



ERIMIES

SJÖMANNEN



M/s Finnmaidin kansimiehet haluavat panostaa turvallisuuteen

Däcksmännen på M/s Finnmaid
vill satsa på säkerhet



5&41

Saaristolakia päivitetään /
Skärgårdslagen uppdateras



24&56

Jemina Lindvist, Suomen nuorin puosu
/ Finlands yngsta båtsman



KUVA JUSSI KARJALAINEN

Tieteiskirjailija Risto Isomäen Viimeinen erämaa-romaanissa valtamerestä löydetään uutta elämää, tuntemattomia eliöitä, merihirviöitä, ydinsukellusveneitä ja sukeltavia terroristeja.

sisältö | innehåll

- 4 Ahvenanmaan yhteysaluksia koskevassa työriidassa sovinto
- 6 EK:n ja SAK:n on palattava neuvottelupöytään
- 8 Oikeistohallituksen leikkauslistat on lakaistava luudalla yli laidan
- 13 Hallitusohjelman kirjaukset ansioturvasta
- 18 Isomäki ja meri
- 22 M/s Cinderella siirtyy Suomen lipun alle
- 23 Lakimies: Sinulle on postia
- 28 Sähköautopalon vaara laivalla on otettava vakavasti
- 32 Muisteluja Kiehtova Pohjanlahti -elokuvassa
- 39 EK och FFC måste återvända till förhandlingsbordet så att statens skuldskepp inte blir ett skrotskepp
- 40 Strejken för förbindelsefartygen ställts in
- 44 Högerregeringens nedskärningslistor måste sopas över kanten
- 49 Regeringsprogrammets reformer för utkomstskyddet för arbetslösa
- 54 M/s Cinderella byter till finsk flagg

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2023/5

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Silva Kärpänoja / Rohkea Ruusu Oy
TOIMITUS • REDAKTION John Stenbergin rantaa 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 KÄYNTIOSIOITE
• POST- OCH BESÖKSADRESS
John Stenbergin rantaa 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

KANNEN KUVA SAANA LAMMINSIVU
Kannen kuvassa kansivahtimies Karoliina Lehto, pursimies Kai Poikala
ja matruusi Jemina Lindqvist Finnlinesin M/s Finnmaidilta.

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2024 • TIDTABELLEN

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
1	15.1.	9.2.
2	18.3.	19.4.
3	20.5.	20.6.
4	16.9.	11.10.
5	18.11.	20.12.

EK:n ja SAK:n on palattava neuvottelupöytään,

jotta valtion velkalaivasta ei tule romulaivaa

Hallitus on ajamassa velkalaivaansa karille. Liian kova vauhti, liian kova kivi. Kun alus on täräytetty kunnolla karille, sitä ei saada sieltä enää irti edes hinaajalla. Laiva on laitettava palasiksi suoraan karilla. Teräs kuljetetaan eteenpäin romuttamoille: velkalaivasta on tullut nyt romulaiva.

Orpon hallitusohjelman tavoitteena on luoda Suomeen 100 000 uutta työpaikkaa. Hallitus ajaa laivaansa uuteen uljaaseen satamaan aivan liian nopeasti ja keinoja kaihtamatta. Hallitukseen on iskenyt vauhtisokeus. Aluksen koneistosta, eli työnte-kijöistä, otetaan täydet kierrokset irti.

Koneet huutavat punaisena, mutta hallitus ei hiljennä vauhtia. Laivan lastia on kevennettävä. Lankulle kannetaan vuosikymmenten saatossa aikaansaadut ja yhdessä neuvotellut työehdot. Mereen heitetään työntekijän työsuhdeturva, yleissitovuus ja luottamusmiesjärjestelmä. Vieläkin on lastia liikaa: on leikattava myös työttömyysturvasta. Ja lakko-oikeus – ei muuta kuin yli laidan.

Aluksen miehistön mielipidettä ei kysyä, eikä vastalauseita haluta kuulla. Alusta ohjaavat Orpo ja Purra ottavat oppinsa 1800-luvun purjelaivakaudelta: ”kapteeni on jumalasta seuraava”. Itseensä uskovien, mutta ammattitaidottomien päälliköiden navigointitaidot ovat olemattomat. Huonot neuvottelutaidot, joita johdetaan sanelulla, kun on luvattu johonkin suuntaan liikaa, alkavat nostaa aluksella miehistön keskuudessa kapinaa. Konemiestistö ilmoittaa, että mikäli aluksen ajotapa ei muutu, kone saa leikata kiinni. Soraääniä kuuluu myös aluksen kannelta. Vahtimiehet tähyttävät täyden sumun keskellä: näkyvyys on nolla.

Aluksen päällikkö Orpo ei ota kuuleviin korviinsa miehistön varoituksia, vaan luottaa omiin merenkulkutaitoihinsa. Miehistö kehottaa alusta suojautumaan lähestyvältä myrskyltä ja ottamaan mallia Ruotsista, jossa osataan neuvotella ja työt hoidetaan. Jos hallitus ei höllennä kaasua, alus ei tule pääsemään satamaan.



KUVA SHUTTERSTOCK

Sumuverho aluksen ympärillä tiivistyy. Vastakkainasettelu ja kiulu ihmisten välillä yhteiskunnassamme kasvaa. Vaikeina aikoina eri osapuolien pitää istua neuvottelupöytään ja löytää ratkaisut, joilla Suomen hyvinvointia kasvatetaan siten, ettei kukaan tipu kyydistä. Nyt hallitus on jakanut pelastusliivit yläkannella istuville ja heikoimmat saavat uida itse rantaan.

Suomalainen yhteiskunta on perustunut siihen, että heikoimmista pidetään huolta. Merenkulkijat tietävät, että yksikään laiva ei pysty purjehtimaan satamaan ilman miehistön yhteistyötä ja muiden kuuntelua.

Lähestyvä myrsky ja aluksen ajautuminen karille on vielä mahdollista estää. Se tapahtuu siten, että EK ja SAK palaavat yhteiseen työmarkkinapöytään ja hallitus lopettaa aluksen itsevaltaisen ajotavan. Meri ottaa ja antaa – ei tehdä suomalaisesta yhteiskunnasta romulaivaa.

Ahvenanmaan yhteysaluksia koskevassa työriidassa sovinto

Yhteysaluksia koskeva työtaistelu peruuntui

KUVA PIA LEVIN

Ahvenanmaan yhteysalusliikennettä EW Finland Oy:n operoimia ja työnantajana Kalbåda Shipping Oy:n miehittämiä aluksia koskevassa työriidassa aikaansaatiin sovinto Suomen Merimies-Unionin, Suomen Laivanpäälystöliiton ja Suomen Konepäälystön liiton välillä.

Näin ollen Ahvenanmaan yhteysaluksilla 28.11.2023 klo 6.00 alkavaksi ilmoitetut työtaistelut peruuntuivat.

Osapuolet sopivat perjantaina 17. marraskuuta 2023 valtakunnansovittelijan toimistolla Kalbåda Shipping Oy:n työntekijöiden siirtymisestä Nordic Jetline Finland Oy:n työntekijöiksi. Työntekijät siirtyvät ilman, että heidän työsuhteensa katkeaa. Työntekijät siirtyvät Nordic Jetline Finland Oy:n työntekijöiksi viimeistään 30.11.2023 mennessä.

Työntekijöiden työsuhteisiin noudatetaan yllä mainittujen merenkulun ammatti-

liittojen ja Nordic Jetline Finland Oy:n välillä voimassa olevaa yhteysaluksia koskevaa työehtosopimusta. Nordic Jetline Finland Oy:n työehtosopimusta sovelletaan kaikkiin Kalbåda Shippingin työntekijöihin takautuvasti jo 15.5.2023 lähtien. Työnantaja on sitoutunut korjaamaan palkat 31.12.2023 mennessä siltä osin, kun aiemmille ja nykyisille työntekijöille 15.5. lähtien on maksettu Nordic Jetline Finland Oy:n työehtosopimusta huonompaa palkkaa. ⚓



Saariston asukkaille ilmainen yhteysalus- ja lauttaliikenne on saaristossa elämisen elinehto

SAARISTOLAKIA PÄIVITETÄÄN

Asukkaiden ääni, liikkuminen ja huoltovarmuus on nostettava esiin saaristolain valmistelussa. Arviomuistio saaristolain päivittämistarpeesta on lausunnoilla 5.1.2024 saakka.

