpää kuin vuosikymmeniin sen jälkeen, kun Venäjä hyökkäsi Ukrainaan vuosien keuhalla.

Ikävä kyllä sodan loppumiselle ei näy minkäänlaisia merkkejä. Tilanne Itämerellä on päinvastoin kiristynyt ja tästä syystä Suomen on entistä tärkeämpää turvata omat merikuljetuksensa, jota varten meillä on oltava Suomen lipun alla olevaa tonnista sekä suomalaisia merenkulkijoita.

Suomalaisten merimiesten on nyt tärkeää käyttää ääntään kevään eduskuntavaaleissa ja äänestää kansanedustajaa, joka tukee suomalaista merenkulkua ja ymmärtää sen merkityksen maamme toiminnan sekä tulevaisuuden kannalta.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2023

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

KANNEN KUVA SAANA LAMMINSIVU
Kannen kuvassa satamavalvoja Poppe Heinonen Naantalın satamasta.

MERIMIES – SJÖMANNEN ILMESTYMISAIKATAULU 2023 • TIDABELLEN 2023		
nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
2	20.3.	21.4.
3	22.5.	16.6.
4	18.9.	13.10.
5	20.11.	15.12.

Merenkulku tarjoaa työtä tuhansille ihmisille. Hovimestari Maria Stenström työskentelee Viking Linen M/s Gabriellalla.

– Onko kukaan tehnyt laskelmaa, miten paljon maksaa yhteiskunnalle, jos suomalaiset merimiehet istuvat kortistossa?

M/s Gabriellan

Perttu ”Auwo” Nurmi:

”Emme ole viihde-merenkulkijoita”

Oppositiopuolueet kokoomus ja kristillisdemokraatit esittävät varjobudjeteissaan miehistötuen leikkaamista runsaalla 75 miljoonalla eurolla. Puolueiden käyttämä nimitys ”viihde-merenkulku” tyrmistyttää Viking Linen M/s Gabriellalla.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT PAULA MIKKONEN JA SAANA LAMMINSIVU

Kyllä meillä on ihan oikeiden merenkulkijoiden tiedot ja taidot hallussa, Laivan Viihdeammattilaisten puheenjohtaja **Perttu Nurmi** vakuuttaa.

Viking Linen M/s Gabriella saapuu aamukymmeneltä Tukholmasta Katajanokalle. Samoihin aikoihin laivan av-tekniikko Perttu Nurmi aloittelee 10,5 tunnin työvuroaan. Päivän ensimmäinen tehtävä on saattaa laivalla esiintynyt tangokuningas **Kyösti Hietikko** orkestereineen maihin.

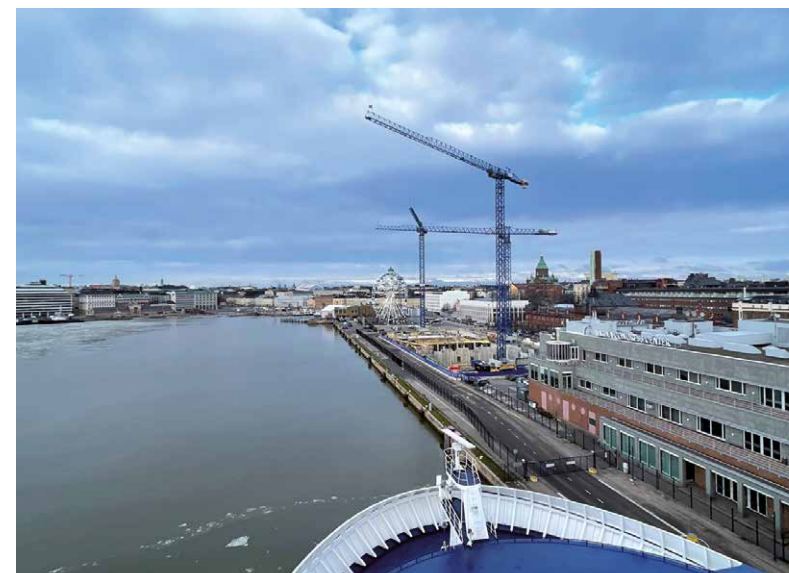
Av-tekniikko Nurmi jakaa työnsä kahteen osaan. Puolet on näkymätöntä, puolet näkyvää ja kuuluvaa.

– Päivällä teen näkymättömän työn. Huollan välineistöä, selvitän kokousryhmien asioita ja tarpeita, vastaan ja lähetän sähköpostia. Illalla ja yöllä miksaan bändien musiikin, säädän esiintymislavojen valot ja äänet. Se tuottaa elämyksiä silmille ja korville, Perttu Nurmi sanoo.

Vaikka Perttu Nurmi, 52, on seilannut jo kolme vuosikymmentä Viking Linen aluksilla, on Perttu Nurmi-niminen mies tuntematon punaisilla laivoilla. Jos sen sijaan kysyt henkilökunnalta tai jopa matkustajilta Auvoa tupla W:llä, niin vastaus tulee välittömästi leveän hymyn kera.

– Nimi juontuu maista. Kun kävin nuorena miehenä 1980-luvulla ravintolassa soittamassa levyjä, siellä oli kaksi kirjallisuudesta kiinnostunutta portsaria. Toinen luki silloin **Veikko Huovisen** Kuikka-novellia. Siinä seikkaili isäntä **Auvo Perttu**. Sitä nimi tarttui, Auwo muistelee.

Auvo tuli Viking Linen M/s Mariellalle ja M/s Amorellalle soittamaan levyjä ohjelmatuomiston työntekijänä vuonna 1991. Ammatitaitoa löytyi, sillä nuori mies oli voittanut useita palkintoja kansallisissa DJ-kisoissa. Pikkuhiljaa työnkuva alkoi kuitenkin muuttua, Amorellalla kun ei ollut av-tekniikkaa. ➤➤



Helsingin Katajanokan rantaan rakennetaan uutta, korkeatasoista Sokos Hotellia. Solo Sokos Hotel Pier 4 on tarkoitus avata yleisölle vuonna 2024.

Kaupungin näyttävimmällä paikalla sijaitsevasta uudesta Solo Sokos Hotel Pier 4:stä tulee suomalaisen osaamisen näytekkuna, jossa vastuullisuus ja kestävyys ohjaavat hotellin toimintaa aina raaka-ainevalinnoista palveluun. Anttinen Oiva Arkkitehdit Oy:n suunnittelema rakennuksesta tulee suomalaisen puuarkkitehtuurin lippulaiva, ja nähtävyyks jo itsessään.



– Valvon mikserin takana, säätelen ääniä, valoja ja katson, että kaikki toimii. Kyllä tämä työstä käy, Perttu ”Auwo” Nurmi vakuuttaa.

– Vuosien myötä tekniikan rooli viihdetuotannoissa oli kasvanut. Pikkuhiljaa liuin levynpyöryksestä av-tekniikon hommiin ja minut vakinaistettiin vuonna 1994. Viimeisen DJ-keikan laivalla tein juuri ennen vuosituhannen vaihdetta, Auwo kertoo.

Yksi matkustaja-laiva tarjoaa työtä lukuisille artisteille, grityksille ja alihankkijoille viihteestä ruokaan ja koneteollisuuteen.



Dannystä ja Armista digitaaliseen maailmaan

Auwo on 30-vuotisen työuransa aikana nähty työpaikkansa estradilla myös kaikki Suomen suurimmat viihdetaitelijat. Yksi mielenpainuva tehtävä oli M/s Sally Albatrossilla, kun Auwo pääsi ohjaamaan seurantaheittimellä valoja legendaarisessa **Dannyn ja Armin** laivashow'ssa.

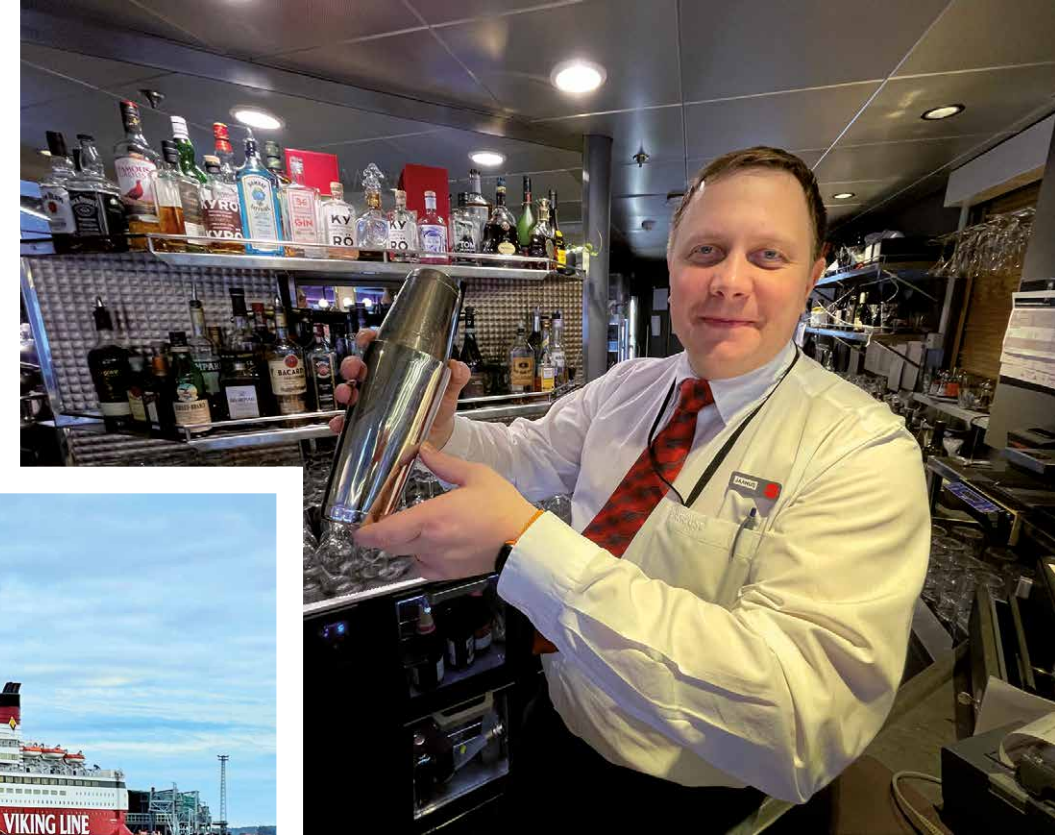
– Kyllä se oli ainutlaatuinen show. Sen lisäksi että Danny on hyvä käsikirjoittaja, hän oli merkinnyt käsikirjoitukseen myös teknikoille tarkasti, miten show etenee ja mitä muutoksia pitää tehdä. Siinä tekniikan oli helppo toimia, Auwo sanoo.

Auwon mukaan Danny teki kovan työn ja toi laivaviihhteeseen ammattitaitoa ja ammattimaisuuden.

– Nykyään laivalla esiintyvät kaikki Suomen kovimmat artistit. Mieleen tulevat nyt äkkiseltään **Matti ja Teppo ja Paula Koivuniemi**. Parasta on vaikea yksilöidä, mutta kovat ovat kovia. Esimeriksi Finlanders ja Souvarit ovat aivan huippuja omassa genressään.

Vaikka laivojen estradeilla esiintyy vielä takavuosien suuria tähtiä, lavashow'n vaatima tekniikka on jo toisesta maailmasta. Enää ei Auwon tarvitse käsipelillä suunnata valoja lavalla esiintyviin taitelijoihin vaan show on siirtynyt täysin analogisesta digitaaliseen maailmaan.

– Omalla tavallaan työ on helpottunut. Nyt tarvitaan vähemmän ihmisiä, mutta digitaalisuus tuo myös omat vaatimuksensa. Kun kaikki ei kulje enää johtoa pitkin, pitää



Viinikassa Jaanus Tallimäelle tulee huhtikuussa 10 vuotta töitä täyteen M/s Gabriellalla. Hän viihtyy työssään hyvin. Alkuvuodesta laivalla on riittänyt hyvin asiakkaita. Etenkin erilaiset ryhmät ja yritykset löytävät tiensä laivalle, Tallimäe kertoo.



ymmärtää data- ja verkkopuolta sekä sen tuhatta muuta asiaa.

Auwole ammattitaidon ylläpitäminen on jatkuva prosessi.

– Se onnistuu tutkimalla laitteiden manuaaleja, lukemalla alan lehtiä ja pitämällä viisaampia kollegoita aina mahdollisimman lähellä. Jokainen on aina jossakin parempi kuin joku muu. Kun muistaa tämän ja tarjoaa vastakaupaksi omat vahvuudet, niin asiat sujuvat.

Merimies vai viihdemaakari

Auwon valtakunta sijaitsee M/s Gabriellalla kahdeksannessa kerroksessa yökerho Cafe

– Ennen yleisö keskittyi enemmän alkoholiin. Nyt vanhempi väki tulee tanssimaan alkuvuodesta ja nuorisotäyttää lavan viikonloppuisin, Max Holm ja Linda Karlsson sanovat.

Marin kupeessa. Tila toimii niin työkalujana, kahvihuoneena kuin Merimies-Uniopin piskuisen ammattiosaston Laivan Viihdeammattilaisten juttutupana.

– Meidän noin sadan jäsenen ammattiosasto on pieni, mutta vireä. Työskentelemme muun muassa ohjelma- ja -emäntinä, dj:nä, av-tekniikkoina, leikinhajajina ja croupiereina, osaston puheenjohtaja Perttu "Auwo" Nurmi sanoo.

Auwon kahvinkeitin käy koko ajan kuumana, kun päivän puheenaiheena on leikkausalan alla oleva matkustaja-alusten miehistötuki. Laivan henkilökuntaa huolestuttaa oppositiopuolueiden kokoomuksen ja kristillisdemokraattien suunnitelma leikata tukea runsaalla 75 miljoonalla eurolla.

– Pitää muistaa, että miehistötuessa raha ei liiku. Varustamo kyllä tilittää valtiolle työntekijän palkoista ennakkipidätykset sekä työeläke- ja tapaturmavakuutusmaksut,

mutta valtio palauttaa ne sitten takaisin varustamolle, puheenjohtaja Perttu "Auwo" Nurmi muistuttaa.

Valtio myönsi vuonna 2022 miehistötukea 75,8 miljoonaa euroa. Tuki on tarkoitettu Suomen lipun alla olevien alusten miehistökustannusten kilpailukyyn parantamiseksi. Leikkausta esittäneet puolueet leimaavat tuen tehottomaksi yritystueksi ja sen saajat viihdemerenkulkijoiksi.

– Olemme merellä töissä olevia viihdealan ihmisiä. Meillä on hallussa merenkulkijan perustaidot. Harjoittelemme päivästä riippuen pelastusvälineistön käyttöä, laivan kyljestä laukaistavaa liukumäkeä ja evakuointia. Kaikki tarvittavat peruskurssit on käyty.

– Olin aiemmissa laivoissani yli 20 vuotta ensiapuryhmissä tilanteissa, joissa sairaanhoitajien kädet eivät enää riittäneet. Oli sydänpysähdyksiä, aivoinfarkteja, luunmurtumia, omaisten rauhoittelua. ➤

M/s Gabriella



M/s Gabriellan laivaluottamusmies Hannu Kumpulainen ei ymmärrä opposition esitystä leikata merenkulun miehistötukea.

– Pitää muistaa, että miehistötuessa raha ei liiku. Varustamo kyllä tilittää valtiolle työntekijän palkoista ennakkopidätykset sekä työeläke- ja tapaturmavakuutusmaksut, mutta valtio palauttaa ne sitten takaisin varustamolle.

– Jos merenkulun miehistötuki poistetaan, suomalaiset merimiehet jäävät työttömiksi. Varustamot ovat ilmoittaneet, että tukien poiston jälkeen Suomen lippu ei ole enää kilpailukykyinen ja alukset on ulosliputettava. Vieraiden lippujen alla ei ole samoja työsuhteen ehtoja kuin Suomen lipun alla.

Niissä tilanteissa viihdepuoli oli aika kaukana, Auwo tuhahtaa.

Kokoomuksen jäsenillä on hyvä tilaisuus nähdä ”viihdemerenkulkijat” oikeissa töissä, sillä puolue varasi koko Gabriellan käyttönsä vaaliristeilyään varten.

Ruotsin lipun alle?

Viking Linen johdon viesti on selvä. Jos miehistötuen leikkaus toteutuu, yhtiön Suomen lipun alla kulkevat alukset siirtyvät Ruotsin lipun alle. Se olisi myös Gabriellan kohtalo.

– En ole koskaan seilannut ruotsalaisen työntäjän palkkalistoilla. Minulle kotimaan lippu on kotimaan lippu. Suomen lipun alla mm. sosiaali- ja terveysasioita on helpompi hoitaa ja eläkeikä on selvästi alempi, Auwo sanoo.

Viking Linen aluksista ainoastaan Gabriella liikennöi Helsinki–Åhvenanmaa–Tukholma-reittiä. Se kuljetti viime vuonna runsaat puoli miljoonaa matkustajaa.

– Jos leikkaukset toteutuvat, niin tällaiset risteilyt Suomen lipun alla loppuvat. Vain rahti kulkisi, matkustajien pitäisi tyytyä vain kahvilaan ja ruokapaikkaan. Hyötyisikö yhteiskunta, kun laivoilta väki vähenisi ja iso määrä työtätekeviä menettäisi toimensa, Auwo kysyy.

Viking Line kuljetti viime vuonna viisi miljoonaa matkustajaa. Kasvua koronavuoden 2021 oli peräti 114 prosenttia. Aivan Auwon naapurissa työskentelevä laivan purseri **Niklas Granrot** kehottaakin poliitikkoja miettimään uudestaan tukileikkausesityksiään.

Minulle kotimaan lippu on kotimaan lippu.

– Poliitikkojen on syytä katsoa maailman tilannetta. Pandemian kuristuksesta on vasta selvitty, Ukrainan sodan takia polttoainien hinnat ja inflaatio ovat tapissa, ympäristövaatimukset kovenevat. Miehistötuen leikkaus pyyhkäisisi koko saavutetun effortin pois, Granrot sanoo.

Miehistötuen leikkaus asettaisi Suomen lipun alla kulkevat alukset tiukkaan kilpailu-

tilanteeseen. Esimerkiksi Ruotsissa ja Tanskassa varustamot ilmoittavat kyllä miehistöjen ennakkopidätykset verottajalle, mutta eivät tilitä näitä maksuja Verohallinnolle.

Suomessa sen sijaan osa poliitikoista näkee matkustajalaivan miehistön pelkinä viihdemaakareina ja kuluerinä. Helposti tuntuu unohtuvan, että matkustajalaivat tuovat maihin tuhansia ja taas tuhansia maksavia asiakkaita ja antavat leivän lukuisille artisteille.

– Jos laivat kuljettaisivat vain rahtia, turistimäärät Helsingissä romahtaisivat. Lentomatkailu ei syntyneen vajetta paikaksi. Kyllä matkustajaliikenne Suomesta Ruotsiin ja Viroon on kansainvälisestäkin erittäin tärkeä, Auwo muistuttaa.

Puhumalla eivät työt etene. Auwon on aika jatkaa ääni- ja valolaitteiden säätöjä sekä käydä läpi kokousvieraiden ja esiintyvien artistien tarpeet. Sitten on päivälevon aika ennen illan päätapahtumaa ”Welcome Party”.

”Oj, Herre Gud”

Matkalla Tukholmaan iltayhdeksältä Auwo kajauttaa ämyreistään Abbaa ja kohdistaa

valot estradille singahtaneisiin ohjelmaisäntään **Max Holmiin** ja ohjelmaemäntään **Linda Karlssoniin**. Vauhdikkaasti elehtivä pari heittää pari nopeaa sutkautusta ja saa yleisön hymyilemän.

– Kyllä tunnelma tiivistyy. Ennen Ukrainan sotaa laivalla lomailleet isot venäläisryhmät valtasivat ensimmäisinä tanssilattian. Nyt heitä ei laivalla ole, ja lava täyttyy vasta jonkin verran myöhemmin, Auwo sanoo.

Illan juontajat Max Holm ja Linda Karlsson ovat tehneet yhdessä töitä jo 20 vuotta. Sopi on säilynyt, vaikka työolot ja -tavat ovat muuttuneet.

– Aiemmin illan pääshow alkoi keskiyöllä, nyt se alkaa jo kello 21. Yleisön keski-ikä on noussut ja alkoholin käyttö selvästi vähentynyt. Muutoksen huomaa myös omalta kohdaltani. Keskiyöllä 52-vuotiaasta väsyttää jo niin vietävästi, Max Holm nauraa.

Linda Karlsson vetää illan pääshow’n lisäksi laivan bingot, karaoket ja erilaiset pelitapahtumat.

– Työ on niin mukavaa, että tuntuu, että ei se työtä olekaan. Aikanaan korona pelästytti ja opiskelin lomautusten aikana koiran-kouluttajaksi. Nyt puheet tukien leikkauksista tyrmistytävät ja niihin voin vain sanoa ”Oj, Herre Gud”, Linda Karlsson parahtaa.

”Show Must Go On” – ainakin aamukolmeen. Sen jälkeen aluksen viihdetyöntekijöiden työ on takana.

Aamulla kello 10 paikallista aikaa Gabriella saapuu Tukholmaan.

– Silloin harvoin, kun lähten kaupungille, käyn työkaverien kanssa joko pizzalla Södermalmin kulmilla tai ostamassa ICA:sta eväitä. Useimmiten vapaat tunnit menevät lukiessa ja lepäillen, Perttu ”Auwo” Nurmi tuumaa aamukahvilla. 🍷



Syksy oli vilkas. Tammikuu on aina hiljainen, mutta kevättä kohti taas vilkastuu, croupierit Pia Rehn ja Tommy Kanerva uskovat.



Samu-Mikael Sipponen aloitti työt M/s Gabriellalla viime kesäkuussa: ”Oli elämäni paras päätös lähteä merille töihin”, Sipponen kertoo silmin nähdessä tyytyväisenä.

EU:n meriliikenteen suuntaviivat puolustavat Euroopan merenkulun kilpailukykyä

Meriliikenteen valtiontuet ovat käytössä kaikissa merenkulkua harjoittavissa EU-maissa, Merimies-Unioni muistuttaa.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Kansalliset, kuten Suomen lipun alla purjehtivat alukset, joutuvat käymään jatkuvasti kilpailua meriliikenteen kuljetuksista. Suomen lipun alla olevilla aluksilla noudatetaan kansallisia, suomalaisia työehtoja. Samaan aikaan suomalaiseen satamaan saattaa purjehtia mukavuuslipun, kuten esimerkiksi Bahama tai Liberia, alla oleva alus, jossa työntekijöiden työehdoissa esiintyy räikeitä puutteita: palkat ovat mak- samatta, eikä miehistöllä ole ruokaa.

Suomen tuonnista ja viennistä yli 90 prosenttia tapahtuu meriteitse. Myös Euroopan unionin ja muun maailman välisistä kuljetuksista yli 90 prosenttia tapahtuu meritse. Eurooppalaiset varustamot ja lippuvaltiot ovat joutuneet jo 1970-luvulta lähtien kilpailemaan kolmansiin maihin, eli halpalippujen alle rekisteröityjä aluksia vastaan, jotka eivät piittaa kansainvälisistä työmarkkina- ja turvallisuussäännöistä.

Heikoimmat työehdot ja työolosuhteet ovat vastassa mukavuuslippuvaltioiksi määritellyillä aluksilla. **Kansainvälinen kuljetustyöntekijöiden liitto ITF** on määritellyt mukavuuslippuvaltioiksi esimerkiksi Bahaman, Panaman, Liberian, Antigua ja Barbudan. Kyseisten valtioiden alusrekisterit tarjoavat huokeamman verotuksen (veroparatiisi) ja aluksilleen heikommat työehdot, eli työntekijöille maksetaan vähemmän palkkaa ja heidän työolosuhteensa eivät ole yhtä hyvällä tasolla kuin kansallisten, kuten Suomen lipun alla, purjehtivilla aluksilla. Tästä huolimatta mukavuuslippujen alla purjehtivia aluksia liikennöi Euroopan ja Suomen satamiin joka viikko.

Valtiontuen suuntaviivojen yleiset tavoitteet

Meriliikenne on ala, jossa kansainvälinen kilpailu on kovaa. Merenkulku on Euroopan unionin valtioiden toiminnan kannalta elin-

tärkeää. Yli 90 prosenttia EU:n tuotteista kuljetetaan meritse. Vuonna 2004 EU:ssa otettiin käyttöön **yhteisön säännöt meriliikenteen valtiontuelle** (*Komission tiedonanto C(2004) 43*), joiden avulla Euroopan kansalliset lippuvaltiot pystyisivät kilpailemaan kolmansia maita vastaan.

EU:n meriliikenteen suuntaviivojen avulla pyritään:

- säilyttämään ja kehittämään merenkulualan osaamista ja turvaamaan eurooppalaisten merenkulkijoiden työllisyys ja parantamaan sitä
- edistämään turvallista, tehokasta, turvattua ja ympäristöystävällistä meriliikennettä;
- kannustamaan alusten merkitsemistä tai palauttamista jäsenvaltioiden rekistereihin ja
- edistämään jäsenvaltioissa sijaitsevan merenkulkuklusterin lujittamista samalla kun pidetään yllä aluskantaa, joka on yleisesti kilpailukykyinen maailmanmarkkinoilla.



Mikä on merenkulun miehistötuki?

Euroopan yhteisön suuntaviivat meriliikenteen valtiontuelle ovat käytössä EU:ssa tällä hetkellä kaikissa merenkulkua harjoittavissa EU-valtioissa, myös Suomessa. Niiden avulla pyritään pitämään oma eurooppalainen merenkulku kilpailukykyisenä muuhun maailmaan nähden.

Yksi Euroopan komission meriliikenteen suuntaviivojen mukainen sallima keino tukea kansallista merenkulkua koskee työvoimakustannuksia: Euroopan jäsenvaltioissa rekisteröidyillä aluksilla työskentelevien yhteisön merenkulkijoiden sosiaaliturvamuksia voidaan alentaa (kansankielellä merenkulun miehistötuki). Merenkulun miehistötuen avulla pyritään helpottamaan ja lisäämään eurooppalaisen miehistön työllistämistä.

Miehistökustannusten palautusjärjestelmä Suomessa

Käytännössä suomalaiset merimiehet ja varustamot rahoittavat merenkulun työvoimakustannustuen itse: Yksinkertaisesti on kyse siitä, että varustamo tarjoaa aluksellaan työpaikan, josta merimiehet saavat palkan ja maksavat siitä verot sekä eläketurvamaksut kuten muutkin palkansaajat.

Useassa EU-maassa, kuten Ruotsissa ja Tanskassa, varustamoiden työvoimakustannuksia alennetaan ns. nettopalkkamallilla. Siinä varustamot ilmoittavat työntekijöiden

sä ennakkipidätykset Verohallinnolle, mutta eivät tilitä kyseisiä maksuja verottajalle.

Suomessa varustamo tilittää maksut eteenpäin valtiolle. Valtio palauttaa varustamoille takaisin:

- verot
- työnantajan osuuden merimieseläke- kuutusmaksuista ja
- tapaturmavakuutusmaksuista.

Suomen lisäksi erilaisia merenkulun miehistön tukemiseen olevia järjestelmiä on käytössä muissa EU-valtioissa. EU on vahvasti merenkulusta riippuvainen.

Suomen meriliikenteen huoltovarmuuden turvaaminen tärkeämpää kuin aikoihin

Koronapandemia ja sen jälkeen puhjennut Ukrainan sota korostavat entisestään oman kansallisen merenkulkumme merkitystä.

Suomen lipun alla olevat alukset ja suomalaisen merimiesten työpaikat ovat Suomelle elintärkeitä, Merimies-Unionin puheenjohtaja **Kenneth Bondas** muistuttaa.

Suomi on täysin riippuvainen merikuljetuksista, joita pitkin kuljetetaan yli 90 prosenttia Suomen kaikista tuotteista.

Merireitit ovat kuitenkin uhanalaisia. Siksi on tärkeää, että on olemassa Suomen lipun alla purjehtivaa suomalaisomisteista kauppalaivastoa.

Suomen lipun alla kulkevan laivaston osuus ulkomaankaupasta on laskenut vuosikymmenten mittaan. Vuonna 2015 Suomeen saapuneista merikuljetuksista vain kolmasosa kulki Suomen lipun alla. Suomen lipun alla olevan tonniston ja suomalaisten merimiesten määrä on saatava kasvuun.

Merenkulun huoltovarmuutta tutkinut lippueamiraali **Bo Österlund** nosti vuonna 2019 väitöskirjassaan esiin Suomen kauppalaivaston kutistumisen. Österlund nosti esiin huolen, että huoltovarmuus on jätetty liiaksi markkinoiden vastuulle: markkinat eivät ratkaise huoltovarmuuskysymyksiä.

Jotta suomalainen merenkulku pysyy kilpailukykyisenä, on sen tuettava omaa merenkulkuaan kuten muut eurooppalaiset merenkulkuvaltiot tekevät. Jos merenkulun miehistötuesta luovuttaisiin, suomalainen merenkulku ei ole enää kilpailukykyistä. Suomen lipun alla olevat alukset ulosliputetaan edullisempien lippujen alle ja tuhannet suomalaiset merenkulkijat menettävät työnsä. Halvempien lippujen alla tarjottavat työehdot eivät riitä tarjoamaan suomalaisille merenkulkijoille riittävää toimeentuloa. Ulosliputusten seurauksena suomalaiset merenkulkijat jäävät työttömiksi. Suomalainen merenkulkuosaaminen loppuu, johon maallemme ei ole varaa katsoessamme nykyistä, vaarallista turvallisuuspoliittista maailmantilannetta. Suomen merikuljetukset Suomen lipun alla on turvattava. ⚓



M/s Finlandia

Suomalaisen merenkulun jatkuvuus on turvattava

”Oi Suomi, katso, sinun päiväs koittaa. Yön uhka karkoitettu on jo pois. Ja aamun kiuru kirkkaudessa soittaa. Kuin itse taivahan kansi sois. Yön vallat aamun valkeus jo voittaa, Sun päiväs koittaa, oi synnyinmaa.”

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Yön vallat vaihtuvat aamun valkeuteen myös Helsingin Länsisatamassa itsenäisyyspäivän aattona 2022. Autojen perävalot vilkkuvat, kun rekat, henkilöautot ja matkustajat odottavat Eckerö Linen M/s Finlandian saapumista satamaan. Suomen lipun alla purjehtivat matkustaja- ja ropax-alukset kuljettavat yli 60 prosenttia Suomen päivittäistavarakuljetuksista, lääkkeitä ja muista elintärkeistä tuotteista.

Suomalaiset merimiehet ovat vihasia. Kokoomus julkaisi 29.11.2022 varjobudjetinsa, jossa se nimittää halventavasti suomalaista merenkulkua viihdementenkulukuksi

ja esittää – 77,2 miljoonan euron menoleikkauksia miehistötukeen ja valtion osuuteen Merimieseläkekassan menoista -10 miljoonaa euroa. M/s Finlandia kansi- ja konemiestön mielestä Kokoomuksessa, eikä välttämättä kaikissa muissakaan puolueissa, ole riittävästi tietoa suomalaisesta merenkulusta.

– Juuri, kun olemme alkaneet toipua koronapandemiasta ja vienti sekä tuonti vetävät ja laivoilla kulkee paljon jälleen matkustajia, ollaan leikkaamassa merenkulusta.

– Olisi todella huono juttu, jos suomalaiset laivat enää liikennöi Suomeen, vaan ne ulosliputetaan ja maahamme rahtia kuljettavat ulkomaalaiset alukset.



Pursimies Jari Vuori on purjehtinut M/s Finlandialla 10 vuotta, eli aluksen koko liikennöinnin ajan vuodesta 2012 lähtien.

Ilman suomalaista merenkulkua ja suomalaisia merimiehiä maassamme ei ole huoltovarmuutta

Suomen lipun alla purjehtivat alukset ja suomalaiset miehistöt turvaavat Suomen huoltovarmuutta Itämeren turvallisuustilanteen käytyä kireämmäksi Ukrainan sodan seurauksena. Suomen valtiolla on mahdollisuus ottaa hallintaansa ainoastaan Suomen lipun alla purjehtivat – ei ulkomaan lipun alla purjehtia aluksia, jos tilanne Itämerellä eskaloituu.

Eckerö Linen pääluottamusmies **Matias Widjeskog** on surullinen suomalaisten merimiesten puolesta:

– Tuntuu, että suomalaisia merimiehiä syyllistetään – ja meitä uhkaillaan vuosi toisensa jälkeen merenkulun menoleikkauksilla.

– Suomalaiset merenkulkijat maksavat veronsa, kuten muutkin palkansaajat. Jos 5 000 suomalaista merimiestä joutuu kortistoon alusten ulosliputuksen seurauksena, mikä on heidän työttömyytensä hinta? Suomi menettää loputkin merimiehensä - ja merimiesosaamisen, pääluottamusmies Matias Widjeskog muistuttaa.

Suomalaiset merimiehet – taistelusta toiseen viimeisten kolmen vuoden aikana

Eckerö Linen M/s Finlandia tekee Helsingin ja Tallinnan välillä kolme lähtöä päivässä. Alus on tärkeä kuljetusväline - merisilta - Suomen ja Baltian välillä. Kun M/s Finlandia on päässyt Länsisatamassa laituriin, sen kyydistä poistuu pitkä rekkaletka, joka kuljettaa suomalaisiin kauppoihin tuotteita.

Vaikka suomalaiset matkustaja- ropax-laivat miehistöineen huolehtivat Suomen tavarakuljetuksista, joutuu ➤

Hovimestari / sommelier **Kristina Rosenberg** M/s Finlandialta mukana PRO-finalisteissa

Merimies, hovimestari ja sommelier **Kristina Rosenberg** Eckerö Linen M/s Finlandialta valittiin tänä vuonna PRO-finalistien joukkoon 6 700 ehdokkaan joukosta! Merimies ei ole ollut koskaan aiemmin ehdolla arvostetun palkinnon saajaksi.

PRO-GAALAA JUHLITTIIN 18.1.2023 Kaapelitehtaalla Merikaapelihallissa.

Välittömän ilmapiirin luominen henkilökohtaisella otteella on palvelun perusta, hovimestari/sommelier Kristina Rosenberg kertoo.

– Tärkeintä on, että vieraille tulee tunne, että olemme työpaikalla vain heitä varten. Olen löytänyt työstä oman Ikigai-filosofian: olen kiittollinen, että saan tehdä asioita, joita rakastan, joissa olen hyvä ja joita maailma tarvitsee. Paras hetki oli, kun lukioikäiset tytöt kertoivat matkan päätteeksi haluavansa opiskella ravintola-alaa ja tulla meille töihin, hovimestari/sommelier Kristina Rosenberg kertoi perusteistaan PRO-finalistien joukkoon.

Mikä on PRO-tunnustuspalkinto?

PRO on tunnustuspalkinto horeca-alan ammattilaisille. Palkinnot jaetaan vuosittain 16 eri sarjassa, joissa huomioidaan

eri tehtäväalueet, vastuut ja ammattinimikkeet. Lue lisää: propalkinnot.fi 🇫🇮



Aurinkoinen Kristina Rosenberg oli töissä M/s Finlandialla itsenäisyyspäivän aattona ja valittu Suomen kovimpien ravintola-alan ammattilaisten kärkeen.

Rahti-
matkustaja-
laivoilla risteilee
koko kansa glintä
valtiojohtoa myöten.



ala vuodesta toiseen taistelemaan olemassaolonsa puolesta. Koronapandemia pysäytti risteilyliikenteen ja sen seurauksena parhailaan yli puolet suomalaisista merimiehistä oli lomautettuna. Matkailualan ja merimiesten ei auttanut kuin lähteä barrikadeille muistuttamaan olemassaolostaan: suomalaisia merimiehiä tarvitaan ja heitä on hyvin vähän enää jäljellä. Merille tarvitaan lisää uusia merenkulkijoita kasvamaan!

Loppuvuodesta 2022 koronapandemian pahimmat vuodet ovat takana ja ihmiset risteilevät jälleen. Suomalaisilla matkustajalaivoilla on liikkunut kuluneen vuoden aikana ennätyksellisen paljon matkustajia. Alalla on valoisat näkymät – joten on enemmän kuin



ihmeellistä, miksi oppositiopuolueet haluavat alasajaa suomalaisen merenkulun, jolla on hyvät tulevaisuuden näkymät.

*"Oi nouse, Suomi, nosta korkealle
Pääs seppelöimä suurten muistojen
Oi nouse, Suomi, näytit maailmalle
Sa että karkoitit orjuuden
Ja ettet taipunut sa sorron alle
On aamus alkanut, synnyinmaa"* 🇫🇮

Matkailualan mielenosoitus eduskuntatalon edestä syksyllä 2020. Eckerö Line -varustamon toimitusjohtaja Taru Keronen (sininen mekko kuvan keskellä) osoitti mieltään yhdessä merimiesten kanssa suomalaisen merenkulun puolesta. Viesti kuului: "jos suomalaista merenkulkua ei tueta, edessä on konkurssiaalto ja ulosliputukset".



Eckerö Linen M/s Finlandian kansi- ja varastomiehiltä ei valu sympatiaa opposition esityksille alasajaa suomalainen merenkulku.

KUN PALKKAA EI HERUNUT

TEKSTI PIA LEVIN

MERIMIES: Työnantaja ei ole maksanut palkkaani. Kuulin henkilöstä, joka oli saanut palkkansa valtiolta, kun työnantaja ei maksanut palkkoja. Voiko valtiolta hakea myös merimiesten palkkoja ja liittyykö siihen jotain ehtoja?

LAKIMIES: Kysymyksesi koskee palkkaturvajärjestelmää, joka toimii työntekijän työsuhtesaatavien turvana työnantajan maksukyvyttömyystilanteissa. Asiasta on säädetty palkkaturvallaissa (886/1998) ja merimiesten palkkaturvallaissa (1108/2000). Molempiin on tehty vuoden alussa voimaan tulleita uudistuksia. Palkkaturva toimii siten, että työntekijän hakemuksesta valtio suorittaa työntekijälle ne työsuhtesaatatavat, joita hänellä on työnantajalta ja valtio perii tämän jälkeen saatavat työnantajalta. Palkkaturvaa on mahdollista soveltaa ainoastaan työnantajan ollessa kyvytön maksamaan työntekijän saatavia eikä siitä ole apua tilanteissa, joissa työnantaja on ainoastaan haluton suorittamaan maksua. Jos palkka on myöhässä tai palkka on maksettu väärin, tulee työntekijän tehdä työnantajalle palkankorjauspyyntö normaaliin tapaan.

Palkkaturvan myöntämiselle on laissa asetettu *neljä edellytystä*, joiden kaikkien tulee täytyä, jotta työntekijän työsuhtesaatatavat voidaan maksaa merimiesten palkkaturvan kautta: 1) saatavien tulee perustua suomalaisella aluksella työsuhteessa tehtyyn työhön, 2) saatavien tulee olla selviä ja riidattomia, 3) työnantajan tulee olla maksukyvytön ja 4) hakemus tulee tehdä määräajassa.

Merimiesten palkkaturvaa sovelletaan työhön, johon sovelletaan merityösopimuslakia. Merimiesten palkkaturvana on siten mahdollista saada suoritus ainoastaan *suomalaisella aluksella työsuhteessa tehdystä työstä*, eikä ulkomaille rekisteröidyllä aluksella työskentelevän ole mahdollista saada palkkaturvaa, vaikka työnantaja olisikin suomalainen. Mikäli työntekijän saatavat työnantajalta perustuvat merityösopimuslain 1 luvun 2 §:ssä lueteltuun työhön, voi palkkaturvaa muiden edellytysten täytyessä hakea maapuolen palkkaturvasäännösten puitteissa.

Työntekijälle palkkaturvana suoritettava saatava tulee olla siinä määrin *selvä ja riidaton*, että peruste ja määrä on vaivatta mahdollista selvittää hakemuksessa. Palkkaturvana voidaan maksaa työntekijälle kaikki sellaiset saatavat, joiden maksusta työnantaja on vastuussa, esim. varsinainen palkka, palkan lisät, lomapalkka, lomakorvaus, lomaraha, irtisanomisajan palkka, odotuspäivien palkka tai työsuhteeseen perustuva vahingonkorvaus. Myös vastikeajan palkka, työsuhteen perusteettoman päättämisen vuoksi maksettava korvaus tai vapaat kotimatkat voidaan suorittaa palkkaturvan kautta.

Ehdottomana edellytyksenä palkkaturvalle on *työnantajan maksukyvyttömyys*, eli työnantaja on asetettu konkurssiin, todettu kyvyttömäksi maksamaan ulosotossa olevia velkojaan, laiminlyönyt ajallaan tilittää säädetyt ennakkipidätykset tai työnantajasuoritukset, ei ole tavoitettavissa tai on lopettanut toimintansa eikä työnantajan varoista pystytä maksamaan saatavia. Palkkaturva soveltuu myös muihin vastaaviin tilanteisiin, joissa työnantajan todetaan olevan selvästi maksukyvytön.

Palkkaturvaa on *haettava meripanttioikeuden voimassaolon aikana*, eli vuoden kuluessa työsuhtesaatavan syntymisestä. Jos saatavassa on kyse vahingonkorvauksesta tai hyvityksestä, eikä meripantti ole enää voimassa, on palkkaturvaa mahdollista hakea 3 kuukauden sisällä saatavan vahvistaneen tuomion lainvoimaiseksi tulosta tai sopimuksen solmimisesta.

Palkkaturvahakemus tehdään lomakkeella ja toimitetaan TE-toimistoon, ELY-keskukseen tai Suomen edustustoon. Osapuolille annetaan mahdollisuus tulla kuulluksi asiassa ennen päätöstä, josta tulee käydä ilmi kaikki asiaan vaikuttaneet seikat ja selvitykset. Jos *palkkaturvapäätös* on hylätty siksi, että työnantaja on riitauttanut saatavan määrän tai perusteen, tulee työntekijän nostaa *kanne* työnantajaa vastaan käräjäoikeudessa ennen uutta palkkaturvahakemusta. Jos palkkaturvapäätös on hylätty palkkaturvan muodollisten edellytysten puuttumisen vuoksi, voi työntekijä aiheelliseksi katsoessaan tehdä *valituksen* sosiaaliturva-asioiden muutoksenhakulautakuntaan ja tämän jälkeen vakuutusoikeyteen.

Väärinkäytösten estämiseksi palkkaturvaki sisältää *rajoittamisperusteita*, milloin viranomainen voi perustellusta syystä evätä palkkaturvan maksun kokonaan tai alentaa sen määrää. Rajoitukset muodostuvat pääasiassa tilanteista, jolloin palkkaturvana haetut saatavat näyttäytyvät kohtuuttomilta tai työntekijän toiminta vastuuttomalta.

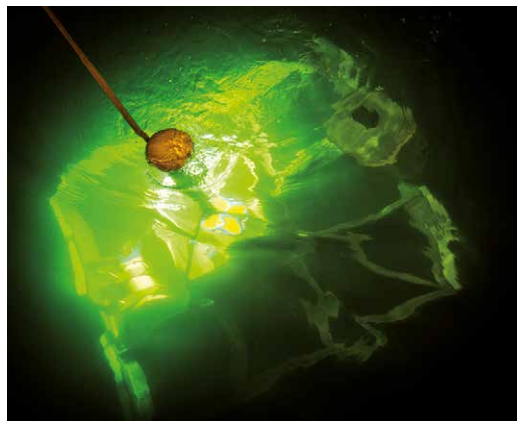
Vuoden alussa voimaan tulleilla muutoksilla lakiin on pyritty ratkaisemaan palkkaturvan kattavuuteen liittyviä kysymyksiä, kun palkkaturvaa on mahdollisuus hakea myös yksipuolisen tuomion ja tuomioistuimen vahvistaman sovinnon perusteella. Samalla tietojen antamiseen liittyvien lainkohtien muutoksilla on pyritty lisäämään ja tehostamaan viranomaisten mahdollisuuksia selvittää epäselviä saatavia. Samalla palkkaturvakiin tehdyllä muutoksella parannettiin vakavan työperäisen hyväksikäytön uhrien mahdollisuuksia saada palkkasuorituksia palkkaturvan kautta.

Kysymykset tervetulleita: pia.levin@smu.fi

Merentutkimusalus Arandan talviseurantamatka alkoi myrskyisissä merkeissä

Itämeren tilaa tutkitaan myös talvisin jääkautena, jolloin on tärkeää seurata merellisen ympäristön muutoksia. Merentutkimusalus Aranda teki tammikuussa perinteisen talviseurantamatkan Suomenlahdelle ja Perämerelle.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT MERIANALYYTIKKO ILKKA LASTUMÄKI/SYKE



Kuuntele korjausmies
Samuel Laineen
haastattelu:
smu.fi > merimiesradio

Merentutkimusalus Aranda irtotti köydet 16. tammikuuta Helsingin laiturista ja suuntausi Suomenlahdelle Kotkan suuntaan. Merentutkimusalus Aranda tutkii paitsi meriympäristöjä, johon vaikuttaa myös ilmastossa tapahtuvat muutokset. Kun alus pääsi Kotkan seutuville, iski talvi-myrsky ja sää äityi todella kehnoksi.

– Olen tehnyt Arandan kyydissä 30 vuoden aikana tutkimusmatkoja ja harvemmin idässä Suomenlahdella nähdään todella suuria aaltoja. Nyt oli laitettava kuitenkin aluksen luukut kiinni ja odotettava sään laantumista, että pystyimme aloittamaan tutkimustyöt. Sää on oltava nöyrä, Suomen ympäristökeskus SYKE:n johtava tutkija, matkanjohtaja **Harri Kankaanpää** kertoo reissun alusta.

Aranda on vahva ja vakaa alus

Myrskyt eivät pysäytä merentutkimusalus Arandan matkaa. Alukseen tehtiin isot korjaus- ja muutostyöt vuosina 2017–2018 Raumalla. Alusta pidennettiin ja sen perä muotoiltiin uudelleen. Aluksen propulsio muutettiin kokonaan dieselsähköiseksi ja alukseen asennettiin akustoja.

– Arandan remontti oli kaikkineen huikea: alusta pidennettiin telakalla yli kuusi metriä. Remontin jälkeen alus on erittäin miellyttävä ja vakaa työskennellä, Harri Kankaanpää tuumii.

Arandaan asennettiin laskettava köli, joka on yksi uusista, merkittävistä tutkimusinstrumenteista.

– Aluksesta löytyy nyt useita erilaisia mitalaitteita, kuten vaikkapa troolinseuranta-

järjestelmä, jonka avulla voimme seurata vedessä olevan troolin liikkeitä. Varusteesiimme kuuluu myös useita erilaisia kaiku-luotaimia, joiden avulla on mahdollista tutkia esimerkiksi merenpohjan rakennetta ja hylkyjä.

Arandalla on laajat laboratoriotilat ja laitteistot, joita tarvitaan Itämeren tilan tutkimuksessa.

– Tutkimme merestä erilaisia ravinteita, happipitoisuutta, suolapitoisuutta ja lämpötilaa, jotka ovat tärkeimpiä tekijöitä Itämeren tilan kannalta.

– Tutkimuslaitteet pyritään aina päivittämään uusiin versioihin, ja niitä ylläpidetään erittäin tarkan laatuajattelun kautta. Pyrimme optimoimaan omaa työtämme siten, että meillä on käytössä useita erilaisia mitauslaitteistoja tutkimusmatkan aikana,

SYKE:n johtava tutkija Harri Kankaanpää selostaa.

Jäävahvisteinen Aranda on Suomen ylpeys Aranda on Itämeren ainoa jäävahvisteinen merentutkimusalus.

– Saksalla on muutamia merentutkimusaluksia ja Ruotsilla on uusi, vuonna 2019 liikenteessä aloittanut huipputekninen **Svea**. Se ei ole kuitenkaan jäävahvisteinen alus, eli se ei sovellu talvimerenkulkuun Itämeren niillä alueilla, jotka jäätyvät, taustoittaa Arandan korjausmies **Samuel Laine**.

Sama toteamus löytyy Suomen Ympäristöministeriön 2019 julkaisemassa raportissa *Alusten käytön kehittäminen ja lisääminen erityisesti arktisessa merentutkimuksessa*. Vähissä ovat siis jäissä kulkuun pystyvät tutkimusalukset, samaan aikaan kun arktisen osaamisen ja tietämyksen tarve kasvaa entuudestaan ilmastomuutoksen seurauksena.

Arandalla on oltu pariin otteeseen pohjoisella Jäämerellä Grönlannin vesillä ja eteläisillä valtamerillä kahdesti jopa Antarktiksella asti.

– Itselläni oli ilo olla mukana Arandan jälkimmäisellä Etelämantereen matkalla mukana, joka tehtiin vuoden 1996 puolella, SYKE:n johtaja tutkija Harri Kankaanpää kertoo.

Arandalla 13 hengen miehistö, päälle tutkijat

Merentutkimusalus Arandan toimintaa hallinnoi **Suomen ympäristökeskus (Syke)**. Aluksella työskentelee 13 hengen miehistö. Nukkumapaikkoja aluksessa on kaiken kaikkiaan 50, joten mistään pienestä >>

Korjausmies Samuel Laine

Arandan kansimiehistö avustaa tutkijoita näytteidenotossa

MERENTUTKIMUSALUS ARANDA tekee erilaisia tutkimusmatkoja ympäri vuoden, joissa teemat vaihtuvat. Kansikorjausmies Samuel Laine oli viime syksynä mukana tarkistamassa uponneen Simson-hinaajan kuntoa.



– Viime vuonna teimme hylkymatkan, jossa kävimme tutkimassa 1970-luvulla Utön viereiselle saarelle (Bådö), uponnutta *Simson*-hinaajaa ja tarkistimme, onko tankeissa vielä tavaraa ja vuotaako sieltä mitään mereen.

Keväisin Aranda tekee kevätseurantamatkan, jossa viime vuonna tarkasteltiin esimerkiksi planktonia. Sitten on ”kalareissuja”, eli tutkitaan Itämeren kalakantoja. Erityisesti seurataan silakkaa, omaa Itämeren kalaamme.

Silakka on selvästi laihtunut, SYKE:n tutkiva johtaja Harri Kankaanpää toteaa. Arandan kansimiehet avustavat tutkijoita erilaisten näytteiden keräämisessä.

– Arandasta löytyy Rosette-noudin, joka on kiinni ns. CTD-vinssissä, jolla otetaan näytteitä koko vesikerroksesta (suolaisuuden ja lämpötilan mittaus sekä vesinäytteiden keräys). Pursimies toimii kenttämestarina ja ajaa CTD/Rosette-vinssiä. Laitetta ei kuitenkaan voi ajaa kovin lähelle merenpohjaa. Laitteen käyttöön on siis oma koulutus.