Laki saariston kehityksen edistämisestä annettiin vuonna 1981. Suurin osa lain kirjauksista on pysynyt muuttumattomana yli 40 vuotta. Uusi saaristolaki pyrkii huomioimaan myös matkailijat ja vapaa-ajan asukkaat. Laki astuu voimaan 2027.

Arviomuistio saaristolain päivittämistarpeesta on lähetetty lausunnoille. Muistion tarkoituksena on toimia pohjana saaristolain päivittämistyössä, johon voidaan aikaisintaan ryhtyä vuonna 2023 alkavalla hallituskaudella.

Asukkaille ilmaisesta yhteysalus- ja lauttaliikenteestä pidettävä kiinni ja kehitettävä

Saariston asukkaille liikenne- ja kuljetuspalvelut ovat tärkeitä. Tällä hetkellä saariston yhteysaluksella matkustaminen on ilmaista, lukuun ottamatta muutamaa yksityistä alusta.

Saariston yhteysalus- ja lauttaliikenteen synty ja kehittäminen nykyisenkaltaiseksi on pitkällisen työn tulosta. Saaristolain 5 pykälässä todetaan:

5 § Liikenne- ja kuljetuspalvelut

”Valtion on pyrittävä huolehtimaan siitä, että saariston vakinaisella väestöllä on käytävissään asumisen, toimeentulon ja välttämättömän asiointin kannalta tarpeelliset liikenne- ja kuljetuspalvelut, sekä siitä, että

nämä palvelut ovat mahdollisimman joustavat ja ilmaiset tai hinnoiltaan kohtuulliset...”

Tästä kirjauksesta on syytä pitää kiinni ja saariston yhteysalus- ja lauttaliikennettä on edelleen kehitettävä.

Saariston yhteysalus- ja lauttaliikenteen kilpailuttamisen ehtoihin kiinnitettävä huomiota

Saariston yhteysalus- ja lauttaliikennettä on kilpailutettu ja tullaan jatkossakin kilpailuttamaan. Kilpailutuksissa on pidettävä huolta siitä, että kilpailutuksen voittanut yrittäjä sitoutuu noudattamaan merenkulun lainsäädäntöä ja tekee merenkulkijoiden ammattiliittojen kanssa työehtosopimuksia, joissa voidaan sopia työläisäädäntöä täydentäen ja tarkemmin työsuhteiden ehdoista. Kilpailutuksissa on huolehdittava myös siitä, että kilpailutuksen voittanut taho on sitoutunut huolehtimaan kaluston kunnosta ja ylläpitämään kalustoa, joka on jo ikääntynyt ja uudistamisen tarpeessa. Myös itse operointisopimusten pituuteen on syytä kiinnittää huomiota, sillä pitkäaikaiset sopimukset tuovat vakautta niin yrittäjille, työntekijöille, asiakkaille kuin kalustollekin.

Saaristoalueen määritelmä koskee vesistöjä

Nykyinen saaristolaki on 40 vuotta vanha, mistä johtuen sitä päivitetään. Saariston yksi suurimmista muutoksista on kausiasuk-

kaiden määrän kasvu. Saaristossa ei ole koskaan ollut näin paljon asukkaita, kun huomioidaan myös saariston kausiasukkaat. Saaristossa vietetään yhä enemmän aikaa, moni jopa ympärivuotisesti, vaikka vakituinen asuinpaikka olisi jossakin muualla.

Digitalisaatio on myös yksi saaristoon vaikuttava tekijä. Se mahdollistaa työnteon saaristosta sekä tuo mahdollisuuksia palvelutarjontaan. Saaristo on myös houkutteleva matkailukohde ja sen luonto- ja kulttuuriarvot ovat merkittävät koko yhteiskunnan näkökulmasta.

Muistiossa puhutaan lain nimen mukaisesti saaristoalueista, mutta sillä tarkoitetaan laajemmin myös vesistöalueita.

Arviomuistio on laadittu maa- ja metsätalousministeriön perustamassa virkamies-työryhmässä.

Vaikka lakia valmistellaan ministeriössä virkamiestyönä, saaristoasiain neuvottelukunta (SANK) on mukana taustavaikuttajana.

– Yhteydet, liikkuminen, elinkeinot ja tuulivoima esimerkiksi ovat niitä asioita, joihin meiltä toivotaan näkemystä, Saaristoasiain neuvottelukunnan varapuheenjohtaja **Pauli Aalto-Setälä** kertoo Ylelle 10.11.2023.

Arviomuistio saaristolain päivittämisestä löytyy Lausuntopalvelu.fi:stä.

Lausunnot pyydetään Lausuntopalvelu.fi:n kautta 5.1.2024 mennessä.

Arviomuistion sisältöä kehitetään lausuntokierroksen perusteella. [↕](#)

Terveisiä luottamusmiehiltä **EK:n ja SAK:n** **on palattava** **neuvottelupöytään**

Suomen hallitus on vaihtunut neljän vuoden välein: ensin oli Juha Sipilän hallitus, sen jälkeen Sanna Marinin vasemmistohallitus ja nyt Petteri Orpon oikeistohallitus. Hallitukset heiluvat laidasta laitaan neljän vuoden välein ja siinä samalla linja, miten suomalaista yhteiskuntaa hoidetaan.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Bea Ahlgren toimii hyttiemäntänä Viking Linen M/s Viking Glorylla.

Merimies-Unionin luottamusmiehet **Bea Ahlgren** ja **Temmy Tuomela** lähettävät terveisiä keskusjärjestö EK:hon ja SAK:hon sekä muille sopimusosapuolille, että suurin palvelus Suomea kohtaan olisi palata yhteiseen neuvottelupöytään.

– Vastakkainasettelu ja kuilu ihmisten välillä kasvaa. Vaikeina aikoina pitäisi istua takaisin neuvottelupöytiin ja löytää yhdessä sopien ratkaisut, joilla Suomen hyvinvointia kasvatetaan pitkällä tähtäimellä siten, ettei kukaan tipu kerkasta.

Ei repimistä ja rikkomista, vaan sopimista

Suomessa on eletty vaikeita aikoja aiemminkin, jopa paljon haastavampia kuin tällä hetkellä. Nyt vaikutuksiltaan laajoja lakimuutoksia ajetaan läpi vauhdilla ja kiihkolla. Miksi?

– Sopimusjärjestelmien repiminen ja rikominen vain hajottavat asioita, kun asioista pitäisi neuvotella yhdessä ajan kanssa. Hallitus ei voi vain sanella kansalle ylhäältä alas asioita. Lakiesitykset, joita nyt nuijitaan vauhdilla läpi, eivät ole loppuun asti mietittyjä kokonaisuuksia, vaan ne voivat toteu-

tuessaan konkretisoida eri tavalla mitä lain-säättäjät ovat ajaneet takaa, Ahlgren ja Tuomela toteavat.

Suomalaisessa yhteiskunnassa on pidetty itsenäistymisen ajoista lähtien huolta heikommista, mutta nykyhallituksen säättämät lakiesitykset siirtävät etuja ja helpotuksia jo entuudestaan hyvinvoiville ja rikkaille.

– Esimerkiksi työttömyysturvaan tehtävät muutokset eivät välttämättä kannusta ihmisiä töihin, vaan ajavat ihmiset entistä syvemmälle kuopan pohjalle. Käräjäoikeudet ovat päättyneet, silpputyöläiset, yksinhuoltajat ja sairaat.

Harvalukuinen eliitti hyötyy, kansa etsii marketista alennustuotteita

Oikeistohallitus perustelee mittavia leikkauksiaan Suomen suurella velkamäärällä.

– Kaikki valtiot ottavat velkaa. Valtionvelka on eri asia kuin yksittäisen kansalaisen velka. Toki holtitonta velkaantumista pitää välttää, mutta nyt leikataan kuin partaveitsellä. Leikkaukset kohdistuvat etenkin niihin, joilla on kaikista vähiten.

– Voittajia ovat ihmiset ja yritykset, joilla on rahaa ja pääomia. Hyvä esimerkki tästä



Temmy Tuomela toimii tarjoilijana M/s Viking XPRS:llä.

on osakesäästötili, jolle saa tallettaa jatkossa 100 000 euroa. Laki on luotu hyödyttämään hyvin harvaa joukkoa. Samaan aikaan suomalaiset katselevat kauppojen hyllyillä tuotteita, joissa on punaiset laput, säästävät ruoastaan ja elintarvikekassastaan sekä soittavat laskuilleen pidemmät maksuajat, koska rahaa ei ole.

Työntekijöiden on puolustettava joukolla oikeuksiaan

Oikeistohallitus esittää radikaaleja heikennyksiä työsuhteisiin, työttömyysturvaan ja lakko-oikeuteen.

Merimies-Unionin luottamusmiesten Bea Ahlgrenin ja Temmy Tuomelan mielestä työntekijöiden on puolustettava oikeuksiaan, kun erilaisia heikennyksiä aiotaan runnoa yksipuoleisesti läpi.

– Tilanne on tällä hetkellä aika poikkeuksellinen Suomen hallituksen toimien johdosta. On tärkeää, että ihmiset ja työntekijät pitävät kiinni oikeuksistaan nyt, kun niitä

yritetään heikentää, jopa purkaa, luottamusmiehet vahvistavat.

Vaikeina aikoina ammattiliitto ja luottamusmiesjärjestelmä tarjoavat työntekijöille tukea ja turvaa.

– Luottamusmiehet pystyvät kertomaan laivoilla, miten eri muutokset mahdollisesti vaikuttavat.

Ammattiliitot ja sopimusjärjestelmä tuovat maahan vakautta

Suomalainen työehtosopimusjärjestelmä, eli työntekijöiden ja työnantajien, istuminen yhteisessä pöydässä on syntynyt useiden vuosikymmenten saatossa. Sopimusjärjestelmä ja ammattiliitot ovat tuoneet maahan vakautta, luottamusmiehet Bea Ahlgren ja Temmy Tuomela muistuttavat.

– Luottamusmiehet ovat rauhallisia kuuntelijoita ja neuvottelijoita, joiden tehtävä on myös oikaista vääriä tietoja. Ammattiliitto ja luottamusmiesjärjestelmä ovat työpaikoilla ennemminkin rauhanrakentajia, joiden avulla saamme eri osapuolet yhteisen pöydän ääreen.

– Yhteistä säveltä tarvitsemme ja paluuta neuvottelupöytiin, jotta tilanne saadaan

koordinaatioon kuten vanhoina hyvinä aikoina.

On palattava neuvottelupöytään

Ahlgrenilla ja Tuomelalla on selvä näkemys siitä, että neuvottelujärjestelmän repiminen ja hajottaminen ei auta pidemmän päälle ketään, vaan ajaa maata vain kaaokseen, joka ei hyödytä ketään.

– Leirit tiivistyvät, kuilut kasvavat, luottamusmiehet katsovat tilannetta huolestuneena.

Suomalainen yhteiskunta on perustunut sopimiseen. Keskusjärjestöjen johdolla neuvottellen on päästy yli vaikeidenkin aikojen.

– Viisaus olisi ottaa aikalisä ja palata takaisin yhteiseen neuvottelupöytään. Laiha sopu on aina parempi kuin lihava riitä. Suomella on kansantalouden lisäksi rajoillaan todellisiakin haasteita ja leirejä eri kansanrivien välillä ei kannata yhtään enempää kasvattaa. On aika puhalttaa yhteiseen hiileen, ja yhdessä sopia sekä pitää huolta Suomen kansakunnan asioista, Bea Ahlgren ja Temmy Tuomela lähettävät keskusjärjestöille ja maan hallitukselle terveisiä. 🇫🇮

#PAINAVASYYY

M/s Viking Gloryn hyttiemännät: **Oikeistohallituksen leikkauslistat** **on lakaistava luudalla yli laidan**

M/s Viking Gloryn hyttiemäntä, **Lotta Rantanen**, heiluttaa puuvartista luutaa vimmatusti M/s Viking Gloryn kannella.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



KUVA TIMO KESKISÄRJÄ

#PAINAVASYYY #VÄGANDESKÄL #SERIOUSGROUNDS #PAINAVASYYY #VÄGANDESKÄL #SERIOUSGROUNDS



Laivaluottamusmies Bea Ahlgren on huolestunut Suomen hallituksen toimista, jotka heikentävät työntekijän asemaa.

Kerran saarelainen, aina saarelainen

MAARIANHAMINA ON KAUNIS ja rauhallinen paikka, jossa lasten on hyvä käydä koulua, kertoo saarilla nyt 15 vuotta asunut **Jim Rheiner Fajardo**. M/s Viking Glory –aluksella hyttisiivoojana työskentelevä Fajardo muutti perheineen Maarianhaminaan Manilan tienoolta, Filippiineiltä, vuonna 2008.

– Filippiinit ja Ahvenanmaa ovat saariryhmiä, joita erottava tekijä on ilmasto, Fajardo tuumii.

Ahvenmaalle Fajardon perhe muutti kälyn perässä.

– Kävin kielikurssilla, jossa opiskelin ruotsia, Fajardo kertoo lukevansa Merimies-lehden ruotsinkieliset sivut tarkkaan.

M/s Viking Glorylle Fajardo tuli töihin M/s Rosellasta. Ennen Viking Linea hän on ehtinyt purjehtia maailman merillä Carnivalilla ja Star Cruisessilla muun muassa Aasiassa, USA:ssa ja Meksikossa.



Jim Fajardo keräsi siivoustarvikkeita kärryyn suursiivouksurakkaa varten.

Näytämme hallitukselle luuta! **Orpo-Purran** hallituksen aie heikentää työntekijöiden työehtoja ja sosiaaliturvaa pitäisi lakaista välittömästi yli laidan, Lotta Rantanen on suivaantunut oikeistohallituksen vimhasta ajaa läpi lakiuudistuksia, jotka pistävät köyhät ja sairaat polvilleen, vaikka Suomi on tähän saakka pitänyt huolta heikommista.

Ei enää. Oikeistohallituksen tavoitteena on luoda maahan 100 000 uutta työpaikkaa. Samaan aikaan porvarihallitus heikentää työntekijöiden työehtoja, kuten helpottaa esimerkiksi irtisanomista.

– Työntekijän irtisanomiseen riittää hallituksen mielestä jatkossa ”asiallinen syy”. Mikä on tämä ”asiallinen syy”?

– Pelkoni on, että työntekijöitä – myös vakituisia – voidaan alkaa irtisanoa pelkällä pörstäkertoimelle, jos jostakusta halutaan päästä eroon, Rantanen on huolissaan tulevast.

Työntekijöiden irtisanomisperusteen madaltaminen ei lisää työllisyyttä: se heikentää sitä. Työtön ei välttämättä saa heti uutta työtä, vaan joutuu työttömyyskortiston asiakkaaksi.

– Monilla aloilla, myös merillä, on työntekijöistä huutava pula. Eikö työnantajan pitäisi ottaa nyt kaikki keinot käyttöön, että he saavat alalle hyviä työntekijöitä ja ennen kaikkea pidettyä heistä kiinni, hyttiemännät painottavat.

Merimies on eri mies

Merimiehet ovat luonteeltaan työorientoitunutta väkeä.

– Ihminen, joka hakee merille töihin ei kaihta fyysistä työtä, vaan nauttii siitä.

Merimies on erimies, jonka työpaikka on laivalla eikä maissa.

– Olemme oppineet työemme laivalla töitä tekemällä, merillä yli viisi vuotta työskennellyt **Bea Ahlgren** toteaa omasta työurastaan.

Ahlgren toimii hyttiemäntänä. Häntä kiinnostaa myös itsensä kehittäminen ja koulutus, jos yhteiskunta tarjoaisi siihen mahdollisuudet.