– Arandassa on myös toinen tutkimuskäytössä oleva vinssi, niin sanottu ”mehuvinssi”, jolla yksittäisiä vesinäytteitä pystytään ottamaan aivan pohjan vierestä sekä käyttämään mm. pohjanäytteenottimia, korjausmies Samuel Laine kertoo.



tutkimuslaivasta ei ole kyse. Aluksen kyydisä kulkevien tutkijoiden määrä vaihtelee tutkimuksen tarkoituksen mukaan.

– Meillä on Arandalla erittäin hyvä joukue niin tutkijoita kuin laivamiehistöä, jotka tekevät töitä pitkällä rutiinilla. Tänä päivänä aluksen kansimiehet auttavat tutkijoita näytteenotossa. Yhteistyö sujuu erittäin hyvin, johtava tutkija Harri Kankaanpää kehuu.

Tutkimusmatkoilla töitä painetaan kellon ympäri.

– Matkanjohtajan, eli oma työvuoroni, kestää päivittäin 12 tuntia ja monet muut tutkimusretkikunnassa tekevät työtä kuuden tunnin vuoroissa. Tutkimustuloksia päivitetään seurantamatkojen ajan reaaliajassa.

Itämeren suolapitoisuus laskenut edelleen

Arandan tekemä talviseurantamatka koostuu kahdesta osasta: ensin näytteitä kerätään Suomenlahdella ja siitä ajetaan saaris-

tomerin läpi Perämeren pohjoisosiin saakka. (Tänä talvena reitti ajettiin toisin päin.) Matkan aikana tehdään Itämeren tilan kemiallista ja fysikaalista seurantaa (COMBINE1-tutkimus).

– Tutkimusmatkalla selvitimme Suomen merialueiden tämänhetkistä fysikaalista ja kemiallista tilaa sekä haitallisten aineiden pitoisuuksia. Tärkeä tarkastelukohde on liukoisten fosfaattien (fosforin) pitoisuus merivedessä. Eritoten Pohjanlahdella tämä kehitys on ollut jo noin 20 vuoden ajan huolestuttava.

Tutkijat ovat seuranneet jo vuosikymmenien ajan meriveden suolapitoisuutta, joka määrä näyttää edelleen laskevan. Itämeri siis makeutuu ja lämpenee, mikä ei ole eliöstön kannalta hyvä asia.

– Viime vuosilta on paljon näyttöä siitä, että meriveden pintalämpötilat ovat kasvussa. Arandalla tehtyt tutkimukset myös osoittavat, että myös meriveden pohja lämpenee.

Tämä voi aiheuttaa erilaisia riskejä paitsi eliöstöön ja kasvillisuuteen, myös vanhoihin hylkyihin.

– Suomen aluevesillä on paljon hylkyjä useiden menneiden vuosisatojen ajalta. Olemme erityisen huolissamme viimeisen noin sadan vuoden aikana uponneista hylkyistä, joiden tankeissa on vielä öljyä. Kartoitamme näiden hylkyjen kuntoa ja mahdollisuuksien mukaan on pyrittävä tyhjentämään niiden tankeissa jäljellä oleva öljy.

Merentutkimusala Aranda seuraa myös vedenalaista äänenpainetta, eli melua. Tutkimusmatkoilla testataan uusia mittaustekniikoita.

– Arandalla tehtyt pitkäaikaiset tutkimukset ja seurannat ovat tärkeitä, jotta tiedämme historiamme: missä olemme olleet ja mihin olemme menossa.

Suomi on vahva toimija myös Euroopassa ja maailmanlaajuisesti ympäristötilan seurannassa.

– Toimitamme koko ajan tietoa yhteiseurooppalaisiin havaintorekistereihin, joita kaikki voi hyödyntää avoimesti sekä vapaasti. Suomi voi vastaavasti hyödyntää muiden maiden tekemiä havaintoja, SYKE:n johtaja tutkija Harri Kankaanpää ynnää.

Mikäli tutkimustarvetta ja reissurahoitus löytyy, Arandalla on hyvät mahdollisuudet sekä aluksen että miehistön osalta lähteä tekemään tutkimustyötä kaukaisemmillekin vesille.

– Aranda on mukana eurooppalaisessa yhteistyössä, jossa eri maiden tutkimusala-

Suomen merikuljetukset pitää turvata uusilla jäänmurtaajilla

On sekä Suomen ulkomaankaupan että huoltovarmuuden kannalta tärkeää, että meriliikenne sujuu ympärivuotisesti ilman katkoksia. Jäämurto on edellytys pohjoisessa toimivien teollisuusyritysten viennille, mutta myös tehtaiden raaka-ainetuonnille.

Teollisuuden merirahteja ei ole mahdollista korvata, sillä kuljetusten osittainenkin siirtäminen maantietä raideliikenteeseen heikentäisi koko muun liikennejärjestelmän tasapainoa ja toimivuutta. Yrityksillä on kustannussyistä hyvin pienet varastot, joten tilapäisetkin häiriöt logistiikkaketjuissa vaikuttavat tuotantoprosesseihin ja tavaratoimituksiin.

Suomella on kahdeksan jäänmurtaajaa. Vanhimmat niistä ovat 1970-luvulla rakennetut Urho ja Sisu sekä vuonna 1954 rakennettu ja vuonna 1979 uusittu Voima. Suomen jäänmurtajalaivasto on suuri, mutta käyttökustannuksiltaan kallis. Myös jäänmurtajien ympäristöystävällisyydessä on parantamisen varaa. Rahtiliikenne on siirtymässä ympäristöystävällisyydessä on parantamisen varaa. Rahtiliikenne on siirtymässä ympäristöystävällisyydessä on parantamisen varaa.

Uusien jäänmurtajien hankinta on mittava investointi, joten hankkeeseen liittyviä näkökulmia on syytä käsitellä perusteellisesti. Yhden jäänmurtajan rakennuskustannukset ovat teknisistä ratkaisuista riippuen noin 200 miljoonaa euroa. Uusien jäänmurtajien käyttöönotto vähentäisi kuitenkin heti jäänmurtajien käyttöön ja ylläpitoon tarvittavia rahsummia. Vanhojen jäänmurtajien käyttö on kallista, lähinnä suuren polttoainekulutuksen ja korkeiden huoltokustannusten takia.

Jäänmurtajahankinnat ovat Suomelle välttämättömyysinvestointeja, joiden avulla

taataan Suomen ulkomaankaupan sujuvuus ja toimivuus pitkälle tulevaisuuteen. Hankinnan jättämättä tekeminen tulee paljon uusien jäänmurtajien yhteenlaskettua hintaa kalliimmaksi.

Katkokset pohjoisessa toimivien yritysten tavaraviennissä ja raaka-ainetuonnissa aiheuttaisivat miljoonien eurojen menetykset. Pidemmällä aikavälillä kustannus olisi tätäkin paljon suurempi, sillä osa suomalaisyritysten asiakkaista siirtyisi toimitusongelmien takia muiden yritysten asiakkaisiksi.

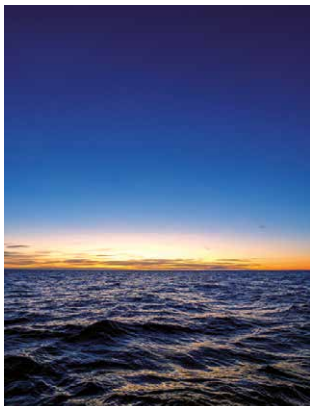
Ilmastomuutoksen hillitsemiseksi tarvittavat toimenpiteet liittyvät olennaisesti jäänmurtoon. Ilmaston lämpeneminen ei vähennä jäänmurtajien tarvetta, sillä ahtojään määrä kasvaa lämpiminä talvina jäämassojen liikkumisen takia. Ahtojään kasaantuminen paksuiksi valleiksi on ongelmallista laivaliikenteelle, eivätkä varsinkaan heikkotehoisemmat rahtilaivat etene ilman säännöllistä jäänmurtoa.

Ratkaisu on myös maanpuolustuksen kannalta merkittävä. Vanhimmat jäänmurtajat ovat vanhan teknologiansa takia saastuttavia. Suurin vaikutus jäänmurtamisella on kuitenkin kauppalavaston päästöihin, sillä rahtilaivojen polttoaineen kulutus ja siten myös hiilidioksidipäästöt nousevat, jos väylät eivät ole moitteettomassa kunnossa talvikauden aikana. Jäänmurtajilla on keskeinen rooli koko kuljetusketjun päästöjen vähentämisessä.

Turvallisuuspoliittisen tilanteen muuttuminen ja siihen liittyvät Suomen ja Ruotsin Nato-jäsenhakemukset tekevät jäänmurtajien hankinnasta myös maanpuolustuksen kannalta merkittävän ratkaisun. Suomen ja Ruotsin välinen yhteistyö on tiivistynyt huomattavasti, varsinkin puolustuksessa. Yhteinen eteneminen jäänmurtajien hankinnassa vähentäisi kustannuksia ja turvaisi molemmille maille välttämättömän laivaliikenteen ympäri vuoden. Kummankin valtion vanhimmat jäänmurtajat ovat elinkaarensa päässä, ja maiden kannattaisi edetä yhdessä uusien jäänmurtajien hankinnassa.

Ruotsi aloittaa kahden jäänmurtajan hankinnan ensi vuonna, ja uudet alukset on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2027. Suomessa on syytä tehdä jäänmurtajien hankintaan liittyvät selvitykset nopeasti, jotta Suomen ja Ruotsin väliset synergiaedut olisivat mahdollisimman suuret. Yhteinen eteneminen mahdollistaisi myös EU-rahoituksen hyödyntämisen. [↗](#)

Juho Romakkaniemi ja Paula Lehtomäki
Romakkaniemi on Keskuskauppakamarin toimitusjohtaja. Lehtomäki on Metsäteollisuus ry:n toimitusjohtaja.



Jäänmurtaja Otso lähti Perämerelle kauden ensimmäisenä murtajana 11.12.2022. Otsoa saattoi Kontio, joka lähti jäänmurtoon 26.12.2022.

Kuka suojelee merimiestä Itämerellä?

Vieraiden valtioiden kohdistama uhka Suomen aluevesillä oleviin aluksiin on Suomen alueellisen koskemattomuuden loukkaamista.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT SUOMEN MERIVOIMAT JA SAANA LAMMINSIVU

Merivoimat torjuu tällaisen toiminnan viimekädessä voimakeinoja käyttäen, Merivoimien operaatiopäällikkö, kommodori **Juhapekka Rautava** sanoo.

Tiedostavalla 1970-luvulla Itämerta kynnettiin rauhaisin mielin. Tahdin löi silloisen poliittisen laululiikkeen kirkkain ääni Agit Prop -yhtye laulullaan "Itämeri, rauhan meri".

"On meri raja maailmaan, kai siksi rantojaan valtakunnat vartioivat sota-aseillaan. Jos ystävyyttä varten myös nuo rajat on, niin epätoivo, pelko on ainut rajaton. On Itämeri rauhan meri, tyven suojainen. Sen katse kirkas peloton ja kynnel suolainen."

Helmikuussa 2022 Venäjä hyökkäsi Ukrainaan. Viimeistään silloin Itämeren tyven suojaisuus ja kirkas katse vaihtuivat myrskyä enteilevään sumeuteen.

Viimeksi kuluneen vuoden aikana Itämeren koskevat uutiset ovat kertoneet mm. Na-ton sotalaivojen Suomen vierailuista, kotimaisista ja kansainvälisistä suurista sotaharjoituksista ja venäläistä öljyä kuljettavien huonokuntoisten tankkerien tuomista ympäristöuhista.

Suomen Merivoimien marraskuiseen Freezing Winds 22 -sotaharjoitukseen osallistuneen ranskalaisen *Chevalier Paul* -fregatin kapteeni, kommodori **Anthony Branche-reau** kertoi medialle venäläisten hävittäjien käytöksestä Itämerellä.

– Se oli niiltä vaarallista käytöstä. Ne lensivät yli nopeasti ja hyvin matalalla. Ne eivät vastanneet meidän kysymyksiin niiden aikomuksista."

Toki haave Itämerestä rauhan merenä elää. Marraskuun lopulla ympäristöjärjestö

Merivoimat järjestävät säännöllisiä harjoituksia Suomen aluevesillä.

Greenpeace kiinnitti rauhanlipun Nord Stream -putkeen. Nord Stream -kaasulinjaston kaksi putkea tuhoutuivat neljässä räjähdyksessä syyskuun 26. päivä.

"Venäjä operoi aktiivisesti Itämerellä"

Merivoimien operaatiopäällikkö, kommodori Juhapekka Rautava ei näe, että tällä hetkellä Venäjän hyökkäyssodasta aiheutuu erityistä uhkaa Itämeren meriliikenteelle. Rautava kuitenkin korostaa, että jännittyneen tilanteen aikana tahaton eskalaatio ja vahingot ovat mahdollisia.

– Ukrainan sodan leviämistä pyritään välttämään. Ei ole nähtävissä, että Venäjällä tällä hetkellä olisi kykyä tai halua haastaa

länttä laajemmin. Venäjän Itämerellä olevasta laivastollisesta voimasta on poissa kyykykyksiä, mutta Venäjä operoi edelleen aktiivisesti Itämerellä.

Venäjän aktiivisuutta Itämerellä osoittaa mm. sen viime kesänä pitämät sotaharjoitukset, joissa sotalaiva *Soobrazitelny*-korvetilta ammuttu ohjus tuhosi kohdelaivan. Venäläistä öljyä kuljettavien tankkereiden romuralli lisää ympäristöuhkia Suomenlahdella.

Operaatiopäällikkö Juhapekka Rautava muistuttaa, että Venäjällä on asettaa muitakin uhkia Suomen merenkululle kuin aseilla kalistelu. Sotaa alemman tason uhat ovat mahdollisia, ja kiusaa voidaan tehdä monella tapaa.

– Eräs helposti kiistettävissä oleva tapa on vaikuttaa vedenalaiseen infrastruktuuriin, kuten energianvientiin tai tietoliikenneyhteyksiin. Meriliikennettä voi myös häiritä ilmoittamalla vaikka ylisuuria ammustojen vaara-alueita tai asettamalla erilaisia merenkulun rajoitusalueita.

– Joskus myös väärät viestit eli informaatio-operaation käyttäminen esimerkiksi merellä kelluvista konteista tai ajomiinahavainnosta voisivat ainakin hetkellisesti aiheuttaa häiriöitä meriliikenteelle, Merivoimien operaatiopäällikkö Juhapekka Rautava sanoo.

Juhapekka Rautavan mukaan merenkulun turvallisuuteen voidaan vaikuttaa myös teknisesti mm. häiritsemällä satelliittipaikanusjärjestelmää tai alusten AIS-järjestelmiä sekä niihin liittyviä tilannekuvajärjestelmiä.



– Suuronnettomuus Itämerellä on nähtävä niin ikään uhkana muun muassa merenkululle, mutta etenkin Itämeren ympäristölle, Rautava muistuttaa.

Suomen lipusta turva kansainvälisillä vesillä

Itämeri on yksi maailman vilkkaimmin liikennöidyistä merialueista. Itämerellä on jatkuvasti joko liikkeellä tai satamissa noin 2 000 kauppalaivaa miehistöineen.

Tammikuussa Venäjän ulkoministeri **Sergei Lavrov** uhkaili Suomea ja Ruotsia sota-

Yhdysvaltalainen USS Gravelly Helsingin Hernesaaressa 29.5.2022.

toimilla. Jos Ukrainan sota kiihtyy ja tilanne Itämerellä pahenee, vaaraan joutuvat niin merimiehet kuin laivojen lastit.

– Merikuljetuksessa suojellaan lähtökohdaisesti alusta ja sen miehistöä, ja lastia vain välillisesti. Jos lasti on Suomelle erityisen merkittävää, voi se nostaa prioriteettijärjestystä siitä, kuinka suurilla resursseilla alusta voidaan suojata, operaatiopäällikkö Juhapekka Rautava sanoo. ➤➤



Kolmen NATO-maan sotalaivoja vieraili Helsingin Hernesaaressa toukokuun lopussa 2022. Kuvassa USAlainen 155-metrinen USS Gravelly, joka on Arleigh Burke -luokan ohjushävittäjä.



Merivoimien operaatiopäällikkö, kommodori Juhapekka Rautava.

Rajavartiolaitos valvoo Suomen 1344 kilometria pitkä itäraja 1350 ihmisen voimin, mutta miten Merivoimat turvaa suomalaista merenkulkua Suomen aluevesien sisällä, Merivoimien operaatiopäällikkö Juhapekka Rautava?

– Kaikkalainen uhka kaikkiin Suomen aluevesillä kulkeviin aluksiin on Suomen alueellisen koskemattomuuden loukkaamista. Merivoimat torjuu tällaisen toiminnan aluevalvontalain nojalla viimekädessä voimakeinoja käyttäen.

Merikuljetusten suojaamisessa tärkeä oikeudellinen jaottelu on suojattavan aluksen lippuvaltio, ei sen omistussuhde tai sen kuljetaman lastin omistus. Näin Suomella on oikeus suojella myös Suomen lipun alla purjehtivia aluksia myös kansainvälisillä vesialueilla.

– Tarvittaessa tämä toteutetaan viranomaisyhteistyönä resurssien ja tehtävien yhteensovittamisella, operaatiopäällikkö Rautava vakuuttaa.

Juhapekka Rautavan mukaan eteen tulee tilanteita, jolloin viranomaisyhteistyö joutuu koetukselle. Esimerkiksi vihamieliset tahot pystyvät vaikuttamaan meriliikenteeseen muillakin keinoin kuin laajentamalla konfliktia aseelliseksi.

– Puhutaan ns. harmaasta vaiheesta tai hybridi-vaikuttamisesta. Viranomainen, jolla on kohteeksi joutuneen alan toimivaltuudet, on tällöin vastuussa tilanteen hoitamisesta. Meriliikenteen turvaamisen viranomaisyhteistyö on hyvällä tasolla ja sitä harjoitellaan aktiivisesti.

Meriliikenteen johtamisen vastuuviranomaista ei ole normaalioloissa valtakunnallisesti määritetty. Valmiuslain 79§:ssä on voimassa Liikenne- ja viestintävirasto johtaa ja valvoo vesikuljetuksia.

Kansainvälinen yhteistyö lisää turvallisuutta

Merivoimilla oli vuoden 2022 aikana useita laajoja harjoituksia, joihin osallistui myös

lukuisten Nato-maiden sota-aluksia. Yhteisoperaatioiden tavoitteisiin kuuluivat mm. kansainvälisen avun antaminen ja vastaanottaminen.

– Natolla on *Allied Maritime Command* (MARCOM) alaisuudessa oma NATO Shipping Centre, jonka eräs tehtävä on yhteensovittaa kauppamerenkulkua ja merellisiä sotilastoimintoja, Rautava muistuttaa.

Operaatiopäällikkö Juhapekka Rautavan mukaan Merivoimien kansainvälisten kumppanien harjoittelu Suomen merialueilla sekä lähivesillä vahvistavat suomalaisen merenkulun turvallisuutta.

– Suomen Nato-jäsenyys tulee varmasti vaikuttamaan positiivisesti kauppamerenkulun turvaamiseen. Tilannetietoisuus ja tilannekuva maailmanlaajuisesta kauppamerenkulusta selkiytyy ja sen myötä myös ennakoitavuus paranee, operaatiopäällikkö Rautava ennakoii. ⚓

Palkkaratkaisujen tulee huomioida kasvaneet elämisen kustannukset

Kuljetusalojen ammattiliittojen puheenjohtajien tapaamisessa 16.1.2023 luotiin yhteistä tilannekuvaa työmarkkinatilanteesta. Työntantajien nähdään hakevan tehostuksia ja sivuuttavan työntekijäpuolen tarpeet palkkaratkaisuista, jotka huomioisivat kasvaneet elämisen kustannukset.

SAK julkaisi joulukuussa päätöksen jäsenliittojen välisen koordinaation lisäämisestä. Vaikka työntantajaleiri luopui julkisesti aiemmin keskitetystä sopimisesta, niin todellisuuden neuvottelupöydissä työntantajien koordinaatio näyttää vain vahvistuneen. Tällä neuvottelukierroksella se tulee esiin erityisesti Teknologiateollisuuden (palkka)ratkaisujen odottamisena,

joka näyttää ajavan laajan joukon aloja sopimuksettomaan tilaan ja laajoihin työtaisteluihin.

– Olemme jo aikaisemmin koordinoineet Kuljetusliittojen kesken neuvottelutoimintaa, ja SAK:n liittojen lisääntynyt palkkaneevottelujen keskinäinen koordinaatio on tarpeellinen lisä neuvottelujen edistämiseksi, RAUn puheenjohtaja **Tero Palomäki** toteaa.

Kuljetusaloilla toimivista ammattiliittoista AKT, RAU, IAU, JHL raideammattilaiset sekä Norran lentäjähdistys FAPA käyvät parhaillaan työehtosopimusneuvotteluja ja PAU palkankorotuksista. SMU:lla on useita pieniä sopimuksia auki.

Kuljetusalan pitkän jänteen houkuttelevuus ratkaistaan neuvottelupöydissä

Kuljetusala on tärkeä yhteiskunnan toiminnan mahdollistaja, ja alan merkitys on kasvanut Ukrainan sodan korostaessa huoltovarmuuden merkitystä yhteiskunnan eri tasoilla.

Moni ammattijärjestö kertoo kuljetusalojen houkuttelevuuden vähenemisestä ja työntantajat ongelmista rekrytoida alalle riittävästi osaavaa työvoimaa.

Kuljetusaloilla epäsäännöllinen vuorotyö ja haasteellinen työympäristö eivät ole vetoimatekijä.

– Ilmailualan yrityskehitys on ollut jatkuvien muutosten kourissa viimeiset vuosikymmenet. Esimerkiksi IAU:n solmimien työehtosopimusten soveltamisalueiden työt

Kuljetusalan ammattiliittojen yhteisessä tapaamisessa olivat edustettuina:

- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU ry
- Rautatiealan unioni RAU ry
- Suomen Merimies-Unioni SMU ry
- Raideammattilaiset JHL ry
- Ilmailualan Unioni IAU ry
- Finnairin liikennelentäjiä edustava Suomen Liikennelentäjäliitto ry (SLL)
- Suomen Lentäjäliitto ry (FPA)
- Suomen lennonjohtajien yhdistys SLJY ry

ovat säilyneet pitkälti samoina koko 2000-luvun, mutta sen piirissä toimivista työnantajayrityksistä on jäljellä vain yksi – Finnair. Kaikki muut työnantajat ovat vaihtuneet, moni useampaankin kertaan, IAU:n puheenjohtaja **Juhani Haapasaari** toteaa.

– On selvää, että tällainen jatkuva muutos tulee olemaan jatkossa entistäkin suurempi haaste toimialalle, ellei ammattitaitoisen työvoiman asemaa erilaisissa muutostilanteissa pystytä sopimusperusteisesti parantamaan. ⚓



Merivoimien ja Naton yhteiset harjoitukset Itämerellä viime kesältä.



Matkailualan toimijat: Matkailu on vientiala

Suomen matkailutuloja on mahdollista kasvattaa jopa miljardilla per vuosi, kun Suomea saadaan tehtyä tutuksi maailmalla.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa järjesti tammi-kuun alussa tilaisuuden, jossa matkailualan toimijat maalta, mereltä ja ilmasta kertoivat ensimmäistä kertaa historiassa yhteisistä tavoitteistaan Suomen hallitusohjelmaan. Tilaisuudessa olivat edustettuina Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa, Visit Finland, Suomen Matkailualan liitto, Finnair, Eckerö Line, Viking Line ja Lapin Matkailulinkeihin Liitto.

Vain 10 prosenttia tuntee Suomen maailmalla

Koronapandemian aikaan 2020–2021 Suomi menetti Visit Finlandin arvion mukaan jopa 8–12 miljardin euron matkailutulon, josta kansainvälisen matkailun menetykset olivat kahdeksan miljardia. Matkailu on lähentynyt elpymään Pohjoismaissa, mutta Suomessa muita maita hitaammin.

– Meidän olisi mahdollista kasvattaa matkailutuloa jopa miljardilla eurolla joka vuosi, jos pääsisimme samaan tasoon muiden Pohjoismaiden kanssa, sanoo Visit Finlandin johtaja **Kristiina Hietasaari**.

Suurin pullonkaula matkailun kasvulle on tällä hetkellä Suomen alhainen tunnettuus, joka on tällä hetkellä heikko: vain 10 prosenttia maailman ihmisistä tietää maamme, tutkimukset osoittavat.

Jotta Suomen tunnettavuutta saadaan kasvatettua ulkomailla, edellyttää se panostuksia matkailun markkinointiin. Tällä hetkellä markkinointiresurssit ovat alimitoitettuja alan potentiaaliin nähden.

– Vaikka matkailussa ollaan nyt kuopassa, vuonna 2025 voisimme saavuttaa Euroo-

Suomen vahva valtti matkailussa on puhdas luontomme.



Matkailualan toimijat kertoivat yhteisen pöydän ääressä alan hallitusohjelmataavoitteista: Kuvassa vasemmalta: Taru Keronen (Eckerö Line), Nina Forsell (Lapin Matkailulinkeihin Liitto), Johanna Boijer (Viking Line Oyj), Kristiina Hietasaari (Visit Finland), Heli Mäki-Fränti (Suomen Matkailualan liitto), Timo Koskinen (Finnair Oyj) ja Timo Lappi (Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa).

pan tasolle matkailussa. Suomi tulee kyllä nousemaan.