– Nykyhallitus hankaloittaa jatkokoulutautumista. En voi itse tällä hetkellä ajatella ammattikorkeakouluun menoa, koska aikuisiällä rahat eivät riitä elämiseen pelkkänä opiskelijana, Ahlgren toteaa.

– Jos minulle ei myönnettäisi enää jatkossa merimieslääkärintodistusta, en saisi varmaan maista töitä, koska minulla ei ole ammattikorkeakoulusta. Minne sitten menisin?

– Rikkaisiin naimisiin, muut kehottavat.

Hirtehin heitto sisältää ajankuvan nyky-Suomesta. Vast’ikään julkaistiin artikkeli, jossa nuorten naisten pääasiallinen tavoite oli päästä rikkaisiin naimisiin, eikä koulutus tai työnteko. Olemmeko ”Venäjän tiellä”, jossa miehet elättävät naisia ja naisen paikka on kotona? Ajatus kavahduttaa M/s Viking Gloryn hyttiemäntiä, jotka ovat sekä naisia että miehiä. >>

– Suomessa miehet ja naiset osallistuvat töihin ja rakentavat maattamme ja yhteiskuntaa, hyttarit ovat yhtä mieltä.

Suomalainen yhteiskunta perustuu tasa-arvoon. Suomalaiset merimiehet ovat vielä esimerkillisempi ammattikunta koko maailmalle, koska merillä palkkaa maksetaan saman verran niin miehille kuin naisille tehtävänimikkeen perusteella. Palkka ei määräydy haarovälin, vaan tehtävän mukaan.

Ei työehtojen heikentämistä, vaan parantamista

Kilpailu työvoimasta käy varustamoissa tällä hetkellä kiivaana. Jotta merille saadaan työntekijöitä, heille on tarjottava parempia työehtoja. Viking Line vakinaisti kuluva vuosi syksynä hotellipuolen työntekijöitä: 90:stä hakijasta kaikkiaan noin 30 työntekijälle tarjottiin vakituista työpaikkaa.

– Viking Gloryn hyttiasastolla saimme vakinaistamiset käsiteltyä suhteellisen hyvin ja tarjottua vakinaisen työn niille, jotka olivat vuorossa, laivaluottamusmies Bea Ahlgren on tyytyväinen.

Bea Ahlgren valittiin M/s Viking Gloryn laivaluottamusmieheksi tänä vuonna. Hänen edeltäjänsä, Lotta Rantanen, on jäämässä vajaan kahden vuoden sisällä eläkkeelle, ja siirsi ”manttelin” nuoremmalle kollegalleen.

– Bea on todella älykäs ja tomera nuori nainen, jollaisia tarvitsemme, Lotta kehaisee työpariaan pyyhkiessään lastalla hytin kattoa.

Hyttiemäntien kasvoilla valuvat hikikarpat. Meneillään on henkilökunnan hyttien suursiivous. Vuodevaatteet kannetaan pyykkihäkkeihin, sänkyt käännetään ympäri. Sitten pyyhitään nihkeällä rätilä patja, sänkyrunko, seinät ja jopa hytin katto. Hyttarit antavat märkää pyyhettä myös istuvalle oikeistohallitukselle, joka antaa rikkaille ja leikkaa työntekijöiltä.

– Orpo-Purran hallitusohjelman tulos ei ole joukko uusia työntekijöitä, vaan köyhiä.

Porvarihallitus pyrkii romuttamaan luottamusmiesjärjestelmää ja työehtosopimusten yleissitovuutta. Halutaan lisää paikallista sopimista. Työlainsäädännöstä halutaan poiketa sopimalla työpaikoilla heikommin ilman luottamusmiestä.

– Nuoret työntekijät ovat onneksi valvettuja ja seuraavat hyvin tarkoin uutisia ja hallituksen toimia. Tiedämme tasan tarkkaan, että etuja ja järjestelmiä yritetään nyt heikentää ja leikata, Bea kertoo nuoremmalla sukupolven olevan tilanteesta kartalla.

Orpo-Purran hallitusohjelman heikennykset työntekijän asemaan ja arkeen voidaan jakaa karkeasti neljään eri luokkaan: 1) työsuhteen muutoksiin, 2) työehtosopimukseen ja luottamusmiehiin sekä yleissitovuuteen liittyviin muutoksiin, 3) lakko-oikeuden rajoittamiseen ja 4) työttömyysturvaa koskeviin leikkauksiin.

Vikaeraajat työttömyysturvan heikennyksen uhrina

Työttömyysturvaa koskevat heikennykset ovat mittavia ja laaja-alaisia, joiden yhteisvaikutus yksittäisen ihmisen elämään saattaa olla todella suuri.

– Kukaan ei osaa vielä varmuudella edes tarkalleen laskea, miten leikkaukset vaikuttavat lopulta eri elämäntilanteissa oleviin, entinen ja nykyinen laivaluottamusmies tuumivat.



Lukas Akantu aloitti työt merillä tänä vuonna M/s Viking Glorylla. ”Merityössä viikko töitä, viikko vapaata -järjestelmä on hyvä”, Akantu tuumii.



Entinen laivaluottamusmies Lotta Rantanen (oik.) siirsi manttelin hyvällä mielin uudelle, nuorelle laivaluottamusmiehele Bea Ahlgrenille.

Merillä työttömyysturvaa koskevat heikennykset koskettavat erityisesti vikaeraajia. **Mika Tammela** toimii vikaeraajana M/s Viking Gloryn hyttiasastolla.

– Tämä on kolmas passini Glorylla, Tammela kertoo.

Tammela on sulautunut Gloryn työyhteisöön hyvin ja suursiivoaa parhaillaan miehistön hyttiä.

– Omaan elämäntilanteeseeni vikaeraus on sopinut toistaiseksi hyvin, mutta nyt kun alkaa olla ikää enemmän, niin toki sitä jossain vaiheessa toivoisi saavansa hie-
man vakituisempaa työtä.

Tammela lähti merille 1998 ja on tehnyt töitä 20–25 eri laivalla.

– Vuonna 2015 jäin meriltä muutamaksi vuodeksi pois, mutta palasin takaisin vuonna 2022, hän kertoo saaneensa voiton pitkäaikaisesta fyysisestä sairaudestaan, joka mahdollistaa työn teon.

Ansiosidonnaisen leikkaus on naamioitu ”porrastukseksi”

Koska Tammela on vikaeraaja, hänen on asioitava työttömyyskassan kanssa ansiosi-

donnaisen päivärahan osalta. Hallitus aikoo pidentää työttömyyspäivärahan työssäolo-
ehtoa 6 kuukaudesta 12 kuukauteen. Ansiosidonnaisen päivärahan saamiseen tarvittavaa työssäoloaikaa siis pidennetään.

– Työssäoloehtoa koskevat heikennykset kohdistuvat erityisesti työuransa juuri aloitaneisiin sekä patkutyötä tekeviin työntekijöihin. Niihin, jotka turvaa eniten tarvitsisivat, SAK:hon kuuluvat ammattiliitot ovat kritisoineet hallituksen toimia.

Ansiosidonnaiselle on jatkossa siis hankalampi päästä. Tämän lisäksi hallitus leikkaa sen määrää. Ansiosidonnaisista leikataan kahdeksan viikon jälkeen 20 prosenttia ja 34 viikon jälkeen 25 prosenttia.

– Hallitus on naamioitunut heikennyksen ansiosidonnaisen ”porrastamiseksi”, vaikka kyseessä on puhdas ansiosidonnaisen päivärahan määrän leikkaaminen, Tammela toteaa.

Ansiosidonnaisista koskevat muutokset eivät ole vielä tässäkään – lähellekään. Työttömyyspäivärahan työssäoloehto euroistetaan. Euroistaminen tarkoittaa sitä, että työssäoloehdon perusteena eivät >>



Hyttiemäntä Liisa Plathin:

Aikuisopintotuki mahdollistaa opinnot aikuisiällä

HYTTIEMÄNTÄ LIISA PLATHIN on tehnyt vikaerauksia M/s Viking Glorylla kolmen kuukauden ajan.

– Teen keikkaa pääsääntöisesti viikonloppuisin, eli torstaista maanantaihin tai perjantaista maanantaihin, kertoo.