Matkailun viennin arvo vuonna 2019 oli 5,3 miljardia.

– Matkailu tulee olemaan tulevaisuudessa nopeimmin kasvavia vientialojemme maailmalla. Ilmasto lämpenee ja leuto Suomi on esimerkiksi kuumaan Etelä-Eurooppaan nähden houkutteleva matkakohde.

Ennen koronapandemiaa matkailuala työllisti 154 000 työntekijää. Kuten hyvin on tiedossa, niin maissa kuin merillä kärsitään ravintola- ja matkailualalla erittäin suuresta työvoimapulasta. Alan houkuttelevuuden lisääminen ja työntekijöiden rekrytoiminen teettävät töitä niin maissa kuin merillä.

Suomen matkailun tuloista 40 prosenttia Uudeltamaalta

Suomeen saavutaan lentäen tai meriteitse. Eckerö Linen toimitusjohtaja **Taru Keronen** kertoi, että turistit jättävät Helsinkiin 600 miljoonaa euroa.

Uudenmaan rooli Suomen matkailussa ei ole muutoinkaan mitätön: noin 40 prosenttia kaikesta Suomen matkailutulosta tulee Uudeltamaalta. Tämä on hyvä pitää mielessä, kun katsomme kohti tulevaisuutta ja mietimme esimerkiksi risteilytarjontaa. Uudenmaan vetovoimaan uskotaan. Hel-

Matkailija, joka harkitsee Suomeen matkustamista, harkitsee samaan aikaan myös 26 kohdemaata.

sinkiin alettiin rakentaa ennen koronapandemiaa paljon hotelleja.

Tänä päivänä Helsingin vanhoja arvokiinteistöjä pystyy remontoimaan suhteellisen kevyellä byrokratialla vaikkapa luksushotelleiksi, jos vain on pääomia. Luksushotellien asiakaskunta on varakkaampaa, mutta tällaista asiakaskuntaa löytyy maailmalta, se vain on saatava houkutelua Suomeen.

Suomen vahvoja valtteja matkailussa ovat puhdas luontomme ja raikas ilma, jota hengittää. Suomessa on myös paljon kovan-tasoisia ravintoloita eri puolilla Suomea, jotka pärjäävät erittäin hyvin kansainvälisissä vertailuissa. Suomessa on vahva ja taitava ravintola-alan osaaminen ja osaajat sekä puhtaat raaka-aineet.

– Suomessa pieniltä paikkakunnilta saatua löytyä Michelin-tähti-ravintoloita, matkailualan **Timo Lappi** muistutti. 📍

Finnlinesin uudet rahti-matkustajalaivat purjehtivat Suomen lipun alla

– vakituista työtä tarjolla 200 uudelle työntekijälle ja rekrytoinnit alkavat heti

Itämeren sujuva rahtiliikenne on Suomen kaupalle, teollisuudelle ja huoltovarmuudelle elintärkeää. Esimerkiksi Suomen ja Ruotsin viennistä ja tuonnista noin 90 prosenttia kulkee meritse.

Finnlines ja Merimies-Unioni saivat joulukuun lopussa 2022 aikaan neuvottelutuloksen, joka varmistaa sen, että Finnlinesin vuonna 2023 liikenteessä aloittavat Superstar-luokan rahti-matkustaja-alukset, eli ropax-alukset, liikennöivät Suomen lipun alla.

Uudet laivat tarjoavat 200 uutta vakituista työpaikkaa. Tämän lisäksi laivat työllistävät runsaasti kausityöntekijöitä.

– Itämeren sujuva rahti- ja henkilöliikenne on Suomen kaupalle, teollisuudelle ja huoltovarmuudelle elintärkeää. Yhtenä esimerkkinä tästä on se, että sekä Suomen et-

Uusien alusten matkustaja-kapasiteetti on 1 100 henkeä.

SUPERSTAR ROPAX -ALUKSET / FINNSIRIUS JA FINNCANOPUS

- Liikennöinnin arvioitu aloitus vuoden 2023 syksyllä Naantali–Långnäs–Kapellskär-reitillä
- Rahtikapasiteetti 5 200 kaistametriä eli esimerkiksi 250 rekkaa ja 200 henkilöautoa
- Matkustajakapasiteetti 1 100
- 323 matkustajahyttiä
- 64 miehistöhyttiä



tä Ruotsin välisestä viennistä ja tuonnista noin 90 prosenttia kulkee meritse. Olen tyytyväinen neuvottelutulokseen ja siihen, että myös Finnlinesin uudet Superstar ropax-alukset tulevat liikennöimään Suomen lipun alla ja työllistävät suomalaisia merenkulkijoita, Merimies-Unionin puheenjohtaja **Kenneth Bondas** sanoo.

Finnlines on suuri työnantaja merenkulkijoille Suomessa. Finnlinesin lähes 1 000 merenkulkijasta suomalaisia on yli 700. Laivaston 23 aluksesta 18 purjehtii Suomen lipun alla.

Rekrytoinnit alkavat saman tien

Sopimus luo 200 uutta vakituista työpaikkaa suomalaisille merenkulkijoille ja tarjoaa lisäksi työpaikkoja sesonkityöntekijöille. Uusien alusten henkilöstön rekrytointi aloitetaan saman tien.

– Arvostamme suomalaisen merenkulkijan erityisosaamista ja samalla voimme taata kaikille asiakkaillemme, niin matkustajille kuin rahtiasiakkailemme, laadukkaan suomalaisen tuotteen. Suomen lippu varmistaa ensiluokkaiset rahtipalvelut ja parhaan matkustusmukavuuden. Lanseeraamme aivan uuden palvelukonseptin, jonka toteuttamiseksi aloitamme rekrytoinnit hyvissä ajoin, Finnlinesin matkustajaliikenteestä vastaava johtaja **Marco Palmu** sanoo.

Uudet ropax-alukset liikennöivät Suomen, Ahvenanmaan ja Ruotsin välillä Naantali–Långnäs–Kapellskär-reitillä. Alukset varmistavat entistä vastuullisemman vaihtoehdon sekä matkustamiselle että tavaraliikenteelle.

Kummankin aluksen matkustajakapasiteetti on 1 100 eli noin kaksinkertainen reitin nykyisiin laivoihin verrattuna. Myös rahtikapasiteetti kasvaa noin 4 000 kaistametrinä 5 200 kaistametriin. Uudet ropax-alukset ovat osa Finnlinesin 500 miljoonan euron investointiohjelmää. ⚓

Viking Line siirtää M/s Viking XPRS:n Suomen lipun alle

Viking Line Abp on päättänyt rekisteröidä matkustaja-aluksensa M/s Viking XPRS:n Suomen alusrekisteriin. Liikennöinnin vuonna 2008 aloittanut alus on ollut rekisteröitynä Viroon vuodesta 2014.

Päätös rekisteröidä alus Suomeen perustuu siihen, että varustamo haluaa helpottaa henkilökunnan rekrytointia ja hallinnoida kaikkea henkilöstöä itse ilman välikäsiä. Tavoitteena on saada lippuvaltion vaihtaminen toteutettua vuoden 2023 ensimmäisen neljänneksen aikana.

Viking Line tulee julistamaan kaikki M/s Viking XPRS:n tehtävät haettavaksi Suomen lipun alla tietyin harvoin poikkeuksin. Tehtäviin voivat hakea sekä aluksen nykyiset työntekijät (noin 175 henkilöä) että varustamon muilla Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla työskentelevät. ⚓



NAANTALIN SATAMA LAAJENEE ja valmistautuu Finnlinesin uusien Superstar ropaxien liikenteen aloitukseen

Naantalin satamassa ovat käynnissä mittavat laajennustyöt. Finnlines tuo Suomen lipun alle uusia Superstar-luokan rahti-matkustaja-aluksia, jotka aloittavat syksyllä Naantali-Långås-Kapellskär -reitillä. Superstar ropaxien rahtikapasiteetti 5 200 kaistametriä, eli esimerkiksi 250 rekkaa ja 200 henkilöautoa. Matkustajia yhden aluksen kyytiin voidaan ottaa 1 100.

Naantalin satama valmistautuu vastaanottamaan lisää ajoneuvoja ja matkustajia, kun Finnlinesin kaksi uutta Superstar ropaxia, *M/s Finnsirius* ja *M/s Finncanopus*, aloittavat syksyllä liikenteessä. Naantalin

sataman parkkialueita laajennetaan ja satamaterminaali remontoidaan uuteen uskoon. Henkilömatkustajat kulkevat jatkossa terminaalin kautta laivaan kuten lentokentällä. Terminaalista matkustajat kuljetetaan laivaan bussilla.

Satamavalvojat ovat sataman tietotoimisto

Naantalin sataman portinvartijana toimii satamavalvoja **Poppe Heinonen**, joka on yksi Naantalin 10 satamavalvojasta. Satamavalvojen väliaikainen "valvomo" on sata-

maan johtavan pääportin vieressä. Satamaterminaaliin valmistuu uudet sosiaalitalat ensi syksyksi, jonne satamavalvojat siirtyvät ja nykyinen evakopiste pääportilla jää varapaikaksi. Satamavalvojat seuraavat ja tunnistavat jokaisen satamaan saapuvan tai sieltä lähtevän ajoneuvon.

– Satamavalvojat hoitavat sataman kulunvalvontaa ja myönnämme kulkuluvat satamaan sekä hallinnoimme kulunvalvontaohjelmia. Suoritamme satamassa laaja-alaisesti muutakin kulunvalvontaa ja opastamme ihmisiä.

Satamien kulunvalvonta on kokenut reilussa 20 vuodessa suuren muutoksen, kun syyskuun 11. päivän terrori-iskujen jälkeen 2001 Yhdysvalloissa säädettiin uudet turvallisuusmääräykset, jotka koskivat kaikkia meriliikennettä harjoittavia satamia. Satamat suljettiin ulkopuolisilta, myös Naantalin satama. Naantalissa satamavalvoja **Juhani "Jussi" Tamminen** oli kiinnostunut digitaalisesta tekniikasta ja kehitti Naantalin satamaan kulunvalvontajärjestelmän, jossa satamaan pyrkiviä ajoneuvoja tunnistettiin rekisterikilpien tai tageiksi >>

Naantali on Suomen huoltovarmuuskriittinen satama ja solmukohta

NAANTALIN SATAMA on nykyisin yksi Suomen merkittävimmistä rahtiliikenteen satamista, jonka kautta on kulkenut parhaimmillaan vuosittain lähes yhdeksän miljoonaa tonnia tavaraa. Naantali kuuluu euroopanlaajuisen TEN-T-ydinverkon satamiin Suomessa ja Naantalia pidetään myös huoltovarmuuskriittisenä satamana. Ukrainan sodan kiristymisen seurauksena näkökulma on saanut yhä korostuneemman merkityksen.

Naantalin satama syntyi luonnostaan syvän vesiväylän päähän. Mikä parasta, Naantalin satama pysyy talvella sulana suhteellisen pitkään. Naantalin sataman teollinen toiminta alkoi 1948 Valtion polttoainevarastosta, josta syntyi Neste Oy. Öljynjalostamon ja sataman toiminnan alkaessa 1957 käynnistyi varsinainen satamatoiminta.

Satama-alueella toimi jo ennen sataman varsinaista syntyä suurteollisuutta, joista osa on vielä tänäkin merkittäviä toimijoita. Naantalin satamassa seisoo törröttävät suuret viljasiihot, joissa on valtion viljavarastot (nykyisin Suomen Viljava). Entinen Imatran Voiman voimalaitos kulkee tänä päivänä puolestaan nimellä Turun Seudun Energiantuotanto ja Mobil Oil tunnetaan puolestaan Exxon Mobilina, jonka isot säiliöt ovat aivan satamaan johtavan tien kupeessa.

– Naantalin satamaan rakennettiin myös Stevenan uusi sementtisiilo, satamavalvoja **Poppe Heinonen** esittelee toiminnan laajentumista.

M/s Fjärdvägen kuljettaa paljon rahtia Naantalin ja Ahvenanmaan välillä Naantalin satamassa ehdottomasti mainitsemisen arvoista on huoltovarmuuden

kannalta myös Rederi AB Lillgardin omistama rop-ro-alus *M/s Fjärdvägen*, joka liikennöi Naantalin ja Ahvenanmaan Långnäsien välillä. Aluksen kyydissä kuljetetaan paljon rahtia Suomen ja Ahvenanmaan välillä.

Satamavalvojat vastaanottavat kaikki Naantaliin saapuvat laivat ja hoitavat niiden kiinnityksen sekä irrotuksen.

– Hoidamme lisäksi aluspalveluita, eli annamme laivoille vettä ja sähköä. Talvisin harjaamme välillä autolauttojen kansia.

Satamavalvojat, jos ketkä, tietävät mitä tuotteita Naantalin sataman kautta kuljetetaan.

– Merkittävimpiä tuotteita ovat erilaiset viljat. Haketta saapuu myös paljon, jota poltetaan Turun Seudun Energian voimalaitoksessa. Hiiltä ei ole alasajettu kokonaan, vaan sitä saapuu edelleen Ukrainan sodan johdosta, Poppe Heinonen viittoilee satamassa.

– Muita Naantaliin laivattavia bulkki-tuotteita ovat sementti – ja suolaa tulee myös aika paljon. Sitten on pienempiä määriä soodaa, soraa ja kipsiä – milloin mitäänkin. Luonnonmaan puolelle ajetaan aika paljon romua ja kierrätyslasia.

Sataman monitoimitalkkari

Satamavalvojen työ on liikkuvaista. Satamassa suoritetaan erilaisia työtehtäviä koko työvuoron ajan. Poppe Heinonen pitää Naantalin satamavalvojen työvuorojärjestelmää toimivana.

– Työvuoromme on 12 tuntia keskeytymättömällä systeemillä (yöt ja päivät). Työjaksoimme kestää viisi vuorokautta, jonka jälkeen on saman verran vapaata. Tykkään työämme vuorottelusta >>



Naantalin satamassa ovat suuret viljasiihot, joissa on valtion viljavarastot (nykyisin Suomen Viljava). Naantalin satamassa käsitellään monipuolisesti tavaraa kuivarahdista nesteisiin ja trailereihin.



Merimies-Unionin satama-alan osasto piti kokouksen Naantalissa loppusyksystä ja tutustui Naantalin sataman toimintaan.

Kuvassa vasemmalta Marko Taipalus (Naantalin satama), Mikael Rainosalo (Kokkolan satama), Tapio Ristimäki (Porin satama), Poppe Heinonen (Naantalin satama) ja Jorma Sipari (Turun satama).

kutsuttujen tunnistuslaitteiden avulla. Näin syntyi Suomen ensimmäinen gsm-verkkoon pohjautuva kulunvalvontajärjestelmä.

Sittemmin Naantalin sataman määräyksiin on suhtauduttu satamassa hieman joustavammin ja vapaampi kulkeminen alueella on sallittu. Satamaan suuntaavaa ja sieltä lähtevää liikennettä ja valvotaan kuitenkin edelleen tarkkaan.

– Huollamme myös sataman portit ja kamerat mitä meillä on osaamista ja resursseja, satamavalvoja Poppe Heinonen selostaa monitorien ääressä.

– Satamavalvojat ovat aina olleet sataman tietotoimisto, joille soitetaan mitä erinäisimmistä asioista, joista opastamme. Pidämme satamassa silmät auki kulkiesamme ja hoidamme kaikenlaista poikkeamaraportointia.

Satamavalvojat suorittavat myös satamaan saapuvien laivojen liikenteenohjaimista ja määräävät laituriapaikkoja.

– Laituriapaikat jaetaan tiettyjen sääntöjen mukaan. Niistä vastaan liikennepäällikkö, mutta myös satamavalvoilla on aika paljon omaakin vastuuta, että mihin laivat laitetaan missäkin järjestyksessä.

– Kesäisin meiltä tiedustellaan myös paljon Naantalissa vierasvenesatamapaikkojen varauksista, jossa toimii kuitenkin oma yrittäjä.

Satamassa liikkumista sujuvoitetaan

Naantalin sataman laajennus ja liikennejärjestelyiden muutos tuovat Naantaliin jopa 1 100 matkustajaa per lähtö. Opastamisen ja neuvonnan tarve lisääntyy. Matkustajat ohjataan jatkossa satamaterminaaliin, johon tulee lentokenttää muistuttavat automaattiset matkajärjestelytoiminnot, mutta pienemmässä mittakaavassa.

Matkantekoa sujuvoitetaan automatisaation avulla, mutta terminaalihenkilökuntaa tarvitaan ilman muuta myös jatkossa.

– Turvatarkastus tehdään tarvittaessa. Turvatarkastukset tulevat kasvamaan työsamme jonkin verran kasvavan matkustajamäärän johdosta. Turvatarkastuksessa käytetään Traficomien lomaketta, jossa kysytään matkustajan henkilötiedot ja matkalippu sekä kysytään hieman matkan syytä ynnä muuta. Turvatarkastuksessa ei kajota ihmiseen, eikä mennä ajoneuvoihin.

Naantalin satamaterminaaliin tehdään parhaillaan suurta remonttia, jotta se on valmis vastaanottamaan risteilyvieraat. Kulkemisesta pyritään tekemään mahdollisimman sujuvaa. Risteilymatkustajat kuljetetaan satamaterminaalista suoraan bussilla laivaan. Henkilöajoneuvot ja raskas liikenne kulkevat laivaan kuten tähänkin saakka. Uusissa Superstar ropaxeissa on rahtikapasiteettia jopa yli viisi kilometriä per alus. 📍



Finnpilotin Turussa sijainnut luotsiasema muutti Turusta Naantalin sataman terminaaliin. Naantalin satama tarjoaa miehistöä, eli Finnpiilot voi tarvittaessa tilata miehistöä luotsiajoihin.



Finnlinesin uudet Superstar ropax-laivat kiinnittyvät laituriin "automuuringilla", eli imukupeilla. Aluksen ollessa satamassa käytetään maasähköä, mikä lisää vihreää siirtymää



Satamavalvoja Poppe Heinonen työpaikallaan Naantalin satamassa. Vapaa-ajallaan hän purjehtii ja toimii puoliammattilaisena muusikkona ja keikkailee. Popen instrumentti on kitara. – Musiikkihommat kulkevat suvussa, josta löytyy enemmänkin muusikoita.

ja se sopii hyvin omaan elämäntilanteeseen, Heinonen kertoo.

Satamavalvojat ovat sataman monitoimitalkkareita, sillä he hallitsevat myös kauhakuormaajien ajon.

– Välillä teemme kauhakuormaajilla erilaisia nostotöitä ja harjaamme keväisin kenttiä, jos siellä on jotain lastijäämiä ynnä muuta. Talvella on lumitöitä. Osa alueistamme on ulkoistettu lumitöiden puolesta, mutta osan hoidamme itse. Kun satama-alue laajenee ja tulee enemmän matkustajia, on lumitöissäkin suurempi työ jatkossa, Poppe Heinonen arvelee.

Luotsi kyyditään luotsikutterilla laivaan

Satamavalvojat hoitavat Naantalissa myös venepalvelua ja kuljettavat luotsin luotsikutterilla laivaan.

– Suuri osa luotseista saapuu Naantaliin Utöstä, mutta myös Hangosta ja Iso-karista. Luotsikutteria ajetaan pisimmil-

lään noin 10 mailia per sivu ja normaali matka on sellaiset kuusi mailia.

Luotsikutterin ajo vaatii pätevyyskirjat. Poppe Heinonen kävi aikoinaan Turun merikoulun ja opiskeli perämiesluokan ja työskenteli hetken merillä ennen kuin jäi Naantalin satamaan töihin. Naantalin sataman palveluksessa hän on ollut nyt 12 vuotta.

Luotsikutterin ajo on vähentynyt viimeisen vuoden aikana, kun Neste ilmoitti marraskuussa 2020 Neste lakkauttansa Naantalin jalostamon toiminnan. Naantaliin jätettiin jäljelle vain terminaali- ja satamatoiminnot jalostamon viereisellä Tupavuoren säiliöalueella. Nesteen toimintojen vähentymisen myötä myös luotsikutteriajo vähentyi. Kutteri on Finnpiilotin omistuksessa, jota satama on aiemmin vuokrannut. Tällä hetkellä satama tarjoaa miehistöä, eli Finnpiilot voi tarvittaessa tilata miehistöä luotsiajoihin. Finnpiilotin Turussa sijainnut luotsiasema

muutti Turusta Naantalin sataman terminaaliin.

Nesteen Naantalin jalostamon lopetusuutinen oli suuri isku paitsi Naantalille, myös suomalaisille. Ukrainan sodan myötä Suomen omien öljykuljetusten turvaaminen ja öljyn varastointi huoltovarmuuskäytökulmasta ovat jälleen ajankohtaisempia kuin vuosikymmeniin.

Öljypuomi vedetään satamassa voiteluöljylaivan ympärille

Naantalissa sijaitsee yhä amerikkalaisen Exxon Mobilen Naantalin voiteluainetehdas (ExxonMobil Finland), joka perustettiin sataman kupeeseen 1957. Tehdas on Euroopan suurin moottori- ja vaihteistoöljyjä ja laivaöljyjäkin valmistava tehdas.

Voiteluöljyä kuljettavan tankkerin tulo satamaan tietää satamavalvojille öljypuomitustyötä. Se on suuri ja raskas työ. Voiteluöljylaivan ympärille vedetään veneestä käsin öljypuomi.

– Meillä on suhteellisen uusi alumiinivene, jolla pystymme vetämään öljypuomin aluksen ympärille. Öljypuomin vetäminen on vielä helppoa, mutta sen märkänä ja kylmänä takaisin kelaaminen hyvin raskasta.

Naantalissa öljypuomi kelataan koneella takaisin rullaksi. Koneellinen kelaus helpottaa työtä, sillä joissakin satamissa öljypuomi nostellaan käsin märkänä ylös konttiin kuivumaan. Työ vaatii kovaa fyysistä voimaa ja sisua, kun kankea ja kylmästä koppura puomi pitää nostaa ylös kuivumaan. Heikompi voimainen ei työhön edes pysty, pohtivat satamavalvojat eri työtapojen eroa satamavalvojen syyskokouksessaan Naantalissa.

Satama-alan osasto tutustui Naantalin satamaan ja piti samalla syyskokouksen Satama-alan osasto piti Naantalissa loppuvuodesta syyskokouksen, jonka aikana tutustuttiin muutostöiden kourissa ole-

vaan Naantalin satamaan. Naantalin satamaa esitteli satamavalvoja Poppo Heinonen. Seikkaperäisen satamakierroksen päätteeksi pidettiin satamavalvojen syyskokous Naantalin kylpylässä. Siinä riittikin asiaa, sillä kokous venyi aina ilta-yhdeksään. Kokouksessa ei jaaritettu turhia, mutta käytiin läpi kuulumisia Suomen eri satamista. Satamat ovat Suomen liikenteen solmukohtia.

– Satama-alan osasto tarjoaa hyvän yhteydenpidon ja ajatustenvaihdon forumin eri satamien välillä. Satamavalvojen on tuntee muitakin satamia kuin omansa. Jokaisessa satamassa on omat toimintatapansa, paikalla olleet kokousedustajat toivat esiin.

– Ihmisiä on hyvä tiedottaa eri asioista. Voimme ottaa oppia toistemme kivistä kengissä ja toisinpäin. Hyviä toimintatapoja kannattaa aina kehittää laajemmalti. Satamavalvojat ovat toisilleen tärkeä tukiryhmä. 📍

Meriliikenteen päästöt lisätään yleiseen päästökauppaan vuonna 2024

EU:ssa päätettiin joulukuussa, että EU:n päästöjä vähennetään 62 prosenttia vuoteen 2030 mennessä. Meriliikenteelle ei tule omia päästöoikeuksia, vaan ne liitetään täysimääräisesti osaksi kiinteiden laitosten päästökauppaa.

Euroopan jäsenmaat, parlamentti ja komissio pääsivät joulukuun lopussa 2022 alustavaan sopuun EU:n päästökaupan uudistamisesta. Uudistusten myötä päästökauppa laajenee vuonna 2024. Meriliikenteen päästöt lisätään yleiseen päästökauppaan.

EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi EU:n nykyistä, suuret teollisuus- ja energiantuotantolaitokset kattavaa päästökauppaa kiristetään ja siihen sisällytetään meriliikenteen päästöt.

EU:n nykyisen, meriliikenteellä laajennettun päästökaupan päästöjä vähennetään 62

prosenttia vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 päästötasoon. Tämän saavuttamiseksi päästökaton vuosittaista leikkausta kiristetään ja lisäksi päästökatoon tehdään kaksi kertaleikkausta, ensimmäinen vuonna 2024 ja toinen vuonna 2026.

Päästökauppaan sisällytetään bruttovetoisuudeltaan 5 000:n ja sitä suurempien matkustajia tai kaupallista rahtia kuljettavien alusten päästöt niiden liikennöidessä tai satamassa ollessa EU:n sisällä sekä puolet niistä päästöistä, jotka aiheutuvat reiteillä EU:n ulkopuolelle.

Kasvihuonekaasuista huomioidaan hiilidioksidin lisäksi vuodesta 2026 lähtien myös metaani ja typpioksiduuli. Talvimerenkulun osalta päästökaupassa huomioidaan alusten jäävahvisteisuus. Jäänmurtajat jäänmurtotehtävissä eivät tule päästökaupan piiriin.