Plathin opiskelee hius- ja kauneudenhoitoalaa. Hän on aikuisopiskelija.

– Olen pystynyt opiskelemaan aikuisopintotuen avulla, jolloin saa tienata kuukaudessa noin 400 euroa.

Hallitus aikoo lakkauttaa aikuiskoulutustuen tällä haavalla 1.8.2024. Sen lisäksi hallitus lopettaa vuorotteluvapaajärjestelmän.

– Ihmettelyn suuresti, miten alanvaih-
tajat ja esimerkiksi perheelliset pystyvät jatkossa vaihtamaan ammattia, kun aikuiskoulutustuki ja vuorotteluvapaajärjestelmä lakkautetaan, Plathin huokailee.

– Heikennyksiä tulee samaan aikaan myös asumistukeen, mikä vaikuttaa monien aikuisopiskelijoiden talouteen, hän tietää.

Jim Rheiner Fajardo ja Mika Tammela suursiivosivat miehistön hyttejä.



enää ole viikoittaiset työpäivät, vaan kuu-
kauden aikana maksetut eurot eli palkka.

– Euroistaminen vaikuttaa etenkin kei-
ka- ja osa-aikatyötä tekeviin, joiden ansio-
päiväraha jää nykyistä pienemmäksi.

– Tuntuuhan se, Tammela joutuu vetä-
mään remmiä jatkossa vielä kireämmälle,
vaikka osa-aikatyöntekijänä hän on sopeu-
tunut nuukaan elämään.

Sovitellun työttömyysturvan suojaosa poistetaan

Hallitus aikoo poistaa sovitellun työttö-
myysturvan suojaosan, mikä on suora leik-
kaus osa-aikaisen työntekijän työttömyys-
turvaan.

– Nykytila on se, että kun työtön tekee
osa-aikaisia tai keikkatöitä, työttömyysetuus
sovelletaan yhteen palkan kanssa. Palkassa
on 300 euron suojaosa, jonka voi ansaita il-
man vaikutusta työttömyysetuuden määrään.

Nyt hallitus aikoo poistaa tämän sovitel-
lun työttömyysturvan suojaosan.

– Olen laskenut jo etukäteen saavani
käteen jatkossa arviolta 100–200 euroa an-
siosidonnaista vähemmän, Mika Tammela
kertoo.

– Tuntuuhan se.

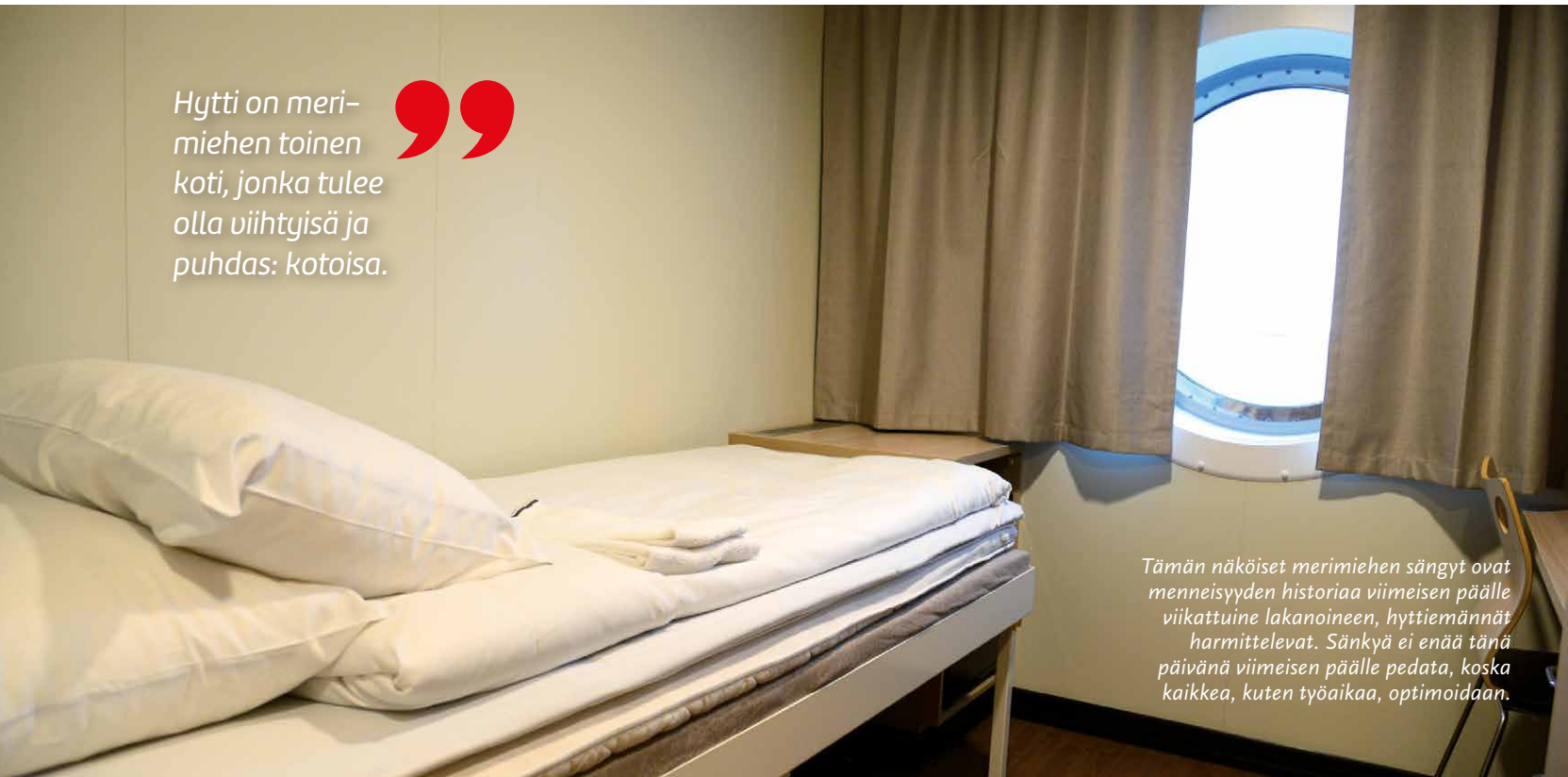


Lotta Rantanen on tehnyt pitkän meriuran ja on jäämässä eläkkeelle kuluvan kahden vuoden aikana. Luottamusmiestyö on tuonut hänelle ja miehistölle turvaa: merillä on oma lainsäädäntönsä – niin kansalliset kuin kansainväliset säädökset – jotka on huomiotava merimiesten asidoiden hoidossa, Rantanen muistuttaa.

Hallituksen tavoitteena on nostaa työllisyyttä, mutta hätäisesti tehdyt leikkaukset saattavat toimia aivan päinvastaisesti: Sovitellun suojaosan poistaminen ei auta koko-aikatoiden tarjonnan lisääntymiseen. Sen

sijaan se voi johtaa työttömien haluttomuuteen olla ottamatta lyhytkestoisia töitä vastaan ja kokoaikaiseen työttömyyteen, SAK:laiset liitot ovat varoittaneet maan hallitusta. ⚓

Hytti on meri-
miehen toinen
koti, jonka tulee
olla viihtyisä ja
puhdas: kotoisa.



Tämän näköiset merimiehen sängyt ovat menneisyyden historiaa viimeisen päälle viikattuine lakanoineen, hyttiemännät harmittelevat. Sängyä ei enää tänä päivänä viimeisen päälle pedata, koska kaikkea, kuten työaikaa, optimoidaan.

Hallitusohjelman kirjaukset ansioturvasta

Pääministeri Petteri Orpon uusi hallitusohjelma julkaistiin 16.6.2023 ja se sisälsi odotetusti paljon muutoksia myös ansioturvaan. Laki ei muutu heti ja muutokset vaativat vielä lainvalmistelun ennen voimaantuloaan.