Päästökauppa toimii pörssissä

Päästökauppajärjestelmä käynnistettiin vuonna 2005. Tällä hetkellä erilaisia päästö-

kauppoja on maailmassa 34 kappaletta. Meriliikenne siirtyy *yleiseen päästökauppaan* ensi vuoden alussa.

Päästökaupassa käydään kauppaa oikeudesta päästää. Päästökaupan hinta määräytyy yhteisellä markkinalla (pörssi). Yksi päästöoikeus on yksi hiilidioksiditonni. Toimijat, eli yritykset, tekevät laskelmia, onko niiden järkevämpää laskea päästöjä vai maksaa päästöistä.

Päästöoikeudet luo Euroopan komissio, joka valvoo niiden kokonaismäärää. Päästöjä siis tarkkaillaan ja raportoidaan. Suomessa valvova viranomainen on Traficom.

EU:n päästökaupan arvo 700 miljardia vuonna 2021

Päästöt olivat 1,3 miljardia tonnia vuonna 2021. Suomen omat päästöt vuona 2021 olivat noin 20 miljoonaa tonnia, joista Suomen 10 suurimman päästäjän, eli yrityksen, päästöt olivat 13,6 miljoonaa tonnia.

EU:n päästökaupan arvo oli 700 miljardia vuonna 2021. 

Suomen päästöt vuonna 2021 olivat noin 20 miljoonaa tonnia.



Oikeusapua puhelimitse

EVERSHEDS
SUTHERLAND

p. 010 684 1400

Eversheds Asianajotoimisto | eversheds.fi

Jäsenetuna lakineuvonta yksityiselämän asioissa

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

PUHELINNEUVONTA

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

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

PALVELUN LAAJUUS JA RAJAUKSET

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

Jäsen voi kysyä neuvoa esimerkiksi asunto-osakkeisiin ja kiinteistöihin liittyvissä asioissa sekä muun muassa avio- ja avoliittoon, lapsiin,

perintöön, testamentteihin, osituksiin, lahjoi-
tuksiin jne. liittyvissä asioissa.

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

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

eversheds.fi



Luontoisetu- korvaukset nousivat vuoden alusta

Ulkomaanliikenteen luontoisetu-
korvaukset ovat nousseet
9,1 prosentin verran.
Korotus tuli voimaan tämän
vuoden alusta.

Korotus seuraa kuluttajahinta-
indeksi nousua.

Korvausten tarkistamisesta
sopivat Merimies-Unioni ja
Suomen Varustamot.

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset 1.1.2023 alkaen

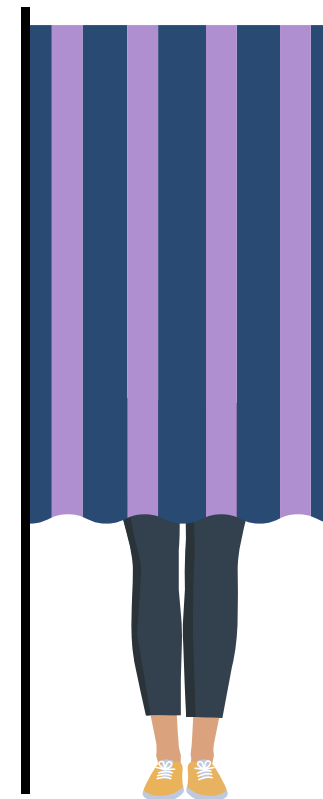
• vuosiloman ajalta 25,98 €
(- ravintokorvausosuus) 17,39 €
(- asuntokorvaus) 8,59 €

• vastikeaikana (rahti-alukset) 25,98 €
• työ- ja vapaajaksolta matkustaja-alukset 12,99 €

• sairauden aikana 25,98 €
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)

Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu
ravintoa ja / tai asuntoa aluksessa
• ravintokorvaus Suomessa 35,44 €
• ravintokorvaus ulkomailla 66,73 €
• asuntokorvaus laskun mukaan

Verottajan määräämä
luontoisedun verotusarvo 16,00 € / per päivä
360 € / enintään
kuukaudessa



Eduskuntavaalit Ennakko- äänestys laivoilla

Eduskuntavaalit sunnuntaina
2.4.2023. Ennakkoäänestys koti-
maassa 22.–28.3.2023 ja ulkomailla
22.–25.3.2023.

Ulkomailla olevan suomalaisen laivan
henkilökunta saa äänestää laivassa ennak-
koäänestysaikana.

Ulkomailla olevissa suomalaisissa lai-
voissa järjestetään ns. laivaaäänestys laivan

henkilökunnalle. Laivaaää-
nestys voidaan aloittaa jo 18.
päivänä ennen vaalipäivää,
mutta se lopetetaan samaan
aikaan kuin edustustoäänes-
tys eli 8. päivänä ennen vaali-
päivää. Laivaaäänestyksessä
saa äänestää vain laivan hen-
kilökunta. [↓](#)

LAIVAAÄNESTYS
vaalit.fi/laivaaanestys

ÄÄNESTÄMINEN
ULKOMAILLA:
[vaalit.fi/
aanestaminen-
ulkomailla](https://vaalit.fi/aanestaminen-ulkomailla)



VUOKRAMÖKIT 2023



VILLA VARPUNEN

Merimies-Unionin mökkien haku kesäkaudelle 2023 käynnistyy maaliskuussa

VIIKOT 22–34 (29.5.–28.8.) arvotaan erillisessä arvonnassa, arvonnassa
ulkopuolella ovat Levin, Himoksen ja Tahkon mökit. Levi, Himos ja Tahko
ovat normaalisti varattavissa 28.8.2023 asti.

Mukana arvonnassa on myös Lounais-Suomen osaston mökki **Meripesä**,
mutta sen arvontaan voivat osallistua vain osaston jäsenet.

Arvonta alkaa maaliskuun ensimmäisellä viikolla ja arvontaan voi osallis-
tua 3.4.2023 saakka, itse arvonta suoritetaan huhtikuun puolivälissä.
Arvontaan osallistutaan netissä olevan varaussivuston kautta ja arvontaan
voi osallistua neljällä vaihtoehdoisella viikolla.

Arvonnassa ovat mukana **Velskola, Villa Varpunen, Kustavi 1 ja 2** ja
Lounais-Suomen osaston jäsenille lisäksi Meripesä. Kesäviikkojen varaus-
tilanne tulee näkyviin arvonnasta jälkeen ja kaikki vapaaksi jääneet viikot
ovat sen jälkeen varattavissa ilman arvontaa. Arvonnassa ulkopuolella
olevat mökit ovat normaalisti varattavissa 28.8. asti, syksyn varaus-
kalenteri avataan myöhemmin kesällä.

KYSYMYKSIÄ JA VASTAUKSIA A-KASSASTA

Mikä on A-kassa?

Avoin työttömyyskassa A-kassa
on Suomen kolmanneksi suurin,
kaikille avoin, työttömyyskassa.
(Teollisuuden työttömyyskassa,
Rakennusalan työttömyyskassa ja Työttö-
myyskassa Finka muodostivat A-kassan
2022.)

**Mitä Kuljetusalan työttömyyskassan
sulautuminen A-kassaan tarkoittaa?**
Kuljetusalan työttömyyskassa sulautui
A-kassaan 1.1.2023 alkaen, jolloin **Kuljetus-
alan työttömyyskassan** jäsenet siirtyivät
A-kassan jäseniksi. Merimies-Unioni
vakuuttaa jäsenensä työttömyyden varalta
A-kassassa.

**Pitääkö A-kassan
jäsenmaksu maksaa erikseen?**
Merimies-Unionin jäsenmaksu vuodelle
2023 on 1,55 %. Jäsenmaksuun sisältyy
A-kassan jäsenmaksu ja sitä ei tarvitse
maksaa erikseen.

Merimies-Unionin jäsenen ei tarvitse
tehdä mitään, vaan työttömyyskassan jäse-
nyys jatkuu automaattisesti A-kassassa vuo-
denvaihteen jälkeen.

Missä asioissa A-kassa auttaa?
A-kassan jäsenenä voit saada ansio-
päivärahaa työttömyyden ajalta, liikku-
vuusavustusta kun saat töitä kauempaa ja
vuorottelukorvausta vuorotteluvapaan

ajalta. A-kassa auttaa jäseniään etuuksiin
liittyvissä asioissa.

Mistä löydän lisätietoa A-kassasta?
Tietoa A-kassan maksamista etuuksista ja
yhteystiedot löydät **A-kassa.fi**.

Työttömyysetuutta voit hakea A-kassan
eAsioinnista, johon pääset kirjautumaan
A-kassan verkkosivuilta. [↓](#)





Monta työtä, monta alaa – yksi työttömyyskassa!
Många jobb, många branscher – en arbetslöshetskassa!

NÄIN HAET ANSIOPÄIVÄRAHAA

1. Ilmoittaudu viimeistään ensimmäisenä työttömyys- tai lomautuspäivänä työttömäksi työnhakijaksi TE-toimistoon.
2. Täytä ansiopäiväraahakemus A-kassan eAsioinnissa hakemusjakson päätyttyä.
3. Tarkista, että sinulla on kaikki tarvittavat liitteet päiväraahakemukseen.
4. Lähetä ansiopäiväraahakemus liitteineen.
5. Toimita mahdollisesti pyydetyt lisäselvitykset ja puuttuvat liitteet.

A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa

Följ oss på some

@AvoinKassa



→ **eAsioinnin** ja tarkemmat hakuohjeet löydät verkkosivuiltamme.

→ Hakemusten ja eAsiointiin saapuvien viestien vastausajan voit tarkistaa päiväraahakemusten käsittelytilanteen yhteydestä.

→ Du hittar **E-tjänsten** och ansökningsinstruktioner från vår webbsida.

→ Du kan kontrollera behandlingssituationen och svarstiden för inkommande E-tjänstens meddelanden i sammanhang med behandlingssituationen.

SÅ HÄR SÖKER DU DAGPENNING

1. Anmäl dig senast den första arbetslöshets eller permitteringsdagen som arbetslös arbetssökande till TE-byrån.
2. Fyll i ansökan via A-kassans E-tjänst efter avslutad ansökningsperiod.
3. Kontrollera att du har alla behövliga bilagor för ansökan om dagpenning.
4. Skicka ansökan om dagpenning med bilagor.
5. Leverera eventuella begärda tilläggsutredningar och bilagor som fattas.

Riksdagens opposition föreslår återigen nedskärningar i sjöfartens bemanningsstöd i vårens riksdagsval

Riksdagsvalet anordnas söndagen den 2 april 2023. I Finland kan man förhandsrösta den 22–28 mars och i utlandet den 22–25 mars. På finska fartyg som befinner sig utomlands anordnar man förhandsröstning för fartygets personal (anvisningar finns på vaalit.fi/sv/fartygsrostning).

För sjömännen – och alla löntagare – är det viktigare än på länge att rösta i vårens riksdagsval. I slutet av 2022 offentliggjorde riksdagens opposition, Samlingspartiet och Kristdemokraterna, sina egna skuggbudgetar, där de kallar den finska sjöfarten för ”nöjessjöfart”. Samlingspartiet och Kristdemokraterna föreslår i sina skuggbudgetar en nedskärning av ”nöjessjöfartsdelen” av sjöfartens bemanningsstöd med drygt 75 miljoner euro av statens budget.

För sjöfartens del stannar inte nedskärningarna bara vid bemanningsstödet. Samlingspartiet föreslår i sin egen skuggbudget dessutom att statens andel av sjömanspensionskassans utgifter minskas med 10 miljoner euro.

Förslagen på nedskärning riktade mot sjömännen slutar inte ens där. Sjömansservicebyråns, dvs. SSB:s, verksamhet hotas också av nedskärningar.

I riksdagens senaste plenum i december 2022 röstade man om nedskärningen av sjöfartens bemanningsstöd. Samlingspar-

tiets och Kristdemokraternas förslag röstades ner med klar majoritet: 130–38.

Förslagen i riksdagen på en nedskärning av sjöfartens andelar av statens budget är allvarliga och visar att man helt klart inte förstår hur viktig den finska sjöfarten är för vår försörjningsberedskap och landets funktion. Det är viktigare än vad det varit på flera årtionden att trygga sjötransporterna under finsk flagg efter att Ryssland anföll Ukraina för ett år sedan i vår.

Dessvärre finns det inga tecken på att kriget får ett slut. Läget på Östersjön har istället stramats åt, och därför är det ännu viktigare att Finland tryggar sina sjötransporter. För det måste vi ha tonnage under finsk flagg och finska sjömän.

Nu är det viktigt att de finska sjömännen använder sin röst i vårens riksdagsval och röstar på en riksdagsledamot som stödjer den finska sjöfarten och förstår hur viktig den är för vårt lands funktion och framtid.

– Jag håller koll bakom mixerbordet, justerar ljud och ljus och ser till att allt fungerar. Det är hårt arbete, försäkrar Perttu "Auwo" Nurmi.

– Man måste komma ihåg att pengarna inte överförs i bemanningsstödet. Rederiet redovisar visserligen förskotts innehållningarna på arbetstagarrens löner samt arbetspension och olycksförsäkringsavgifterna till staten, men staten återbetalar dem till rederiet, påminner Perttu "Auwo" Nurmi.



M/s Gabriellas

Perttu "Auwo" Nurmi:

"Vi är inga nöjessjöfarare"

Oppositionspartierna Samlingspartiet och Kristdemokraterna presenterade en nedskärning av bemanningsstödet med drygt 75 miljoner euro i sin skuggbudget. Benämningen "nöjessjöfart" som partierna används förfärr personalen på Viking Lines M/s Gabriella.

TEXT JUHA GRANATH BILDER PAULA MIKKONEN OCH SAANA LAMMINSIVU

Vi har precis de sjömanskunskaper och – färdigheter som behövs, försäkrar **Perttu Nurmi**, ordförande för Fartygens underhållningsarbetare.

Viking Lines M/s Gabriella ankommer Skatudden från Stockholm vid tio på morgonen. Samtidigt börjar fartygets AV-tekniker Perttu Nurmi sitt 10,5-timmarsskift. Dagens första uppgift är att följa tangokungen **Kyösti Hietikko** och hans orkester, som uppträtt på fartyget, i land.

AV-tekniker Nurmi delar upp sitt arbete i två delar. Hälften syns inte, hälften både syns och hörs.

– På dagen gör jag det arbete som inte syns. Jag underhåller utrustningen, går igenom mötesgruppernas frågor och behov

samt svarar på och skickar e-post. På kvällen och natten mixar jag bandens musik och styr ljuset och ljudet på scenerna. Det ger upplevelser för både ögonen och öronen, säger Perttu Nurmi.

Trots att 52-åriga Perttu Nurmi har seglat på Viking Lines fartyg i tre årtionden är det ingen på de röda fartygen som känner till någon man vid namn Perttu Nurmi. Om man däremot frågar personalen eller t.o.m. passagerarna om Auvo med W kommer svaret med en gång med ett leende.

– Namnet kommer från land. När jag som ung man på 1980-talet var på en restaurang för att spela skivor fanns det två dörrvakter som var intresserade av litteratur. Den ena läste just då novellen Kuikka av

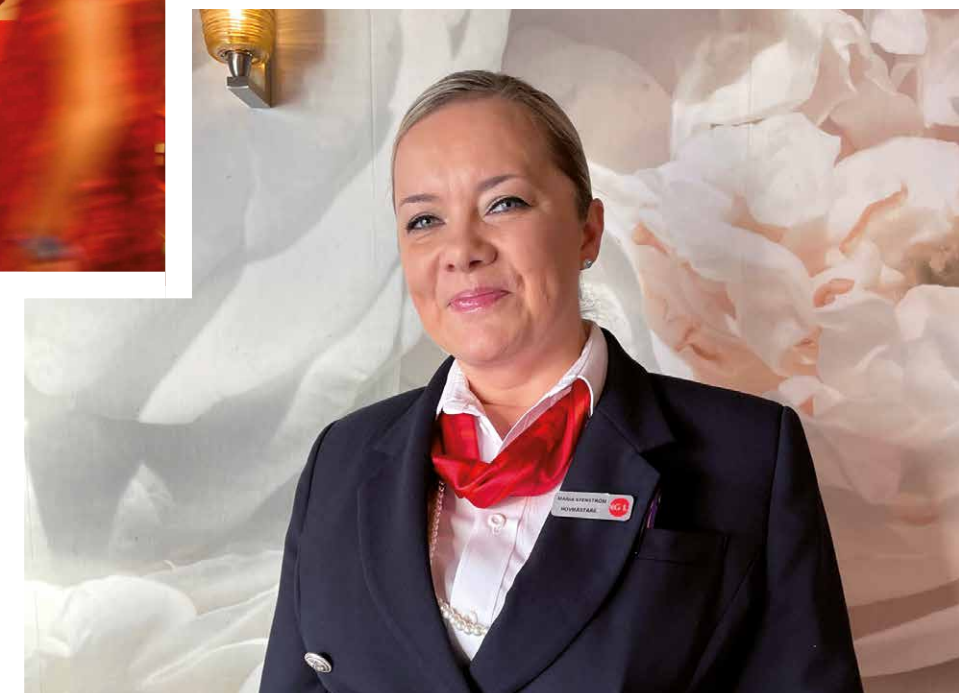
Veikko Huovinen. I den fanns det en äventyrare vid namn **Auvo Perttu**. Namnet fastnade, minns Auvo.

Auvo kom till Viking Lines M/s Mariella och M/s Amorella för att spela skivor genom en programbyrå 1991. Yrkesskickligheten satt där den skulle, då den unge mannen hade vunnit flera priser i nationella DJ-tävlingar. Med tiden började arbetsbilden däremot förändras, eftersom det inte fanns någon AV-tekniker på Amorella.

– Med åren hade teknikens roll i nöjesproduktionerna vuxit. Jag gick så smått från att spinna skivor till att arbeta som AV-tekniker och fick fast anställning 1994. Det sista giget som DJ på fartyget gjorde jag strax före millennieskiftet, berättar Auvo. >>



Mari Rönkkö från Idensalmi planerar och håller i barnprogrammen på M/s Gabriella. Innan hon blev fast anställd studerade Mari till läkemedelstekniker och arbetade bl.a. som reseguide och flygvärdinna. – Att hamna under svensk flagg skulle innebära en hel del osäkerhet. Nu betalar rederiet för min arbetsresa från Idensalmi till Helsingfors, men en svensk arbetsgivare skulle inte göra det.



Programvärden Max Holm och programvärdinnan Linda Karlsson: "Show Must Go On" – åtminstone till tre på morgonen.

Hovmästare Maria Stenström anser att i Finland en del politiker passagerarfartygens besättning som rena nöjesmakare och utgiftsposter. – De tycks glömma att passagerarfartygen tar tusentals och åter tusentals betalande kunder till landet (t. ex. Helsingfors) och tryggar en inkomst för otaliga artister.

Från Danny och Armi till den digitala världen

Under sin 30-åriga karriär har Auwo sett Finlands alla största underhållningsartister på estraden på sin arbetsplats. En uppgift som han minns väl var på M/s Sally Albattoss, då Auwo fick styra ljusen med en följespott i **Dannys** och **Armis** legendariska fartygsshow.

– Det var en unik show. Förutom att Danny är en bra manusförfattare hade han också gjort anteckningar i sitt manus för teknikerna så att de kunde se exakt hur showen gick och vilka ändringar de skulle göra. Då var det lätt att vara tekniker, säger Auwo.

Enligt Auwo arbetade Danny hårt och förde med sig yrkesskicklighet och professionalitet till fartygsunderhållningen.

– Nuförtiden uppträder alla de främsta artisterna i Finland på fartyget. Så här på rak arm kommer jag på **Matti** och **Teppo** och **Paula Koivuniemi**. Det är svårt att säga vem som är bäst, men de som är duktiga är duktiga. Till exempel Finlanders och Souvarit är bland de främsta i sin genre.

Även om dåtidens stora stjärnor fortfarande uppträder på fartygens estrader är tekniken som scenshowen kräver modern. Auwo behöver inte längre använda en handspegel för att rikta ljusen mot artisterna på scenen, utan showen har gått från helt analog till digital.

– Arbetet har på sätt och vis blivit lättare. Nu behövs det inte lika många människor, men det digitala ställer också sina egna krav. Eftersom allt inte längre färdas längs en sladd måste man förstå data- och nätverksidan och tusentals andra saker.

För Auwo är bevarandet av yrkeskunskaperna en ständigt pågående process.

– Det gör jag genom att läsa manualer och branschtidningar och genom att allt hålla mina smartare kollegor så nära som möjligt. Alla är bättre än någon annan på något. När man kommer ihåg det och erbjuder sina egna styrkor i gengäld flyter det på som det ska.

Sjöman eller nöjesmakare

Auwos rike ligger på åttonde våningen på M/s Gabriella intill nattklubben Cafe Mari.

Lokalen tjänar som verktygsbod, kafferum och samtalsrum för Sjömans-Unionens lilla fackavdelning Fartygens underhållningsarbetare.

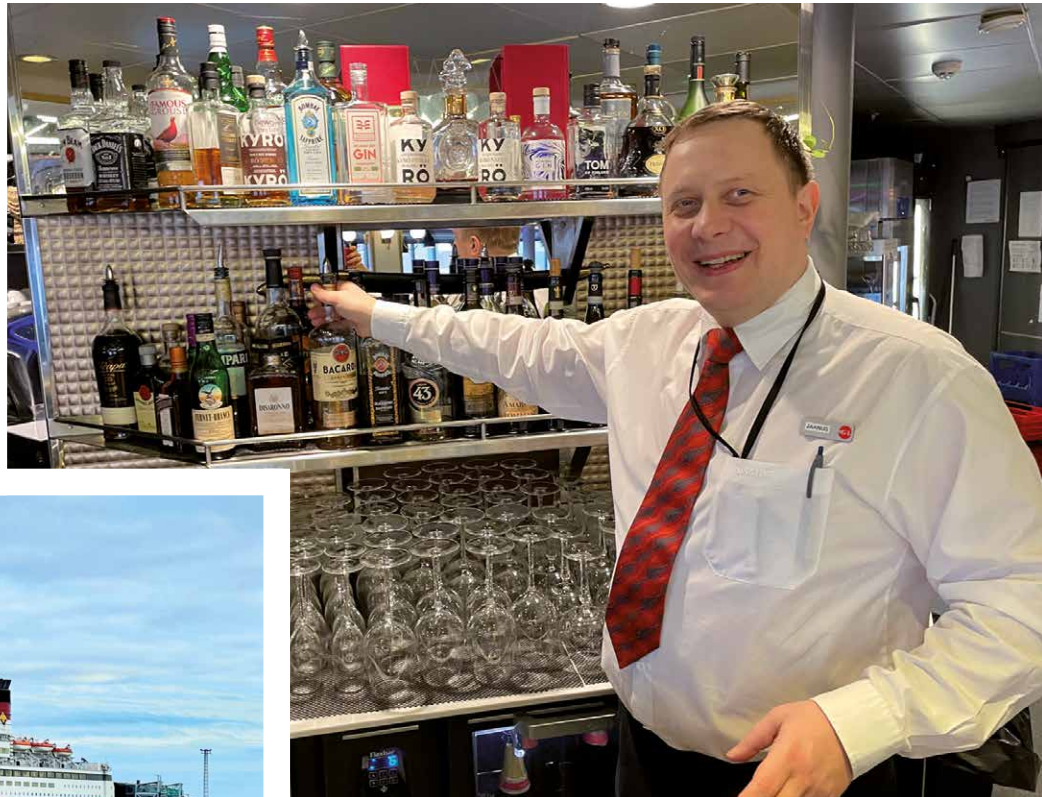
– Vår avdelning med cirka 100 medlemmar är liten, men aktiv. Vi arbetar bl.a. som programvärdar och -värdinnor, DJ:s, AV-tekniker, lekledare och croupier, säger avdelningens ordförande Perttu ”Auwo” Nurmi.

Auwos kaffebryggare går varm hela tiden, då samtalsämnet för dagen är passagerarfartygens bemanningsstöd som hotas av nedskärningar. Fartygets personal är bekymrade över oppositionspartierna Samlingspartiets och Kristdemokraternas planer på att skära ner bemanningsstödet med drygt 75 miljoner euro.

– Man måste komma ihåg att pengarna inte överförs i bemanningsstödet. Rederiet redovisar visserligen förskottsinnehållningarna på arbetstagarens löner samt arbetspensions- och olycksförsäkringsavgifterna till staten, men staten återbetalar dem till rederiet, påminner ordförande Perttu ”Auwo” Nurmi.



Croupiers
Pia Rehn
och Tommy
Kanerva.



Vinkassan Jaanus Tallimäe har arbetat tio år på M/s Gabriella. Han trivs bra i sitt yrke. Det har varit mycket kunder från början av året. Speciellt olika grupper och företag har hittat till fartyget, berättar Tallimäe.



– Förr fokuserade publiken mer på alkohol. Nu kommer den äldre publiken för att dansa i början av veckan, medan ungdomarna fyller dansgolvet på veckosluten, säger Max Holm och Linda Karlsson.

2022 beviljade staten 75,8 miljoner euro i bemanningsstöd. Stödet är avsett att förbättra besättningskostnadernas konkurrensförmåga på fartyg under finsk flagg. Partierna som föreslår nedskärningen stämplar stödet som ett ineffektivt företagsstöd och mottagarna som nöjessjöfarare.

– Vi är människor inom nöjesbranschen som arbetar till sjöss. Vi har grundläggande sjömanskunskaper. Beroende på dag övar vi på att använda räddningsutrustning, utlösa rutschkanan på fartygets sida och evakuera. Vi har gått alla nödvändiga grundkurser.