SEURAA TILANNETTA
PÄIVITTYVÄSTÄ
ARTIKKELISTA

a-kassa.fi/hallitusohjelman-
uudistukset-
työttömyysturvaan-
päivittyvä-artikkeli

1. Ansiopäivärahan määrää leikataan ("porrastetaan")

Hallitusohjelman mukaan ansiopäivärahan määrä laskisi 80 prosenttiin, kun (8 viikkoa). Määrä laskisi 75 prosenttiin 8 kuukauden (34 viikon) työttömyyden jälkeen.

Tämänhetkisen tiedon mukaan astuu voimaan syyskuussa 2024.

Vaikutus kuukaudessa: Jos kuukausipalkka on 2 500 €

Kuukausipalkka	Ansiopäiväraha → 2 kk	Ansiopäiväraha 2 kk–8 kk	Ansiopäiväraha 8 kk →
2 500 €/kk	1 515 €/kk	1 212 €/kk	1 136 €/kk
		– 303 €/kk	– 379 €/kk

Vaikutus kuukaudessa: Jos kuukausipalkka on 3 000 €

Kuukausipalkka	Ansiopäiväraha → 2 kk	Ansiopäiväraha 2 kk–8 kk	Ansiopäiväraha 8 kk →
3 000 €/kk	1 730 €/kk	1 384 €/kk	1 298 €/kk
		– 346 €/kk	– 432 €/kk

2. Lapsikorotukset poistetaan

Nykyisellään lapsikorotusta saa alle 18-vuotiaasta lapsesta. Lapsikorotuksen suuruus on vuonna 2023 yhdestä lapses- ta 7,01 euroa päivässä, 10,29 euroa kah- desta lapsesta ja yhteensä 13,29 euroa kolmesta tai useammasta lapsesta.

Esitetty voimaantulo 1.4.2024.

Vaikutus kuukaudessa:

Lapsikorotus lasten määrän mukaan 2023	Korotus jää pois, merkitys / kk
Yksi lapsi: 7,01 €/pv	- 150,71 €/kk
Kaksi lasta: 10,29 €/pv	- 221,23 €/kk
Kolme lasta 13,26 €/pv	- 285,09 €/kk

3. Työssäoloehto pidennetään 12 kuukauteen

Nykytilanteessa 26 kalenteriviikkoa eli puo- li vuotta työtä oikeuttaa ansiopäivärahaan, hallitusohjelmassa vaatimus olisi **jatkossa 12 kuukautta**.

Tämänhetkisen tiedon mukaan astuu voimaan syyskuussa 2024.

4. Työssäoloehto euroistetaan

Nykyisin työssäoloehto kertyy työajan mu- kaan. Hallitusohjelman mukaan jatkossa työssäoloehto kertyisikin maksetun palkan mukaan. Tämä tarkoittaisi sitä, että **päivä- rahaoikeus ei riippuisi työttömyyttä en- nen tehtyjen työtuntien määrästä vaan riittävää työttömyyttä edeltävää työs- kentelyä arvioitaisiin vain palkan perus- teella**. Tästä ei kuitenkaan ole vielä tarkempia yksityiskohtia selvillä, joten vielä emme osaa sanoa, mikä muutoksen vaikutus on jäsenten kannalta.

Tämänhetkisen tiedon mukaan astuu voimaan syyskuussa 2024.

Siirtymäsäännös: Sovelletaan palkkaan, joka on ansaittu ja maksettu 2.9.2024 tai sen jälkeen.

5. Omavastuupäivien määrää lisätään seitsemään päivään

Työttömyysetuutta aletaan maksamaan vasta omavastuajan jälkeen ja nykytilan- teessa omavastuuaika on viisi työpäivää. Jat- kossa omavastuuaikaa ollaan pidentämässä **seitsemään päivään**.

Esitetty voimaantulo 1.1.2024.

Siirtymäsäännös: Sovelletaan, jos omavastuuaika alkaa 1.1.2024 tai sen jälkeen.

Vaikutus kuukaudessa: n. 150 € (2 x oman päivärahan määrä)

6. Lomakorvauksen jaksotus otetaan uudelleen käyttöön

Jatkossa työsuhteen päättyessä pitämättömät vuosilomat siirtävät ansiopäivärahoituksen alkua niin monella päivällä, kuin ka montaa työpäivää maksettu lomakorvaus vastaa.

Esitetty voimaantulo 1.1.2024.

Siirtymäsäännös: Sovelletaan vuosilomakorvaukseen, joka maksetaan 1.1.2024 tai sen jälkeen päättyneen työsuhteen perusteella.

Esimerkiksi, jos työsuhteen päättyessä saa kuukauden palkkaa vastaavan lomakorvauksen, saa työttömyyskorvausta vasta, kun tämä maksettu jakso loppuu eli tässä tapauksessa noin kuukauden kuluttua.

7. Osa-aikatyötä tekevän suojaosa poistetaan

Suojaosa on rahamäärä, jonka voi tienata ilman, että se vaikuttaa ansiopäivärahan määrään. Nykyisellään suojaosa on osa-aikatyössä enintään 300 euroa kuukaudessa eli tämän verran voi tienata ilman, että ansiopäivärahan määrä laskee.

Esitetty voimaantulo 1.4.2024.

Siirtymäsäännös: Sovelletaan maksettaessa hakujaksoilta, jotka alkavat 1.4.2024 tai sen jälkeen.

Vaikutus kuukaudessa: Jos kuukausipalkka on 2 500 €, hakijan täysi päiväraha on 70,48 €/pv

	Tilanne 2023	Tilanne 2024
Kuukausipalkka	2 500 €/kk	2 500 €/kk
Palkka osa-aikaisesta työstä	1 400 €/kk	1 400 €/kk
Suojaosa	300 €/kk	
Jäljelle jäävä palkanosa	1 100 €/kk	
Puolet jäljelle jäävästä vaikuttaa päivärahan määrään	550 €/kk	700 €/kk
Puolikas jaetaan sovittelujakson työpäivillä	21,5 pv/kk	21,5 pv/kk
Hakijan täydestä pv-rahasta vähennettävä summa	25,58 €/pv	32,55 €/pv
Täysi päiväraha/pv	70,48 €/pv	70,48 €/pv
Soviteltu päiväraha/pv	44,90 €/pv	37,93 €/pv
Soviteltu päiväraha /kk	965,35 €/kk	815,49 €/kk
Sovittelun päivärahan lasku uudistuksen jälkeen	- 149,86 €/kk	

8. Työttömyysturvan ikäsidonnaisista poikkeussäännöistä luovutaan

Hallitusohjelmassa on sovittu myös, että ikäsidonnaisista poikkeuksista luovutaan. Ikä vaikuttaa moneen työttömyysturvan osa-alueeseen, esimerkiksi:

1. 57 vuotta täyttäneet voivat päästä

työllistämisveloitteen piiriin, joka takaa heille työpaikan.

2. 58 vuotta täyttäneen päivärahan taso on suojattu. Suoja vaikuttaa silloin, kun henkilö on pienipalkkaisessa työssä ja jää uudelleen työttömäksi niin, että päivärahan taso lasketaan uudelleen.

3. 60 vuotta täyttäneet voivat täyttää ansiosidonnaisen työskentelyedellytystä työllistymissä edistävässä palvelussa.

Hallitus ei ole tiedottanut tarkemmin, mitä ikäsidonnaisia poikkeuksia muutokset mahdollisesti koskevat. Tämänhetkisen tiedon mukaan astuu voimaan syyskuussa 2024.

9. Selvitys ansioturvan kehittämisestä

Hallitusohjelman mukaan hallitus selvittää puoliväliriiheen mennessä yleiseen ansio-

turvaan siirtymisen mallia. Yleisellä ansioturvalle on tarkoitettu mallia, jossa kaikki

palkansaajat olisivat oikeutettuja ansiopäivärahaan riippumatta siitä kuuluvatko he työttömyyskassaan.

Tästä ei ole vielä tarkempia tietoja, mutta seuraamme asian etenemistä.

10. Vuorotteluvapaajärjestelmä lakkautetaan

Vuorotteluvapaa on mahdollistanut tauon työelämästä ja vastaavasti tarjonnut työtömällä työnhakijalle mahdollisuuden työl-

listyä vuorotteluvapaan ajaksi. Tästä oltiin nyt luopumassa kokonaan.