– På mina tidigare fartyg arbetade jag i över 20 år i förstahjälpengrupper i situationer där sjuksköterskans händer inte längre räckte till. Det handlade om hjärtstopp, hjärninfarkter, benbrott och att lugna anhöriga. I sådana situationer var underhållningssidan rätt långt bort, fryser Auwo.

Medlemmarna i Samlingspartiet har ett bra tillfälle att se ”nöjessjöfararna” i sitt rät-

ta arbete eftersom partiet bokade hela Gabriella för sin valkryssning.

Under svensk flagg?

Budskapet från Viking Lines ledning är tydligt. Om nedskärningarna i bemanningsstödet förverkligas kommer bolagets fartyg under finsk flagg att överföras till svensk flagg. Det vore också ödet för Gabriella.

– Jag har aldrig seglat för en svensk arbetsgivare. För mig är inhemsk flagg inhemsk flagg. Under finsk flagg är det lättare att sköta bl.a. social- och hälsofrågor, och pensionsåldern är klart lägre, säger Auwo.

Av Viking Lines fartyg är det bara Gabriella som trafikerar ruten Helsingfors–Åland–Stockholm. Förra året transporterade hon drygt en halv miljon passagerare.

– Om nedskärningarna förverkligas kommer sådana kryssningar under finsk flagg att upphöra. Frakten är det enda som skulle gå, och passagerarna skulle få nöja sig med ett

kafé och en matplats. Skulle det gynna samhället om passagerarna skulle minska och en stor mängd personal skulle mista sina jobb? frågar Auwo.

Förra året transporterade Viking Line fem miljoner passagerare. Tillväxten jämfört med coronaåret 2021 är hela 114 procent. Båtsman **Niklas Granrot** arbetar alldeles intill Auwo och uppmanar politikerna att tänka över sina nedskärningsförslag.

– Politikerna bör titta på världsläget. Vi har precis återhämtat oss från pandemins restriktioner, medan bränslepriserna och inflationen stiger på grund av kriget i Ukraina och miljökraven blir allt hårdare. En nedskärning av bemanningsstödet skulle radera allt som man åstadkommit, säger Granrot.

En nedskärning i bemanningsstödet skulle försätta fartyg under finsk flagg i en tuff konkurrenssituation. I t.ex. Sverige och Danmark rapporterar rederierna >>



visserligen besättningens förskottsinnehållningar till skattemyndigheten, men redovisar inte avgifterna till Skatteförvaltningen.

I Finland ser däremot en del politiker passagerarfartygens besättning som rena nöjesmakare och utgiftsposter. De tycks glömma att passagerarfartygen tar tusentals och åter tusentals betalande kunder till landet och tryggar en inkomst för otaliga artister.

– Om fartygen bara skulle transportera frakt skulle mängden turister i Helsingfors rasa. Flygturismen skulle inte åtgärda underskottet som skulle uppstå. Passagerartrafiken från Finland till Sverige och Estland är också mycket viktig internationellt sett, påminner Auwo.

Arbetet sköter inte sig själv. Det är dags för Auwo att fortsätta justera ljud- och ljusutrustningen och gå igenom mötesgästernas och artisternas behov. Därefter är det dags för dagsvilan innan kvällens huvudevenemang ”Welcome Party”.

”Oj, Herre Gud”

Vid niotiden på kvällen på resan till Stockholm klämmer Auwo i med Abba i högtalarna och riktar ljusen mot programvärden **Max Holm** och programvärdinnan **Linda Karlsson** som klivit upp på estraden. Det livligt gestikulerande paret slänger ut ett par snabba kvickheter och får publiken att le.

– Stämningen ökar. Före kriget i Ukraina var stora ryska grupper som semestrade på fartygen först ut på dansgolvet. Nu finns de

delåldern på publiken har ökat och mängden alkohol har minskat avsevärt. Jag märker också en förändring för egen del. Vid midnatt är man som 52-åring redan så förbaskat trött, skrattar Max Holm.

Förutom kvällens huvudshow håller Linda Karlsson också i fartygens bingo, karaoke och olika spelevenemang.

– Arbetet är så roligt att det inte ens känns som arbete. Tidigare var jag rädd för corona och studerade till hundtränare under permitteringen. Nu är jag bestört över snacket om nedskärningar och kan bara säga ”Oj, Herre Gud”, ropar Linda Karlsson till.

”Show Must Go On” – åtminstone till tre på morgonen. Därefter har fartygets underhållningsarbetare nattsiftet bakom sig.

Klockan tio på morgonen lokal tid ankommer Gabriella Stockholm.

– De få gånger när jag åker till stan åker jag antingen till Södermalm för att äta pizza med mina jobbkompisar eller köper mat på ICA. För det mesta spenderar jag mina lediga timmar med att läsa och vila, funderar Pertti ”Auwo” Nurmi vid morgonkaffet. 🍷



Fartygsförtroenman Hannu Kumpulainen förstår inte varför oppositionspartierna Samlingspartiet och Kristdemokraterna presenterade en nedskärning av bemanningsstödet.

De finska sjötransporterna måste tryggas med nya isbrytare

Det är viktigt både för den finska utrikeshandeln och för försörjningsberedskapen att sjötrafiken fungerar smidigt året om utan några avbrott. Isbrytningen är en förutsättning för exporten för industriföretag i norr, men också för fabrikernas råvaruimporter.

Det går inte att ersätta industrins sjöfrakter, eftersom redan en delvis överföring av transporter till landsvägs- eller järnvägstrafik skulle försvaga hela det övriga trafiksystemets balans och funktion. Företagen har av kostnadsskäl mycket små lager, så även tillfälliga störningar i logistikkedjan skulle påverka produktionsprocesserna och varuleveranserna.

Finland har åtta isbrytare. De äldsta av dem är Urho och Sisu från 1970-talet, och Voima som byggdes 1954 och renoverades 1979. Finlands isbrytarflotta är stor, men har höga driftkostnader. De är inte heller så miljövänliga som de skulle kunna vara. Fraktrafiken håller på att flyttas över till större fartyg av miljöskäl. Dagens isbrytare klarar inte av att öppna tillräckligt breda leder för dem.

Upphandlingen av nya isbrytare är en stor investering, så det är viktigt att titta ingående på alla aspekter av projektet. En isbrytare skulle kosta cirka 200 miljoner euro att bygga, beroende på vilka tekniska lösningar som skulle användas. Nya isbrytare skulle dock minska kostnaderna för att driva och underhålla isbrytarna med en gång. Det är dyrt att använda de gamla isbrytarna, främst på grund av den höga bränsleförbrukningen och de höga underhållskostnaderna.

Upphandlingen av isbrytare är en nödvändig investering för Finland för att garantera en smidig och fungerande finsk utrikeshandel långt in i framtiden. Att inte göra upphandlingen skulle bli mycket dyrare än det totala priset för nya isbrytare.

Avbrott i varuexporten och råvaruimporten för företag i norr skulle orsaka förluster för flera miljoner euro. På lång sikt skulle kostnaderna bli högre än så, eftersom en del av de finska företagens kunder skulle vända sig till andra företag på grund av leveransproblem.

Åtgärder för att dämpa klimatförändringarna är i hög grad kopplade till isbrytningen. Uppvärmningen av klimatet minskar inte behovet av isbrytare, då mängden packis ökar under varma vintrar till följd av att ismassorna rör på sig. Då packisen hoppar sig i tjocka vallar orsakar det problem för fartygstrafiken, och framför allt fraktfartyg med lägre effekt kan inte ta sig fram utan regelbunden isbrytning.

Lösningen är också viktig för landets försvar.

De äldsta isbrytarna förorenar miljön på grund av sin gamla teknologi. Den största effekten har isbrytningen dock på handelsflottans utsläpp, eftersom fraktfartygens bränsleförbrukning och därmed också koldioxidutsläppen ökar om lederna inte är i felfritt skick under vintersäsongen. Isbrytarna spelar en central roll i att minska utsläppen från hela transportkedjan.

Det ändrade säkerhetspolitiska läget och Finlands och Sveriges ansökningar om Nato-medlemskap till följd därav gör också upphandlingen av isbrytare till en viktig lösning för landets försvar. Samarbetet mellan Finland och Sverige har förstärkts avsevärt, speciellt inom försvaret. Ett samarbete kring upphandlingen av isbrytare skulle minska kostnaderna och trygga den för båda länder nödvändiga fartygstrafiken året om. De äldsta isbrytarna i båda länder har nått slutet av sin livslängd, och länderna bör gå vidare tillsammans för att upphandla nya isbrytare.

Sverige inleder upphandlingen av två isbrytare nästa år, och de nya fartygen ska tas i bruk 2027. Finland borde snabbt göra de utredningar som krävs för upphandlingen av isbrytare för att maximera synergifördelarna mellan Finland och Sverige. Samarbetet skulle också möjliggöra EU-finansiering. 📍

Juho Romakkaniemi och Paula Lehtomäki
Romakkaniemi är vd för Centralhandelskamaren. Lehtomäki är vd för Skogsindustrin rf.

Isbrytaren Otso åkte som första isbrytare för säsongen ut i Bottenviken den 11 december 2022. Efter Otso kom Kontio, som åkte ut den 26 december 2022.



EU:s riktlinjer för sjötransport

Statliga stöd till sjötransport används inom alla EU-länder som utövar sjöfart, påminner Sjömans-Unionen.



Nationella fartyg, som de som seglar under finsk flagg, måste hela tiden konkurrera om sjötransporterna. På fartyg under finsk flagg följer man nationella, alltså finska arbetsvillkor. Samtidigt kan ett fartyg under bekvämlighetsflagg, som t.ex. bahamansk eller liberiansk, segla in i en finsk hamn med skriande brister i arbetstagarnas arbetsvillkor, som obetalda löner och ingen mat till besättningen.

Över 90 procent av den finska importen och exporten sker via havet. Över 90 procent av transporterna mellan EU och övriga världen sker också via havet. Europeiska rederier och flaggstater har ända sedan 1970-talet varit tvungna att konkurrera med fartyg registrerade i tredjeländer, dvs. under

låglöneflagg, som inte bryr sig om internationella arbetsmarknads- eller säkerhetsbestämmelser.

De sämsta arbetsvillkoren och anställningsförhållandena finns på fartyg som registrerats i länder som klassas som bekvämlighetsflaggstater. **Internationella Transportarbetarefederationen ITF** har klassat t.ex. Bahamas, Panama, Liberia, Antigua och Barbuda som bekvämlighetsflaggstater. Fartygsregistren i dessa länder erbjuder lägre beskattning (skatteparadis) och sämre arbetsvillkor på fartygen, dvs. arbetstagarna får inte lika bra som på fartyg som seglar under nationell flagg, som finsk flagg. Trots det trafikerar fartyg under bekvämlighetsflagg till europeiska och finska hamnar varje vecka.

Allmänna mål med riktlinjerna för statligt stöd

Sjötransport är en bransch med hård internationell konkurrens. Sjöfarten är livsviktig för EU-länderna. Över 90 procent av EU:s produkter transporteras till sjöss. 2004 togs **gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport** (kommissionens meddelande C(2004) 43) i bruk i EU för att de nationella flaggstaterna i Europa ska kunna konkurrera med tredjeländer.

Målet med EU:s riktlinjer för sjötransport är att:

- upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart samt skydda och främja sysselsättningen för europeiskt sjöfolk



- förbättra en tillförlitlig, effektiv, säker och miljövänlig sjötransport
- främja registrering och återregistrering av fartyg i gemenskapen och
- bidra till en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna, samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna.

Vad är sjöfartens bemanningsstöd?

EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjötransport används för närvarande i alla EU-länder som utövar sjöfart, så även Finland. Syftet är att se till att den europeiska sjöfarten förblir konkurrenskraftig gentemot den övriga världen.

Ett tillåtet sätt att stödja den nationella sjöfarten enligt EU-kommissionens riktlinjer gäller arbetskraftskostnader: Man kan sänka de sociala avgifterna för sjömän (i folkmun sjöfartens bemanningsstöd) som arbetar på fartyg som är registrerade i EU-länderna. Sjöfartens bemanningsstöd syftar till att underlätta och öka sysselsättningen för europeisk besättning.

System för återbetalning av besättningskostnader i Finland

I praktiken finansierar de finska sjömännen och rederierna sjöfartens arbetskraftskostnader själva. Det handlar helt enkelt om att rederiet erbjuder en arbetsplats på sitt fartyg, för vilket sjömännen får lön och betalar

skatt och pensionsskyddsavgifter, precis som övriga löntagare.

I flera EU-länder, som i Sverige och Danmark, sänker man rederiernas arbetskraftskostnader genom en s.k. nettolönsmodell. I den anmäler rederierna personalens förskottsinnehållningar till skatteförvaltningen, men redovisar dem inte till skattemyndigheten.

I Finland redovisar rederiet avgifterna till staten. Staten återbetalar till rederierna:

- skatter
- arbetsgivarens andel av sjömanspensionsförsäkringsavgifterna och
- olycksfallsförsäkringsavgifterna.

Förutom i Finland används olika system för att stödja sjöfartsbesättningar även i andra EU-länder. EU är mycket beroende av sjöfart.

Viktigare än på länge att trygga den finska sjöfartens försörjningsberedskap Coronapandemin och det efterföljande kriget i Ukraina framhäver ytterligare vikten av en egen nationell sjöfart.

Fartygen under finsk flagg och arbetsplatserna för finska sjömän är livsviktiga för Finland, påminner **Kenneth Bondas**, ordförande för Sjömans-Unionen.

Finland är helt beroende av sjötransporter, som transporterar över 90 procent alla varor till Finland.

Sjörutterna är dock utsatta. Därför är det viktigt att det finns en finskägad handelsflotta under finsk flagg.

Den finskflaggade flottans andel av utrikeshandeln har minskat genom årtiondena. 2015 skedde endast en tredjedel av sjötransporterna till Finland under finsk flagg. Det finskflaggade tonnaget och antalet finska sjömän måste utökas.

Flottiljamiral **Bo Österlund** har studerat sjöfartens försörjningsberedskap och lyfte i sin avhandling från 2019 fram att den finska handelsflottan krymper. Österlund lyfte fram oron för att försörjningsberedskapen har lagts alldeles för mycket på marknadens ansvar: marknaden löser inga försörjningsberedskapsfrågor.

För att den finska sjöfarten ska förbli konkurrenskraftig måste den stödja sin egen sjöfart, såsom andra europeiska sjöfartsstater gör. Om man överger sjöfartens bemanningsstöd är den finska sjöfarten inte längre konkurrenskraftig. Fartyg under finsk flagg utflaggas till billigare flagg och tusentals finska sjömän mister sina jobb. Arbetsvillkoren under billigare flagg räcker inte för att erbjuda finska sjömän en tillräcklig utkomst. Utflaggningarna leder till att de finska sjömännen blir arbetslösa. De finska sjöfartskunskaperna försvinner, vilket vårt land inte har råd med om man tittar på det nuvarande farliga säkerhetspolitiska världsläget. Finlands sjötransporter under finsk flagg måste tryggas. ⚓



M/s Finlandia Den finska sjöfartens kontinuitet måste tryggas

”O Finland, se, din morgonljusning randas, och natten skingras, hotfullt mörk och lång.
Hör lärkans röst med rymdens susning blandas, snart rymden fylls av jubelsång.
Se natten flyr och fritt du åter andas. Din morgon ljusnar, o fosterland.”

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Natten flyr och morgonen ljusnar även i Västra hamnen i Helsingfors självständighetsdagsaftonen 2022. Bilarnas baklyktor blinkar då lastbilar, personbilar och passagerare väntar på att Eckerö Lines M/s Finlandia ska anlända till hamnen. De finskflaggade passagerar- och ropaxfartygen transporterar över 60 procent av Finlands dagligvaror, läkemedel och andra livsviktiga produkter.

De finska sjömännen är arga. Den 29 november 2022 publicerade Samlingspartiet sin skuggbudget, där de på ett nedsättande sätt kallar den finska sjöfarten för nöjessjöfart och presenterar utgiftsnedskärningar på 77,2 miljoner euro i besättningsstödet och 10 miljoner euro i statens andel av Sjömanspensionskassans utgifter.

Däck- och maskinbesättningen på M/s Finlandia anser att Samlingspartiet, och kanske även alla andra partier, saknar tillräckligt med kunskap om den finska sjöfarten.

– Precis när vi börjat återhämta oss från coronapandemin och när exporten och importen ökar och fartygen återigen har många passagerare tänker man skära ner i sjöfarten.



Däck- och maskinbesättningen på Eckerö Lines M/s Finlandia har inte mycket till övers för oppositionens förslag på att lägga ner den finska sjöfarten.

– Det vore riktigt dåligt om finska fartyg inte längre trafikerade till Finland, utan flaggades ut och frakten till vårt land transporterades av utländska fartyg.

Utan den finska sjöfarten och finska sjömän har vårt land ingen försörjningsberedskap

Fartyg under finsk flagg och finska sjömän tryggar Finlands försörjningsberedskap då säkerhetsläget på Östersjön stramas åt till följd av kriget i Ukraina. Den finska staten kan bara ta kontroll över fartyg som seglar under finsk flagg – inte fartyg under utländsk flagg ifall läget på Östersjön eskalerar.

Matias Widjeskog, huvudförtroendeman på Eckerö Line, är ledsen för de finska sjömännen skull:

– Det känns som att man skyller på de finska sjömännen – och vi hotas år efter år med utgiftsnedskärningar i sjöfarten.

– De finska sjömännen betalar sina skatter precis som andra löntagare. Om 5 000 finska sjömän blir arbetslösa till följd av utflaggningar, vad blir då priset för deras arbetslöshet? Finland förlorar även de sista av sina sjömän – och sjömanskunskaperna, påminner huvudförtroendeman Matias Widjeskog.

Finska sjömän – från en konflikt till en annan under de senaste tre åren

Eckerö Lines M/s Finlandia trafikerar mellan Helsingfors och Tallinn tre gånger om dagen. Fartyget är ett viktigt transportmedel – en havsbro – mellan Finland och Baltikum.

När M/s Finlandia har nått kajen i Västra hamnen kör en lång kolonn lastbilar ut från fartyget med produkter till finska butiker.

Även om de finska passagerar-ropaxfartygen och deras besättningar sköter Finlands varutransporter måste >>



Turistbranschens demonstration utanför riksdagshuset hösten 2020. Rederiet Eckerö Lines vd Taru Keronen (med blå klänning mitt i bilden) demonstrerade tillsammans med sjömännen för den finska sjöfarten. Budskapet löd: ”Om man inte stödjer den finska sjöfarten kommer man att få se en våg av konkurser och utflaggningar”.



branschen är efter år kämpa för sin existens. Coronapandemin satte stopp för kryssningstrafiken och ledde till att över hälften av de finska sjömännen permitterades. Det var bara för turistbranschen och sjömännen att ställa sig på barrikaderna för att påminna om sin existens: de finska sjömännen behövs och är numera mycket få. Vi behöver fler nya sjömän!

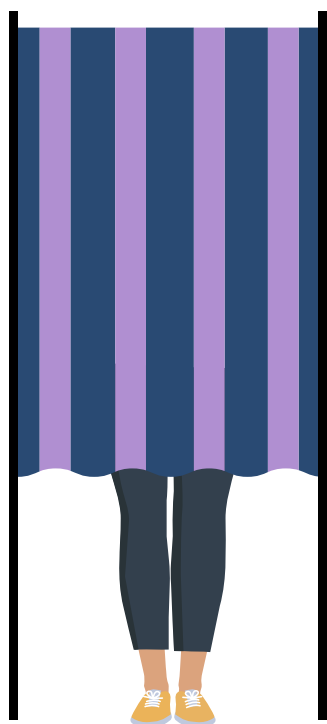
I slutet av 2022 låg de värsta åren av coronapandemin bakom oss och människor åkte på kryssningar igen. De finska passagerarfartygen har haft rekordmånga passagerare under det gångna året. Utsikterna i branschen är ljusa – därför är det mer än underligt varför oppositionspartierna vill lägga ner den finska sjöfarten, som har goda framtidsutsikter. 🇫🇮

Båtsman Jari Vuori har seglat på M/s Finlandia i 10 år. Fartyget började trafikera mellan Helsingfors och Tallinn 2012.



*Stig högt, vårt land,
som du ur natt dig höjde.
Den dag dig väntar,
fritt och öppet möt
med samma kraft,
med samma mod, du röjde,
när trälomsoket du sönderbröt.
Förtrycket aldrig dig till jorden böjde.
Ditt verk dig väntar, o fosterland.*

RIKSDAGSVALET



Riksdagsvalet Fartygsröstning



Riksdagsvalet söndagen den 2. april 2023. Förhandsröstning i Finland 22.–28.3.2023 och utomlands 22.–25.3.2023.

Möjlighet till förhandsröstning ordnas även för personalen ombord på finska fartyg som befinner sig utomlands.

Fartygsröstning kan inledas redan den 18 dagen före valdagen, men den avslutas samtidigt som röstningen vid beskickningarna, dvs. den 8 dagen före valdagen.

Endast fartygets personal får rösta i fartygsröstningen. 🇫🇮

**FARTYGSRÖSTNINGV
vaalit.fi/su/fartygsrostning**

**ATT RÖSTA UTOMLANDS:
vaalit.fi/su/att-
rosta-utomlands**

DÅ FYRKEN INTE KOMMIT

TEXT PIA LEVIN

SJÖMANNEN: Arbetsgivaren har inte betalat min lön. Jag hörde om en person som fick sin lön från staten eftersom arbetsgivaren inte betalade ut lönerna. Kan man även ansöka om sjömanslöner från staten och finns det några villkor för det?

JURISTEN: Din fråga rör lönegarantisystemet, som fungerar som en garanti för arbetstagarens lönefordran då arbetsgivaren är insolvent. Frågan regleras i lönegarantilagen (886/1998) och lagen om lönegaranti för sjömän (1108/2000). I båda lagarna har det gjorts reformer som trädde i kraft i början av året. Lönegarantin fungerar som så att arbetstagaren lämnar in en ansökan till staten, som betalar ut de lönefordringar till arbetstagaren som denne har på arbetsgivaren och därefter driver staten in dessa fordringar från arbetsgivaren. Lönegarantin kan endast tillämpas då arbetsgivaren är oförmögen att betala ut arbetstagarens fordringar och är inte till någon hjälp om arbetsgivaren endast är ovillig att betala ut lönen. Om lönen är sen eller har betalats ut fel ska arbetstagaren lämna in en begäran om lönerättelse till arbetsgivaren på normalt vis.

Fyra förutsättningar för att bevilja lönegaranti har införts i lagen, och alla dessa ska uppfyllas för att man ska kunna betala ut arbetstagarens lönefordringar genom lönegarantin för sjömän: 1) fordringarna ska baseras på arbete som utförts i ett anställningsförhållande på ett finskt fartyg, 2) fordringarna ska vara klara och ostridiga, 3) arbetsgivaren ska vara insolvent och 4) ansökan ska lämnas in inom utsatt tid.

Lagen om lönegaranti för sjömän tillämpas på arbete som omfattas av lagen om sjöarbetsavtal. Betalning enligt lönegaranti för sjömän kan endast fås för arbete som utförts i ett anställningsförhållande på ett finskt fartyg, och personer som arbetat på ett utlandsregistrerat fartyg kan inte få lönegaranti ens om arbetsgivaren är finsk. Om arbetstagarens fordringar på arbetsgivaren baseras på arbete som nämns i 1 kap. 2 § i lagen om sjöarbetsavtal kan man, då övriga förutsättningar uppfylls, ansöka om lönegaranti inom ramen för bestämmelserna om lönegaranti på landsidan.

En fordran som utbetalas enligt lönegarantisystemet ska vara så klar och ostridig att grunden och beloppet enkelt kan klargöras i ansökan. Som lönegaranti kan betalas alla sådana fordringar som arbetsgivaren ansvarar för, t.ex. ordinarie lön, lönetillägg, semesterlön, semesterersättning, semesterpenning, lön för uppsägningstid, lön för väntedagar eller skadestånd baserat på ett anställningsförhållande. Även lön under vederlagsledighet, ersättning för ogrundat upphävande av arbetsavtal eller gratis hemresor kan betalas ut genom lönegarantisystemet.

En absolut förutsättning för lönegarantin är att arbetsgivaren är insolvent, dvs. att arbetsgivaren har försatts i konkurs, konstaterats oförmögen att betala skulder som är i utmätning, försummat att redovisa föreskrivna förskottsinnehållningar eller arbetsgivarprestationer i tid, inte kan nås eller har avvecklat sin verksamhet och fordringarna inte kan betalas ut från arbetsgivarens tillgångar. Lönegarantin kan också tillämpas på andra motsvarande situationer där arbetsgivaren konstateras vara klart insolvent.

Lönegarantin ska sökas medan sjöpanträtten gäller, dvs. inom ett år från det att lönefordran uppkommit. Om fordran rör ett skadestånd eller en kompensation och sjöpanten inte längre gäller kan man ansöka om lönegaranti inom tre månader efter att domen som fastställer fordran har vunnit laga kraft eller ett avtal har ingåtts.