Vuorotteluvapaajärjestelmä on tarkoitus lakkauttaa 1.8.2024.

11. Mahdollinen yhdistelmävakuutus

Puoliväliriiheen mennessä hallitus valmistelee yhdistelmävakuutuksen mallin, joka

olisi sellaisille, jotka toimivat samaan aikaan yrittäjinä ja palkansaajina.

12. Työttömyyskassoille annetaan mahdollisuus tarjota asiakkailleen työvoimapalveluita

Hallitusohjelmassa on sovittu, että työttömyyskassat voivat tarjota asiakkailleen työvoimapalveluita. Nykyisin kassat eivät voi

tehdä mitään työllisyyden edistämiseksi tai sen tukemiseksi.

Kaikki nyt kirjatut linjaukset eivät välttämättä toteudu sellaisenaan, kuin ne on nyt hallitusohjelmaan kirjattu. Aikaisintaan muutokset astuvat voimaan 2024 ja tiedotamme niistä heti, kun saamme lisätietoja.

13. Työssäoloehto palkkatuetusta työstä

Nykytilanteessa palkkatuetusta työstä ker-tyy työssäoloehtoa yleisimmin 75 prosent-

tisesti eli 26 kalenteriviikon työssäoloehdon täyttymiseen on tarvittu vähintään 35 ka-

lenteriviikkoa työtä. Tästä oltaisiin nyt luopumassa ja työssäoloehtoa ei kertyisi ollenkaan. Lakiesitystä asiasta ei ole vielä annettu. ⬇

Tämänhetkisen tiedon mukaan astuu voimaan syyskuussa 2024.

SEURAA TILANNETTA
PÄIVITTYVÄSTÄ
ARTIKKELISTA

a-kassa.fi/hallitusohjelman-
uudistukset-
tyottomyysturvaan-
paivittyva-artikkeli

Hallitusohjelma heikentää työntekijän asemaa ja arkea

TYÖSUHTEEN RAJUT MUUTOKSET

- Vuoden määräaikaaisuudet ilman perustetta – vähentää vakituisia työsuhteita
- Palkaton ensimmäinen sairauslomapäivä – pienentää palkkaa, tulee työnantajien tes-tavoitteeksi
- Irtisanomisperusteen madaltaminen, jatkossa ei tarvita painavaa syytä – työsuhteturva heikkenee
- Yt-velvoite pois alle 50 hengen yrityksiltä – irtisanomiset ilman neuvotteluja
- Yt-vähimmäisajat puolitetaan, lomautukset vain 7 päivän varoituksella – molemmat leikkaavat palkkaa
- Takaisinottovelvoite pois alle 50 hengen yrityksiltä

TYÖEHTOSOPIMUKSET, LUOTTAMUSMIEHET JA YLEISSITOVUUS

- Paikallinen sopiminen työpaikoille jopa ilman luottamusmiestä – työnantajan sanelu lisääntyy
- TES:ien yleissitovuus heikkenee/poistuu, kun yrityskohtaisesti saa kaikki joustot – työnantajilla ei intressiä kuulua työntajaliittoon
- Vientimallin vieminen lakiin tarkoittaa, että käytännössä vain vientiliitot neuvottelevat – koko neuvottelujärjestelmä murenee, alojen palkkaerot lukitaan, valtakunnansovittelijan kädet sidotaan ennalta

LAKKO-OIKEUDEN RAJOITTAMINEN

- Lakko-oikeuden rajoitukset jo syksyllä 2023 – rajoittaa protesteja muita heikennyksiä vastaan
- Liittojen hyvityssakkoja korotetaan, myös uhka henkilökohtaisesta sakosta
- Poliittisten lakkojen kesto enintään 1 vuorokauteen
- Tukilakkoja rajoitetaan – toiset alat eivät saa tukea, mahdollistaa työehtojen heikentämisen entistä helpommin

LEIKKAUKSET TYÖTTÖMYYSTURVAAN

- Ansiosidonnainen työssäoloehto 12 kuukauteen ja työssäoloehdon euroistaminen – heikentää mahdollisuuksia ansiosidonnaiseen
- Ansiosidonnaisen porrastus – 8 viikon jälkeen 20 prosentin ja 34 viikon jälkeen 25 prosentin leikkaus
- Ikääntyneen asema heikkenee – työttömyysturvan ikäsidonnaiset edut pois
- Työttömyysturvan omavastuun arkipäivät viidestä seitsemään
- Suojaosien poisto – ei keikkatöitä työttömänä ja suora leikkaus osa-aikaisen työttömyysturvaan
- Lapsikorotusten poisto – lisää lapsiköyhyyttä
- Vuorotteluvapaa ja aikuiskoulutustuki lakkautetaan
- Lomakorvauksen jaksotus palautetaan – siirtää työttömyysturvan alkua

Isomäki ja meri

Meri on tieteiskirjailija Risto Isomäen suuri rakkaus. Uudessa romaanissaan Viimeinen erämaa kirjailija löytää valtameren syvänteistä uutta elämää, tuntemattomia eliöitä, merihirviöitä, ydinsukellusveneitä ja sukeltavia terroristeja. Risto Isomäki on mestari annostelevaan totta ja tarua oikeassa suhteessa.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT RISTO ISOMÄEN KOTIALBUMI JA JUSSI KARJALAINEN

Entinen CIA-agentti **Lauri Nurmi** lähtee kansainvälisen merentutkimusryhmän kanssa etsimään elämän synnyn arvoitusta Pohjois-Atlantille. Merellä suuren katumaraanin Cryptid Huntin miehistö törmää niin uusnatseihin, kadonneisiin ydinsukellusveneisiin kuin tuntemattomiin eläinlajeihin.

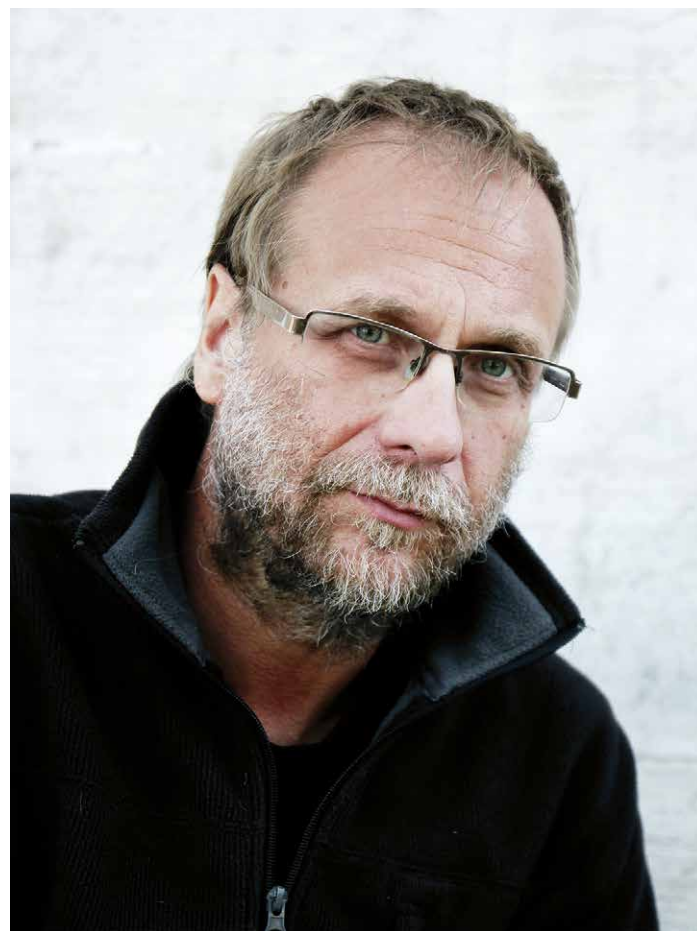
Tieteiskirjailija **Risto Isomäen** turvasatama on Hangon kupeessa Hangonkylässä. Isomäen pihapiiristä on 300 metrin matka venesatamaan. Siellä kirjailijan kalastajavene itäsaariston fiskari on talviteloilla ja odottaa Isomäen pariskunnan kesäseikkailua Itämeren saaristossa.