Ansökan om lönegaranti görs på en blankett och skickas in till arbets- och näringsbyrån, närings-, trafik- och miljöcentralen eller Finlands beskickning utomlands. Parterna ges möjlighet att höras i ärendet innan beslutet fattas. Alla omständigheter och utredningar som påverkat ärendet ska framgå av beslutet. Om beslutet om lönegaranti har avslagits för att arbetsgivaren har bestridit beloppet på eller grunden till fordran ska arbetstagaren väcka talan mot arbetsgivaren i tingsrätten innan en ny ansökning om lönegaranti görs. Om beslutet om lönegaranti har avslagits på grund av att de formella förutsättningarna för lönegaranti saknas, kan arbetstagaren om han eller hon anser det befogat lämna in en överklagan till besvärsnämnden för social trygghet och därefter till försäkringsdomstolen.

För att förhindra missbruk innehåller lagen om lönegaranti begränsningsgrunder för när en myndighet av motiverade skäl kan vägra betala ut lönegarantin helt eller sänka beloppet. Begränsningarna uppstår huvudsakligen då fordringarna som ansöks i form av lönegaranti visar sig vara orimliga eller arbetstagarens agerande kan anses vara ansvarslöst.

Målet med de lagändringar som trädde i kraft i början av året är att lösa problem med lönegarantins täckning, då det numera är möjligt att ansöka om lönegaranti baserat på tredskodom och förlikning som stadfästas av en domstol. Ändringarna i informationsöverlämning syftar till att utöka och effektivisera myndigheternas möjligheter att utreda oklara fordringar. Införda ändringar i lönegarantilagen på landsidan strävar till att förbättra möjligheterna för dem som fallit offer för allvarligt arbetsrelaterat utnyttjande att erhålla utbetalning genom lönegarantisystemet.

Frågor är välkomna: pia.levin@smu.fi

Vem skyddar sjömannen på Östersjön?

Ett hot från främmande stater mot fartyg på finska territorialvatten är en kränkning av Finlands territoriella integritet.

TEXT JUHA GRANATH BILDER FINLANDS MARIN OCH SAANA LAMMINSIVU

Marinen avvärjer i sista hand sådana handlingar genom att använda maktmedel, säger kommendör **Juhapekka Rautava**, operationschef för Marinen.

Under det medvetna 1970-talet plöjde man Östersjön i fredlig anda. Takten sattes av den klaraste rösten inom den dåvarande politiska visan, Agit Prop, med sin sång "Itämeri, rauhan meri", dvs. Östersjön, fredens hav.

"On meri raja maailmaan, kai siksi rantojaan valtakunnat vartioivat sota-aseillaan. Jos ystävyttä varten myös nuo rajat on, niin epätoivo, pelko on ainut rajaton. On Itämeri rauhan meri, tyven suojainen. Sen katse kirkas peloton ja kyynel suolainen."

I februari 2022 anföll Ryssland Ukraina. Senast då förvandlades det stilla, skyddande

Östersjön med sin klara blick till stormförbådande dimma.

Under det senaste året har nyheterna om Östersjön berättar bl.a. om besök i Finland av krigsfartyg från Nato, stora inhemska och internationella krigsövningar samt miljöhot från dåliga tankfartyg som transporterar rysk olja.

Kommendör **Anthony Branchereau** är kapten på den franska fregatten *Chevalier Paul*, som deltog i den finska marinens krigsövning Freezing Winds 22 i november, och berättade för media om de ryska jaktplanens beteende på Östersjön.

– Det var ett farligt beteende från deras sida. De flög över snabbt och på mycket låg höjd. De svarade inte på våra frågor om deras avsikter.

Finlands marin och NATO:s trupper övade tillsammans.

Drömmen om Östersjön som fredens hav lever dock alltjämt. I slutet av november fäste miljöorganisationen Greenpeace en fredsflagga på ett Nord Stream-rör. Två rör längs Nord Stream-linjen förstördes i fyra explosioner den 26 september.

"Ryssland opererar aktivt på Östersjön"
Marinens operationschef, kommendör Juhapekka Rautava anser inte att Rysslands anfallskrig för närvarande utgör något större hot mot sjötrafiken på Östersjön. Rautava betonar dock att en oavsiktlig eskalering och skador är möjliga under det spända läget.

– Man försöker undvika en spridning av kriget i Ukraina. Det finns inga tecken på att

Ryssland för närvarande skulle ha förmåga eller vilja att utmana väst i någon större omfattning. Rysslands flottstyrka på Östersjön saknar kapacitet, men Ryssland opererar alltjämt aktivt på Östersjön.

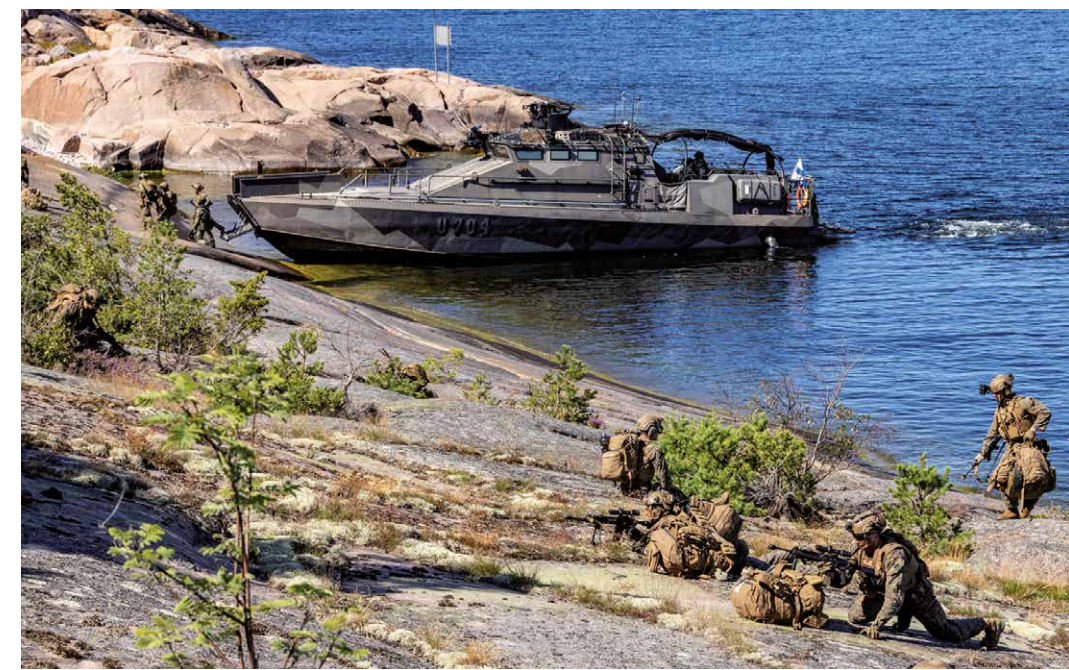
Ett tecken på Rysslands aktivitet på Östersjön är deras krigsövningar i somras, där en missil från korvetten *Soobrazitelny* förstörde målfartyget. Skrotrallyt med tankfartyg som transporterar rysk olja ökar miljöhotet i Finska viken.

Operationschef Juhapekka Rautava påminner att Ryssland kan komma med andra hot mot den finska sjöfarten än att skramla med vapnen. Hot på en lägre nivå än krig är möjliga, och det går att reta upp på flera sätt.

– Ett sätt som enkelt kan förnekas är att påverka undervattensinfrastrukturen, som energiexporten eller IT-förbindelserna. Man kan också störa sjötrafiken genom att t.ex. anmäla för stora riskområden för skjutning eller upprätta olika begränsningsområden för sjöfarten.

– Ibland kan också fel budskap, dvs. nyttjande av informationsoperationer, t.ex. om containrar som flyter på havet eller observationer av drivminor åtminstone tillfälligt orsaka störningar i sjötrafiken, säger Marinens operationschef Juhapekka Rautava.

Enligt Rautava kan man också påverka sjöfartssäkerheten på tekniskt vis bl.a. genom att störa satellitpositioneringssystemet eller fartygens AIS-system samt systemen för samlad lägesbild i anknytning till dem.



– En katastrof på Östersjön ska betraktas som ett hot bl.a. mot sjöfarten, men framför allt mot miljön i Östersjön, påminner Rautava.

Finsk flagg en trygghet på internationella vatten

Östersjön är ett av världens mest trafikerade havsområden. Det finns hela tiden cirka 2 000 handelsfartyg med besättning i trafik eller i hamn på Östersjön.

I januari hotade Rysslands utrikesminister **Sergei Lavrov** Finland och Sverige med

Landstigning till ön.

krigshandlingar. Om kriget i Ukraina tilltar och läget på Östersjön förvärras kommer såväl sjömännen som fartygens laster att försättas i fara.

– Vid sjötransporter skyddar man i första hand fartyget och dess besättning, och bara indirekt själva lasten. Om lasten är särskilt viktig för Finland kan man höja prioritetssordningen baserat på hur stora >>



Finska marinens kommendör Juhapekka Rautava.

resurser man behöver för att skydda fartyget, säger operationschef Juhapekka Rautava.

Gränsbevakningsväsendet bevakar Finlands 1 344 kilometer långa östra gräns med 1 350 personer, men hur tryggar Marinen den finska sjöfarten på Finlands territorialvatten, Juhapekka Rautava, operationschef för Marinen?

– Alla slags hot mot alla fartyg på finska territorialvatten är en kränkning av Finlands territoriella integritet. Marinen avvärjer i sista hand sådana handlingar genom att använda maktmedel med stöd av territorialövervakningslagen.

En viktig rättslig indelning när man skyddar sjötransporter är vilken flaggstat som fartyget som ska skyddas tillhör, inte dess ägarförhållande eller vem som äger lasten som transporteras. Därmed har Finland också rätt att skydda fartyg under finsk flagg även på internationellt vatten.

– Vid behov gör man det genom att samordna resurser och uppgifter i ett myndig-

hetssamarbete, försäkrar operationschef Rautava.

Enligt Juhapekka Rautava kommer det att komma situationer då myndighetssamarbetet provas. Fientliga parter kan t.ex. påverka sjötrafiken även på andra sätt än att ta det till en väpnad konflikt.

– Då talar man om s.k. hybridpåverkan. Myndigheten som har befogenheter på det utsatta området ansvarar därmed för att hantera situationen. Myndighetssamarbetet för att trygga sjötrafiken är bra och övas på aktivt.

I normala förhållanden finns det ingen nationellt fastställd ansvarig myndighet som leder sjötrafiken. Då 79 § i beredskapslagen gäller är det Trafik- och kommunikationsverket som leder och övervakar vattentransporterna.

Internationellt samarbete ger ökad säkerhet

Under 2022 utförde Marinen flera omfattande övningar med krigsfartyg från flera Na-

toländer. Målen med de gemensamma operationerna var bl.a. att ge och ta emot internationell hjälp.

– Nato har ett eget NATO Shipping Centre som lyder under *Allied Maritime Command* (MARCOM) och som bl.a. har till uppgift att samordna handelssjöfarten och den militära verksamheten på havet, påminner Rautava.

Enligt operationschef Juhapekka Rautava stärker övningen med Marinens internationella samarbetspartner på finska territorialvatten och närliggande vatten den finska sjöfartssäkerheten.

– Ett finskt medlemskap i Nato kommer säkert att påverka tryggheten av handelsjöfarten positivt. Situationsmedvetenheten och lägesbilden av den globala handelssjöfarten förtydligas och blir också lättare att förutse, förutspår operationschef Rautava. ⚓



Krigsfartyg från tre Natoländer besökte Ärtholmen i Helsingfors i slutet av maj 2022. På bilden syns 155 meter långa USS Gravelly från USA, som är en missiljagare av Arleigh Burke-klass.

De ökade levnadskostnaderna måste beaktas i lönelösningarna

Då ordförandena för transportbranschernas fackförbund träffades den 16 januari 2023 tog man fram en gemensam lägesbild av arbetsmarknadsläget. Man ser att arbetsgivarna försöker effektivisera verksamheten och åsidosätter arbetstagsidans behov av lönelösningar som tar hänsyn till de ökade levnadskostnaderna.

I december publicerade FFC ett beslut om att öka samordningen mellan medlemsförbunden. Även om arbetsgivarlägret offentligt övergav det tidigare centrala avtalet, tycks arbetsgivarnas samordning i verkligheten bara ha stärkts vid förhandlingsborden. Under den här förhandlingsrundan syns det speciellt i form av en väntan på Teknologiindustriens (löne) lösningar, som tycks leda till att en bred grupp områden blir utan avtal och hamnar i omfattande arbetskonflikter.

– Vi har sedan tidigare samordnat förhandlingsverksamheten mellan Transport-

förbunden, och FFC-förbunden måste utöka den inbördes samordningen av löneförhandlingar för att främja förhandlingarna, konstaterar **Tero Palomäki**, ordförande för RAU.

Av transportbranschernas fackförbund förhandlar AKT, RAU, IAU, Raideammattilaiset JHL och Norran lentäjäyhdistys FAPA som bäst om kollektivavtalen och PAU om löneförhöjningar. FSU har flera små avtal på gång.

Transportbranschens långsiktiga dragningskraft avgörs vid förhandlingsborden

Transportbranschen är viktig för att samhället ska fungera, och branschens betydelse har ökat i och med att kriget i Ukraina har ökat försörjningsberedskapens betydelse på olika nivåer i samhället.

Många fackorganisationer berättar att transportbranschen har minskat i dragningskraft och att arbetsgivarna har problem med att rekrytera tillräckligt med kunnig arbetskraft till branschen.

Oregelbundet skiftarbete och den utmanande arbetsmiljön inom transportbranschen lockar inte.

– Företagsfältet inom luftfartsbranschen har genomgått ständiga förändringar de senaste årtiondena. Arbetena inom tillämpningsområdena för t.ex. IAU:s kollektivavtal har till stor del varit desamma under hela 2020-talet, men det finns bara ett arbetsgi-

Följande fackförbund inom transportbranschen representerades vid det gemensamma mötet:

- Bil- och Transportbranschens Arbetarförbund AKT rf
- Post- och logistikunion PAU rf
- Rautatiealan unioni RAU ry
- Finlands Sjömans-Union FSU rf
- Raideammattilaiset JHL ry
- Luftfartsunionen IAU rf
- Finlands trafikflygarförbund rf (SLL), som representerar Finnairs trafikflygare
- Suomen Lentäjäliitto ry (FPA)
- Suomen lennonjohtajien yhdistys SLJY ry

varföretag kvar som omfattas av det – Finnair. Alla andra arbetsgivare har bytts ut, många flera gånger om, konstaterar **Juhani Haapasaari**, ordförande för IAU.

– Det är tydligt att en sådan här kontinuerlig förändring kommer att utgöra en ännu större utmaning för branschen i fortsättningen om man inte lyckas förbättra den yrkeskunniga arbetskraftens ställning vid olika förändringar genom avtal. ⚓



Finnlines nya frakt- och passagerarfartyg kommer att segla under finsk flagg

– 200 nya fasta jobb erbjuds och rekryteringen börjar omedelbart

För Finlands handel, industri och försörjningstrygghet är det livsviktigt att ha fungerande godstrafik över Östersjön. Exempelvis fraktas cirka 90 procent av både Sveriges och Finlands export och import till sjöss.

Finnlines och Sjömans-Unionen nådde i december ett förhandlingsresultat som säkerställer att Finnlines frakt- och passagerarfartyg, d.v.s. ropax-fartyg, i Superstarklassen, som börjar trafikera år 2023, kommer att segla under finsk flagg.

De nya fartygen erbjuder 200 fasta jobb och sysselsätter dessutom ett stort antal säsongsanställda.

”För Finlands handel, industri och försörjningstrygghet är det livsviktigt att ha fungerande godstrafik över Östersjön. Exempelvis fraktas cirka 90 procent av både

Sveriges och Finlands export och import till sjöss. Jag är nöjd med förhandlingsresultatet och att Finnlines nya Superstar ropax-fartyg kommer att segla under finsk flagg och sysselsätta finländska sjöfarare”, konstaterar **Kenneth Bondas**, ordförande för Sjömans-Unionen.

SUPERSTAR ROPAX / FINNSIRIUS OCH FINNCANOPUS

- Fartygen förväntas börja trafikera under hösten 2023 på rutten Nådendal–Långås–Kapellskär
- Fraktkapacitet 5 200 meter, utrymme för 250 långtradare och 200 personbilar
- Passagerarkapacitet 1 100
- 323 passagerarhytter
- 64 besättningshytter

De nya fartygens passagerarkapacitet är 1 100.

Finnlines är en stor arbetsgivare för sjöfarare i Finland. Av rederiets nästan 1 000 sjöfarare är över 700 finländare. Flottan består av 23 fartyg, varav 18 seglar under finsk flagg.

Rekryteringen börjar omedelbart

Avtalet skapar 200 fasta jobb för finländska sjöfarare och även jobb för säsonganställda. Rekryteringen av personal för de nya fartygen börjar omedelbart.

”Vi värdesätter det specialkunnande som de finländska sjöfararna har och samtidigt kan vi garantera alla våra kunder, såväl passagerare som fraktkunder, en finsk produkt av hög kvalitet. Den finska flaggan säkerställer högklassiga frakttjänster och den bästa resekomforten. Vi kommer att lansera ett alldeles nytt servicekoncept och för att vi skall kunna implementera det, börjar vi rekrytera i god tid”, säger **Marco Palmu**, ansvarig för Finnlines passagerartrafik.

De nya ropax-fartygen kommer att trafikera mellan Finland, Åland och Sverige på rutten Nådendal–Långås–Kapellskär. Fartygen säkerställer ett mer hållbart alternativ för resande och fraktransport.

Passagerarkapaciteten på båda fartygen är 1 100, d.v.s. dubbelt så mycket som på de nuvarande fartygen på rutten. Även fraktkapaciteten ökar från ca 4 000 lastmeter till 5 200. De nya ropax-fartygen är en del av Finnlines investeringsprogram om 500 miljoner euro. ⚓

Viking Line väljer finsk flagg för M/s Viking XPRS

Viking Line Abp har beslutat registrera sitt passagerarfartyg M/s Viking XPRS i det finska fartygsregistret. Fartyget som inledde sin trafik 2008 har varit registrerat i Estland sedan 2014.

Beslutet att registrera fartyget i Finland baserar sig på att man i rederiet vill underlätta personalrekryteringen och administrera all personal själv utan mellanhänder. Målsättningen är att ha arbetet med omflaggningen klar under första kvartalet 2023.

Viking Line kommer att lediganslå samtliga tjänster ombord på M/s Viking XPRS under finsk flagg med några få undantag. Tjänsterna kan sökas av både nuvarande personal ombord på fartyget (ca 175 personer) och anställda från rederiets övriga finskflaggade fartyg. ⚓



NÅDENDALS HAMN VÄXER och förbereder sig för trafik med Finnlines nya Superstar-ropaxfartyg

Nådendals hamn genomgår en stor utbyggnad. Finnlines flaggar in nya frakt-passagerarfartyg i Superstar-klass under finsk flagg, och fartygen kommer att börja på Nådendal-Långnäs-Kapellskär-rutten i höst. Superstar-ropaxfartygen har en fraktkapacitet på 5 200 filmeter, dvs. till exempel 250 lastbilar och 200 personbilar. Ett fartyg kan ta 1 100 passagerare.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Nådendals hamn förbereder sig för att ta emot fler fordon och passagerare, då Finnlines två nya Superstar-ropax, *M/s Finnsirius* och *M/s Finncanopus*, börjar trafikera i höst. Parkeringsområdena i Nådendals hamn utökas och hamnterminalen renoveras. Personpassagerarna tar sig i framtiden till fartyget via en terminal, precis som på en flygplats. Från terminalen transporteras passagerarna till fartyget med buss.

Hamnövervakarna är hamnens nyhetsbyrå
Hamnövervakare **Poppe Heinonen** arbetar som portvakt i Nådendals hamn och är en

av tio hamnövervakare i Nådendal. Hamnövervakarnas tillfälliga "kontrollrum" ligger intill huvudporten som leder till hamnen. I höst kommer hamnterminalen kommer att få nya sociala utrymmen dit hamnövervakarna förflyttas, och den nuvarande evakueringsplatsen vid huvudporten blir reservplats. Hamnövervakarna följer och identifierar varje fordon som kommer till eller lämnar hamnen.

– Vi sköter passerkontrollen i hamnen, beviljar passertillstånd till hamnen och sköter passerkontrollprogrammet. Vi utför också annan omfattande passerkontroll i hamnen och vägleder folk.

Passerkontrollen i hamnarna har genomgått en stor förändring på drygt 20 år, då terroristattacken den 11 september 2001 i USA medförde nya säkerhetsbestämmelser som rörde alla hamnar som utövar sjötrafik. Hamnarna stängdes av från utomstående, så även Nådendals hamn. I Nådendal var hamnövervakare **Juhani "Jussi" Tamminen** intresserad av digital teknik och utvecklade ett passerkontrollsystem till Nådendals hamn som identifierade fordon som ville in till hamnen med hjälp av utrustning som läste av registreringsskyltarna, så kallade tags. På så sätt föddes Finlands första passerkontrollsystem som baserades på gsm-nätet. >>



Hamnövervakarna höll möte i Nådendal på hösten. Bild på Marko Taipalus (Nådendals hamn), Mikael Rainosalo (Karleby hamn), Tapio Ristimäki (Björneborgs hamn), Poppe Heinonen (Nådendals hamn) och Jorma Sipari (Åbo hamn).

Finnlines nya Superstar-ropaxfartyg förtöjs vid kaj genom "automoooring", dvs. med sugkoppar. När fartyget är i hamn använder man el från land, vilket bidrar till den gröna omställningen.

Nådendal är en försörjningsberedskapskritisk hamn och knutpunkt för Finland

NÅDENDALS HAMN är numera en av Finlands viktigaste fraktrafikhamnar där i bästa fall uppemot nio miljoner ton gods har passerat varje år. Nådendal är en av de finska hamnarna i det transeuropeiska transportnätverket TEN-T och betraktas också som en försörjningsberedskapskritisk hamn. I och med det förvärrade krigsläget i Ukraina har hamnen fått ännu större betydelse.

Nådendals hamn uppstod naturligt i änden av en djup farled. Bäst av allt är att hamnen förblir öppen relativt länge på vintern. Den industriella verksamheten vid Nådendals hamn inleddes 1948 med en statlig bränsledepå, som fick namnet Neste Oy. Då oljeraffinaderiet och hamnen inledde sin verksamhet 1957 startade själva hamnverksamheten.

Det fanns redan en storindustri i hamnområdet innan själva hamnen uppstod, och en del av aktörerna finns fortfarande kvar och är viktiga än idag. I Nådendals hamn finns det stora spannmålssilon som innehåller statens spannmålslager (numera Suomen Viljava). Imatran Voimas före detta kraftverk drivs idag under namnet Turun Seudun Energiantuotanto, och Mobil Oil är känd som Exxon Mobil och har stora cisterner alldeles intill vägen som leder till hamnen.

– Man byggde också Stevenas nya cementsilo i Nådendals hamn, säger hamnövervakare **Poppe Heinonen** om utbyggnaden av hamnen.

M/s Fjärdvägen transporterar mycket frakt mellan Nådendal och Åland

Något som absolut är värt att nämna i Nådendals hamn när det gäller försörjningsberedskapen är Rederi AB Lillgards ro-ro-fartyg *M/s Fjärdvägen*, som trafikerar mellan Nådendal och Långnäs på Åland. Fartyget transporterar mycket frakt mellan Finland och Åland.

Hamnövervakarna tar emot alla fartyg som kommer till Nådendal och förtöjer och lossar dem.

– Vi sköter dessutom fartygstjänsterna, dvs. förser fartygen med vatten och el. På vintern borstar vi ibland bilfärjornas däck.

Hamnövervakarna, om någon, vet vilka produkter som transporteras genom Nådendals hamn.

– De viktigaste produkterna är olika spannmål. Det kommer också mycket flis, som man förbränner i Turun Seudun Energias kraftverk. Man har inte slutat helt med kol, utan det kommer fortfarande på grund av kriget i Ukraina, gestikulerar Poppe Heinonen i hamnen.

– Andra bulkprodukter som fraktas till Nådendal är cement. Dessutom kommer det rätt mycket salt. Sedan kommer det även mindre mängder natriumkarbonat, grus och gips. Till Luonnonmaa kör man rätt mycket skrot och återvinningsglas.

Hamnens mångsysslare

Arbetet som hamnövervakare är aktivt. Under hela arbetspasset utför man olika arbetsuppgifter i hamnen. Poppe Heinonen tycker att skiftsystemet för hamnövervakarna i Nådendal fungerar bra.

– Vi har ett oavbrutet 12-timmarskift (nätter och dagar). Skiftperioden varar i fem dygn, och därefter är vi lediga lika länge. Jag tycker om skiftsystemet, det passar min levnadssituation, berättar Heinonen.

Hamnövervakarna är mångsysslare i hamnen, eftersom de även kör grävlaskare.

– Ibland gör vi olika lyftarbeten med grävlaskare och på sommaren borstar vi fälten om det finns lastrester på dem. På vintern röjer vi snö. På en del av våra fartyg har man lagt ut snöröjningen på entreprenad, men en del av det sköter vi själva. I och med att hamnområdet växer

och vi får fler passagerare kommer vi också att ha mer snö att röja i framtiden, gissar Poppe Heinonen.

Lotsen skjutsas till fartyget med en lotskutterm

I Nådendal sköter hamnövervakarna även båtjänsten och transporterar lotsen till fartyget med en lotskutterm.

– Många av lotsarna kommer till Nådendal från Utö, men också från Hangö och Enskär. Lotskuttern körs som längst cirka 10 sjömil per riktning och en normal resa är cirka sex sjömil.

För att köra en kutterm måste man ha behörighetsbrev. Poppe Heinonen gick en gång i tiden på sjöfartsskolan i Åbo, där han studerade till styrman. Han arbetade ett tag till sjöss innan han blev kvar i Nådendals hamn för att arbeta där. Nu har han arbetat i Nådendals hamn i tolv år.

Det senaste året har lotskuttern inte körts lika mycket, eftersom Neste i november 2020 meddelade att de skulle lägga ner raffinaderiet i Nådendal. Allt som blev kvar i Nådendal var terminal- och hamnfunktionerna på cisternområdet i Tupavuori intill raffinaderiet. I och med att Nestes funktioner minskade, minskade även körningen med lotskutterm. Kuttern ägs av Finnpilot och hyrdes tidigare av hamnen. För närvarande erbjuder hamnen besättning, dvs. Finnpilot kan vid behov beställa besättning för lotskörningar. Finnpilots lotsstation som tidigare låg i Åbo flyttade till terminalen i Nådendals hamn.

Nyheten om att Neste skulle lägga ner raffinaderiet i Nådendal var ett stort slag inte bara för Nådendal, utan också för finländarna. Kriget i Ukraina har gjort att det blivit ännu mer aktuellt för försörjningsberedskapen än vad det varit på årtionden att trygga egna oljetransporter till Finland och förvara olja. >>

Sedermera har man fått en mer flexibel inställning till bestämmelserna i Nådendals hamn och det är numera tillåtet att röra sig mer fritt i området. Trafiken till och från hamnen övervakas dock fortfarande lika noggrant.

– Vi utför också underhåll på hamnens portar och kameror i den mån som vi har kunskap och resurser, förklarar hamnövervakare Poppe Heinonen vid monitorerna.

– Hamnövervakarna har alltid varit hamnens nyhetsbyrå som man ringer om allt möjligt som vi hjälper till med. Vi håller ögonen öppna när vi rör oss i hamnen och rapporterar alla slags avvikelser.

Hamnövervakarna dirigerar också fartygen som kommer in i hamnen och utser kajplatser.

– Kajplatserna delas ut enligt bestämda regler. Trafikchefen ansvarar för dem, men hamnövervakarna har också rätt stort eget

ansvar för att se till att fartygen hamnar i rätt ordning.

– På somrarna får vi också många förfrågningar som rör bokning av Nådendals gästhamnsplatser. Det finns det dock ett separat företag för.

Det ska bli smidigare att röra sig i hamnen Utbyggnaden av Nådendals hamn och ändrade trafikarrangemang kommer att innebära upp till 1 100 passagerare per avgång i Nådendal. Behovet av vägledning och rådgivning ökar. Passagerarna hänvisas i fortsättningen till hamnterminalen, där det kommer att finnas automatiska researrangemangsfunktioner som liknar de på flygplatser, men i mindre skala.

Automatiseringen gör att det blir smidigare att resa, men terminalpersonalen behövs utan tvekan även i framtiden.

– Vi gör säkerhetskontroller vid behov. Vi kommer att behöva göra något fler säkerhetskontroller i vårt arbete på grund av de ökande passagerarmängderna. Vid säkerhetskontrollen använder vi en blankett från Traficom, där vi frågar efter passagerarens personuppgifter och biljett samt frågar lite om avsikten med resan och så vidare. Vi rör inte vid passagerarna och går inte in i fordonen.

Nådendals hamnterminal genomgår för närvarande en stor renovering för att kunna ta emot kryssningsgästerna. Man försöker göra det så enkelt som möjligt att passera. Kryssningspassagerarna transporteras från hamnterminalen direkt till fartyget med buss. Personfordon och tung trafik åker ombord på fartyget på samma sätt som idag. De nya Superstar-ropaxfartygen har över fem kilometer fraktkapacitet per fartyg. 🇫🇮

Oljebommen dras runt smörjoljefartyget i hamnen

Amerikanska Exxon Mobiles smörjmedelsfabrik (ExxonMobil Finland) grundades i Nådendals hamn 1957 och ligger fortfarande kvar där. Fabriken är Europas största tillverkare av motor- och växellådsolja och även fartygsolja.

När ett tankfartyg med smörjolja kommer till hamnen innebär det arbete med oljebommen för hamnövervakarna. Det är ett stort och tungt arbete. Oljebommen dras runt smörjoljefartyget från en båt för hand.

– Vi har en relativt stor aluminiumbåt som vi använder för att dra oljebommen runt fartyget. Det är lätt att dra ut oljebommen, men väldigt tungt att rulla in den igen när den är blöt och kall.

I Nådendal rullar man in oljebommen igen med en maskin. Den maskinella inrullningen underlättar arbetet, för i en del hamnar lyfter man tillbaka oljebommen för hand i en container för att torka. Arbetet kräver stor fysisk styrka och sisu när man ska lyfta den stela bommen som krympt av kylan för att torka. En svagare

person skulle inte ens klara av jobbet, säger hamnövervakarna om skillnaderna i arbetssätt vid hamnövervakarnas höstmöte i Nådendal.

Hamnbranschens avdelning bekantade sig med Nådendals hamn och höll samtidigt sitt höstmöte

Hamnbranschens avdelning höll sitt höstmöte i Nådendal i slutet av året. Samtidigt passade de på att bekanta sig med Nådendals hamn, som just nu genomgår en förändring. Nådendals hamn presenterades av hamnövervakare Poppe Heinonen. Efter den ingående hamnrun-dan hölls hamnövervakarnas höstmöte i Nådendals spa. Där hade man mängder att tala om, och mötet fortsatte ända till nio på kvällen. Man malde inte på i onödan, utan gick igenom nyheter från olika hamnar i Finland. Hamnarna är knutpunkter för trafiken i Finland.

– Hamnbranschens avdelning är ett bra forum för kontakt och tankeutbyte mellan olika hamnar. Hamnövervakarna bör känna till andra hamnar än bara sin egen. Varje hamn har sitt eget sätt att ar-

beta, betonade mötesrepresentanterna som var på plats.

– Det är bra att informera andra om saker och ting. Vi kan lära oss av varandras problem. Bra arbetssätt är något man alltid bör utveckla och dela med sig av. Hamnövervakarna är en viktig stödgrupp för varandra. 🇫🇮



Hamnövervakare Poppe Heinonen på sin arbetsplats i Nådendals hamn. På fritiden seglar han och är semiprofessionell musiker som är ute och spelar. Poppes instrument är gitarr. – Musiken ligger i släkten, vi har flera musiker.

Utsläppen från sjötrafik integreras i den allmänna utsläppshandeln 2024

I december beslutade sig EU för att minska EU:s utsläpp med 62 procent fram till 2030. Det blir inga egna utsläppsrätter för sjötrafiken, utan de integreras fullt ut i handeln med utsläpp från fasta anläggningar.

I slutet av december 2022 nådde EU-länderna, Europaparlamentet och Europeiska kommissionen en preliminär överenskommelse om en reform av EU:s utsläppshandel. Genom reformen utökas utsläppshandeln 2024.

För att EU:s klimatmål ska nås skärps EU:s nuvarande utsläppshandel, som omfattar stora anläggningar inom industrin och energiproduktionen, och utsläpp från sjötrafiken inkluderas.

De utsläpp som omfattas av EU:s nuvarande utsläppshandel, inklusive sjötrafiken, ska minska med 62 procent fram till 2030

jämfört med utsläppsnivån 2005. För att detta ska uppnås skärps den årliga nedskärningen och dessutom görs det två engångsnedskärningar i utsläppstaket. Den första nedskärningen görs 2024 och den andra år 2026.

I utsläppshandeln inkluderas utsläpp från fartyg med en bruttodräktighet på 5000 eller mer som transporterar passagerare eller kommersiell frakt medan de trafikerar eller ligger i hamn inom EU samt hälften av de utsläpp som uppstår på flygrutterna utanför EU.

I fråga om växthusgaser beaktas från och med 2026 inte bara koldioxid utan även metan och kväveoxidul. När det gäller vintersjöfarten beaktas i utsläppshandeln fartygens isförstärkningar. Isbrytare på isbrytningsuppdrag omfattas inte av utsläppshandeln.

Utsläppshandeln bedrivs på börsen

Systemet med utsläppshandel startade 2005. För närvarande finns det 34 former av utsläppshandel i världen. Sjötrafiken ansluts

till *den allmänna utsläppshandeln* i början av nästa år.

Vid utsläppshandel handlar man med rätten att släppa ut växthusgaser. Priset på utsläppshandeln fastställs på den allmänna marknaden, dvs. börsen. En utsläppsrätt är ett ton koldioxid. Aktörerna, dvs. företagen, gör kalkyler för att se om det är vettigare för dem att sänka utsläppen eller betala för dem.

Utsläppsrätterna skapas av Europeiska kommissionen, som övervakar den totala mängden rätter. Utsläppen granskas och rapporteras alltså. Tillsynsmyndigheten i Finland är Traficom.

Värdet på EU:s utsläppshandel 700 miljarder 2021

2021 uppgick utsläppen till 1,3 miljarder ton. Finlands egna utsläpp 2021 uppgick till cirka 20 miljoner ton, varav de tio aktörer som släppte ut mest i Finland, dvs. företagen, stod för 13,6 miljoner ton.

Värdet på EU:s utsläppshandel var 700 miljarder 2021. 🇫🇮

Finlands egna utsläpp 2021 uppgick till cirka 20 miljoner ton.



Naturaförmåns- ersättning

Utrikesfartens natura-
förmånsersättningar steg med
9,1 % från årets början.

Justeringen följer konsument-
prisindexet. Sjömans-unionen
och Rederierna i Finland
överenskommer om justeringen.

Naturaförmånsersättning

• under semester	25,98 €
(- kosterättningsandel)	17,39 €
(- logiersättningsandel)	8,59 €
• under vederlagstid (lastfartyg)	25,98 €
• under arbets- och de lediga perioderna (passagerarfartyg)	12,99 €
• under sjukdom (- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	25,98 €
Ersättningar åt arbetstagare, som inte reserverats kost och / eller logi ombord	
• kosterättning i Finland	35,44 €
• kosterättning utomlands	66,73 €
• logiersättning enligt räkning	
Naturaförmånens beskattningsvärde	16,00 € / per dag 360 € / maxbelopp per månad

FRÅGOR OCH SVAR OM A-KASSAN



Vad är A-kassan?

Öppna arbetslöshets-
kassan eller A-kas-
san är den tredje
största arbetslös-
hetskassan i Finland och den är
öppen för alla. (Industrins ar-
betslöshetskassa, Byggsek-
tors arbetslöshetskassa och
arbetslöshetskassan Finka bild-
ade A-kassan år 2022)

**Vad innebär Transportbran-
schens Arbetslöshetskassas
fusion med A-kassan?**
Transportbranschens Arbetslös-

hetskassa fusionerades med
A-kassan från och med den
1.1.2023. Medlemmar av Trans-
portbranschens Arbetslöshets-
kassa blev samtidigt medlem-
mar i A-kassan och också
Sjömans-Unionen försäkrar si-
na medlemmar inför arbetslös-
het i A-kassan.

**Måste jag betala medlemsav-
gift till A-kassan separat?**
Sjömans-Unionens medlems-
avgift för 2023 är 1,55 %. A-kas-
sans medlemsavgift ingår i

A-kassas medlemsavgift och
behöver inte betalas separat.

En medlem i Sjömans-Uni-
onen behöver alltså inte göra
någonting utan medlemska-
pet i a-kassan fortsätter auto-
matiskt i A-kassan efter års-
skiftet.

I vilka frågor hjälper A-kassa?
Som medlem i A-kassan kan du
få dagpenning om du blir ar-
betslös, rörlighetsunderstöd
när du får jobb längre bort,
samt altherningsersättning om

du tar altherningsledighet.
A-kassan hjälper sina medlem-
mar i frågor som rör dessa för-
måner.

**Var hittar jag mer
information om A-kassan?**
Information om förmåner
som betalas ut av A-kassan
och kontaktuppgifter finns på
A-kassa.fi.
Du kan ansöka om arbetslös-
hetsförmåner via A-kassas
E-tjänsten som du kan logga in
på via A-kassas hemsida. [↓](#)

SEMESTERSTUGOR 2023



VILLA VARPUNEN

Delta i utlottning av Unionens stugor för sommarsäsongen 2023

VECKORNA 22–34 (29.5.–28.8.) delas ut i en separat lottdragning. Levi, Himos och Tahko är inte med i lottdragningen och kan reserveras normalt fram till 28.8.2023.

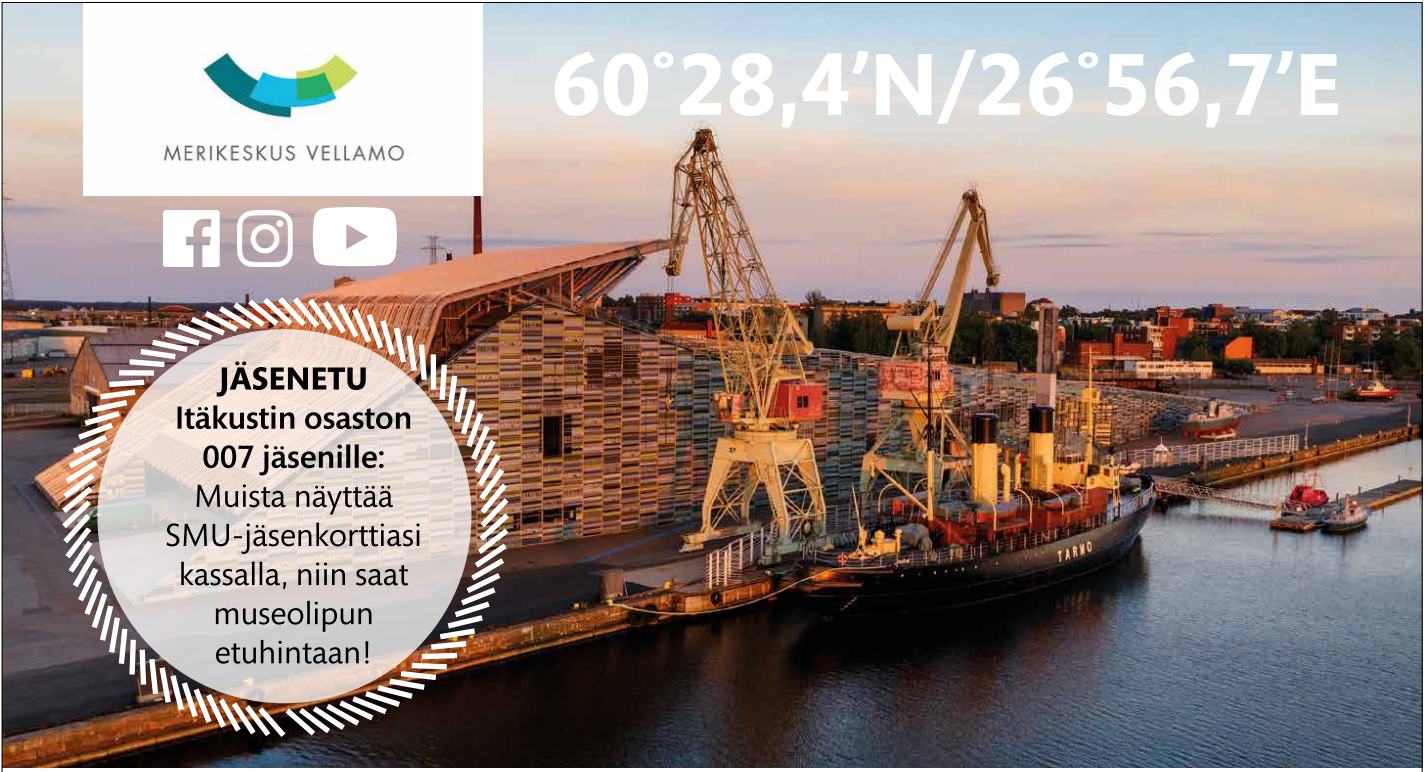
Lotteriet börjar första veckan i mars och man kan delta fram till 3.4.2023. Själva lottdragningen sker i mitten av april. Man kan delta med fyra olika reservationsönskemål som kan vara för olika veckor och olika stugor. Delta i lottdragningen på Unionens stugbokningssida.

Med i lottdragningen är stugorna **Vällskog, Villa Varpunen, Gustavs 1 och 2**. Med är även Meripesä-stugan som tillhör Sydvästra Finlands avdelning. Endast avdelningens medlemmar kan reservera stugan och delta i dens utlottning.

Eventuella lediga stugor under veckorna 22–34 kan bokas normalt efter lottdragningen.



60°28,4'N/26°56,7'E



JÄSENETU
Itäkustin osaston
007 jäsenille:
Muista näyttää
SMU-jäsenkorttiasi
kassalla, niin saat
museolipun
etuhintaan!

merikeskusvellamo.fi
Tornatorintie 99, Kotka
info@merikeskusvellamo.fi
040 350 0497



SUOMEN MERIMUSEO
FINLANDS SJÖHISTORISKA MUSEUM
THE MARITIME MUSEUM OF FINLAND



KYMEN
LAAKSON
MUSEO



MERI
VARTIO
MUSEO

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMEN OSASTO

PILKKITAPAHTUMA 18.3.2023, URHEILU- OPISTO TANHUVAARA, SAVONLINNA

Tervetuloa Sisä-Suomen ammattiosaston koko perheen pilkkitapahtumaan/virkistyspäivään lauantaina 18.3.2023 klo 10–12. Pilkit järjestetään Tanhuvaaran urheiluopistossa (Moinsalmentie 1042) Savonlinnassa.

Ohjelmassa pilkkimistä klo 10–12, jonka jälkeen ruokailu opiston ruokalassa klo 12.30. Vaihtoehtoisesti: jos ei halua mennä pilkille, on myös mahdollisuus pelailuun opiston palloiluhallissa.

Mahdollisuus myös uintiin ja saunomiseen kylpylässä klo 13–15 välillä.

Osasto tarjoaa virkistystapahtuman. Ennakkoilmoittautuminen toivottavaa, jotta Tanhuvaaran opisto osaa varautua riittävään ruokailijamäärään.

Ilmoittautumiset:
sisasuomi.smu.fi/yhteystiedot >
ilmoittautuminen tapahtumiin

KEVÄTKOKOUS 18.3.2023 KLO 13, URHEILUOPISTO TANHUVAARA, SAVONLINNA

Sisä-Suomen osaston kevätkokous järjestetään kello 13 alkaen Urheiluopisto Tanhuvaarassa, Savonlinnassa (Moinsalmentie 1042). Ennen kevätkokousta osallistujille tarjotaan ruokailu, johon toivotaan ennakkoilmoittautumista, jotta Tanhuvaaran keittiö osaa varautua riittävään ruokailijamäärään. (Ruokailu klo 12.30.)

Ilmoittautumiset:
sisasuomi.smu.fi/yhteystiedot >
ilmoittautuminen tapahtumiin

SATAMA-ALA

KEVÄTKOKOUS 26.4.2023, TAMPERE

Satama-alan osaston kevätkokous pidetään 26.4.2023 klo 16.00.

Kokouspaikkana on Original Sokos Hotel Ilves, kokoustila, Hatanpään Valtatie 1, Tampere.

Hallitus kokoontuu klo 15.00.

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

KEVÄTKOKOUS TO 13.4.2023, TURKU

Lounais-Suomen osaston kevätkokous pidetään torstaina 13.4.2023 klo 16.00 alkaen osoitteessa Maariankatu 6 b, 5. krs. 20100 Turku. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset ja muut esille tulevat asiat. Kokouksen jälkeen ruokailu. Sitovan ilmoittautumisen yhteydessä mainitse ruokavalio (liha/kala) 30.3. mennessä s-postiin: smu.osastooo6@gmail.com

Tervetuloa!

LÄNSI-SUOMEN OSASTO

KEVÄTKOKOUS TIISTAI 11.4.2023 KLO 18.00, VAASA

Paikka: Vaasan uusi toimisto: Sepänkyläntie 4, 65100 Vaasa. Alaovessa on SMU:n toimiston merkki.

Tervetuloa!

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Kiitos henkilökunnalle upeasta muistamisesta sekä kuluneista vuosista jäädessäni vihdoinkin eläkkeelle.

Tero Lindevall, M/s Finn lady

KULTAMERKIT / GULDMÄRKERNA

Kari Kiuru
Juha Tuuri
Jens Aalto

IN MEMORIAM

Joni "Rakki" Kantola

s. 23.1.1973
k. 23.10.2022
Monilla laivoilla seilannut ihana isä, poika, ystävä, ja työkaveri.

*Sydän lämmin ei syki enää,
vaan muistosi kaunis iäti elää*

*Rakkaudella muistaen,
Äiti
Jarna
Lapset
Läheiset ja ystävät*

Marjatta Tuomisalo

s. 22.8.1941 Mänttä
k. 4.1.2023 Helsinki

*Näin se elämä päättyi,
merta kaipasin,
vihdoin pääsen takaisin,
aalloillesi lainehtimaan.*

*Kovasti olisimme halunneet sinut vielä pitää,
Hanna
Katriina
sukulaiset ja ystävät*

MUISTA ILMOITTAA!

Vanhempainvapaalla, sairaana, armeijassa...

JÄSENMAKSUSTA saa vapautusta

MERIMIES-UNIONIIN

kannattaa kuulua, mutta jäsenmaksua ei tarvitse maksaa tietyissä elämäntilanteissa, joissa palkka ei juokse. Vapautusta jäsenmaksusta pitää hakea muun muassa silloin, kun opiskelee, on sairaana, jää äitiyslomalta tai hoito va-

paalle taikka suorittaa va-

rusmiespalvelusta. Jäsenmaksusta vapautuu Kelan maksamien etuuskausien ajaksi, kunhan ilmoittaa jäsenrekisteriin. Jos käy tois-
sä opiskelujen ohella, jäsenmaksu tulee maksaa kaikesta veronalaisesta ansiotulosta.

Voit ilmoittaa jäsenmaksuvapautuksesta sähköisen jäsenpalvelun kautta egasointi.smu.fi tai sähköpostitse jasenrekisteri@smu.fi tai puhelimitse puh. 09 615 2020.

KOM IHÅG!

Familjeledighet, sjukdom, värnplikt...

Befrielse från MEDLEMSAVGIFTER

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

fartsbranschen och studieledighet.

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

Ansök om befrielse via den elektroniska medlemstjänsten egasointi.smu.fi eller per telefon eller e-post jasenrekisteri@smu.fi / tel. 09 615 2020.



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ:

Ville Käldestrom

PALVELUNUMERO:

0295 044 821

SÄHKÖPOSTI:

ville.kaldstrom@te-toimisto.fi
Merivälityksessä asioidaan ensisijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2,
20800 TURKU

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

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON:

Ville Käldestrom

TJÄNSTENUMMER:

0295 044 821

E-POST:

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

ADRESS: Självständighetsplan 2,
20800 ÅBO

Tidsbokning krävs för att utträta personliga ärenden vid TE-byrån.
toimistot.te-palvelut.fi/sv/varsinais-suomi/merivalitys

Henry Nielsen Nostalgia XI -juharisteily 3.5.2023, M/s Gabriella

Lähtöselvitys

Katajanokalla 3.5.2023, n. klo 16

Lähtö Helsinki 3.5.2023 klo 17.15

Lähtö Tukholma 4.5.2023 klo 16.30

Saapuminen Helsinki

5.5.2023 klo 10.10

MATKAN VARAUSAIKA

Pohjolan Matkan kautta
tammikuusta **29.3.2023 asti**.

Joensuun toimisto Heljä Nääänen
p. 0201 303 420 tai sähköposti:
helja.naatanen@pohjolanmatka.fi

Varsinainen nettivarausohjeistus
saapuu myöhemmin.

LISÄTIETOJA

Wintio
040 5932 105
wintio@pp.inet.fi



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2023

Luottamusmiesten peruskurssi 13.–16.3.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 25.–26.4.

Luottamusmiesten jatkokurssi I 22.–25.5.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 18.–21.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 24.–25.10.

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

Lisätietoja kurseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Kenneth Bondas

p. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Förtroendemannutbildning 2023

Grundkurs för förtroendemän 13.–16.3.

Kompletteringskurs för förtroendemän 25.–26.4.

Fortsättningskurs för förtroendemän I 22.–25.5.

Fortsättningskurs för förtroendemän II 18.–21.9.

Kompletteringskurs för förtroendemän 24.–25.10.

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

Ytterligare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Kenneth Bondas

tel. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

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 Arkisin klo 9–15

Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS

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

VÄXEL +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADRESS förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSOITE

PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarenkatu 3–5,
katutaso Helsinki
arkipäivisin klo 9–15

PUHELINPÄIVYSTYS klo 9–12
puh. (09) 613 111
Faksi: (09) 613 1333

TYÖTTÖMYYSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS

PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmsgatan 3–5, g
atuplan Helsingfors
vardagar kl. 9–15

TELEFONJOUR kl 9–12
tfn. (09) 613 111
Fax: (09) 613 1333

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

Asiantuntija / Ombudsman
Joachim Alatalo
(09) 615 20 223 / 050 529 9206

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

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

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör
Heikki Karla
(09) 6152 0259 / 050 435 6094

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

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

Talous- ja jäsenihteeri
Kirsi Kostiainen
(09) 615 20 217
Jäsenrekisteri- ja
jäsenpalvelusihteeri /
Sekreterare för medlemsregistret
och medlemsservice
Saara Nordberg
(09) 6152 0256

Taloudenhoitaja/Ekonom
Jussi Katajainen
050 526 1965

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

Vaasa / Vasa
Sepänkyläntie 4, 65100 Vaasa
Småndsbyvägen 4, 65100 Vasa