Kirjailija Risto Isomäelle meri on innostuksen lähde. Kirjailija kävi syntymässä Turussa, vietti varhaislapsuutensa Kokkolassa, jonka jälkeen seurasi koulu- ja opiskeluvuodet sisämaassa. Sitten oli aika muuttaa takaisin meren äärelle.

– Ahmin jo alle kouluikäisenä tietoja merestä ja meriaiheisia romaaneja. Minulla on kaksi suurta rakkautta: Itämeri saaristoinen ja Pohjois-Atlantti. Meillä on Azoreilla pieni laavakivimökki, josta löytyvät kirjoitustilat puolisololleni ja minulle, Isomäki sanoo.

Risto Isomäki on kirjoittanut lukuisia mereen liittyviä ekologisia trillereitä. Kirjoissa pohditaan mm. ilmastonmuutoksen aiheuttamia poikkeustilanteita, kuten arktisten alueiden sulamista, ydintalven mahdollisuutta, hyökyaaltojen aiheuttamia tuhoja ja supertulivuorenpurkauksia.

Huonot uutiset ahdistavat. *Viimeinen erämaa* -romaanin sankari Lauri Nurmi pohtiikin heti kirjan alussa, että kumpi on pahempaa, tietää vai olla tietämättä.



– Merten tilanne huononee koko ajan turhan takia, sillä voimme tehdä paljon hyvää pienin vaivoin ja kustannuksin. Ongelma on, että varsinkin valtameret ovat hirveän kaukana ihmisten arjesta, niiden tapahtumat eivät tarkoita heille mitään. Mitä enemmän tiedetään, sitä parempi.

Risto Isomäen mukaan meriluontoa uhkaavat eniten ilmastolämpeneminen, meriveden happamoituminen, pohjatroulaus ja merenalaiset kaivoshankkeet.

Merihirviöitä ja ydinsukellus- veneitä – totta vai tarua

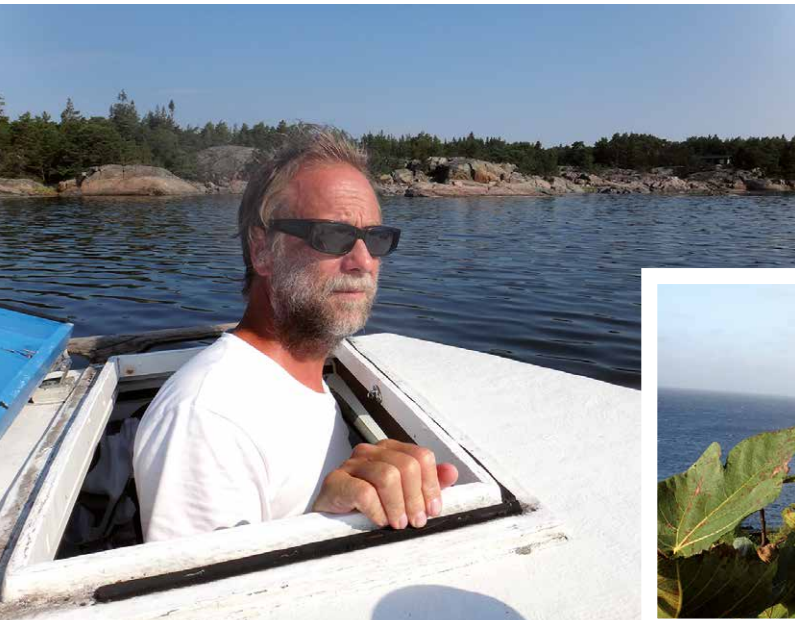
Risto Isomäki osaa hämmäntää lukijan. Kirjailija muistuttaa, että ihminen on nähnyt vain yhden miljoonasosan syvänmeren pohjasta.

Viimeinen erämaa -trillerissä Cryptid Huntin retkikunta lähtee etsimään mikroskooppisia parakaryootteja valtameren pohjalla kulkevasta 70 000 kilometrin pituisesta merenlaisesta vuoristosta. Pieneliö löytö voisi todistaa, että toinen, rinnakkainen evoluutio olisi maapalolla mahdollinen.

– Tällaista retkikuntaa ei ole koskaan lähetetty. Parakaryoottien sijaan ovat todellinen kysymys. Japanilaiset löysivät merivuorelta yhden tällaisen omituisen solun. Kirjan pointti ➤➤



Azoreilla, Picon saarella, joka kevät vieraileva hyvin pahasti loukkaantunut (törmäyksessä laivaan) sillivalas, jonka pyrstö on vääntynyt mutkalle. Valas ei pysty sukeltamaan kunnolla ja sen ei pitäisi olla hengissä. Isomäen mukaan valaan elossaoleminen viittaa siihen, että muut sillivalaat ajavat ruokaa sen luo.



Tsunamin hajottama aallonmurtaja Madalenassa, Picolla.

on, että voiko valtameren tutkimus selvittää, onko monimutkainen elämä maailmankaikkeudessa tavallista vai harvinainen poikkeus.

Isomäen mukaan merissä voi olla 25 miljoonaa merivuorta, ja niistä vain muutamia kymmeniä on tutkittu. Merissä ja järvissä on tuhansia tuntemattomia eläimiä, joita tiede ei ole löytänyt. Kirjassa Lauri Nurmi pohtii myös suurten merikäärmeiden ja Loch Nessin hirviön olemassaoloa.

Risto Isomäki on aika vakuuttanut, että suuri merikäärme on ollut ja saattaa olla vieläkin olemassa. Kirjailija perustaa uskonsa Meksikossa näkemiinsä asteekkien tuhansia vuosia vanhoihin kivipiirroksiin ja -veistoksiin, joissa merikäärme on kuvattu täsmälleen samoin kuin Vietnamissa.

– Päässä oli eteenpäin katsovat silmät ja suuri töyhtö ja eri puolilla ruumista kymmenet terävät evät. Loch Nessin hirviö on kaiku-luotainkuvien perusteella olemassa, mutta se on lähes varmasti vain loukkuun jäänyt suurikokoinen merikala tai meriankerias, Isomäki sanoo.

Cryptid Huntin miehistö saa Pohjois-Atlantilla vastaansa Mongolian ja Uzbekistanin uusnatsit. Terroristien tarkoitus on palauttaa Tšingis-kaanin valtakunta entisen loistonsa. Se onnistuisi, jos terroristit löytäisivät 1960-luvulla uponneen neuvostoliittolaisen ydinsukellusveneen.

– Tämä uusnatsipuolue on keksitty pahis. Totta sen sijaan on, että maailman merien pohjassa on ainakin kymmenkunta Neuvostoliiton ja USA:n ydinsukellusvenettä. Näiden hylkyjen reaktorien polttoaineesta on mahdollista rakentaa suuri määrä ydinaseita, Isomäki sanoo.

Trilleri tarvitsee roistonsa, mutta myös sankarinsa. Lauri Nurmi sukeltaa syvyyksissä, käy merisotaa, tappaa terroristeja ja pelastaa

maailman. Samalla hän hallitsee hämmästyttävän tarkasti Cryptid Hunt -katamaraanin automaatiota, moottoroituja purjeita, kansirakennelmia ja navigointilaitteita.

Taistelukohtauksissa kirjailija voi ampua yli, mutta laivojen ominaisuuksien kuvauksessa pitää olla millintarkka. Risto Isomäki on istunut valtamerien suojeluun keskittyvän Meriaura Groupin Atmosmare-säätiön hallituksessa 15 vuotta.

– Suurin osa laivatekniikan tiedoistani tulee Atmosmare-säätiön ja Meriaura Groupin ihmisten kautta. Täytyy muistaa, että kun olen ottanut hieman liikaa taiteellisia vapauksia, niin sieltä alkaa aika nopeasti kantautua korviini pientä pilkkaa, Isomäki naurahtaa.

Vaarallisilla vesillä

Kirjailija voi luoda romaaniinsa oman mielikuvitusmaailman, mutta elävässä elämässä arki on toisinaan karu. Risto Isomäki on kansalaisaktivistina torjunut ilmastonmuutosta ja suojellut meriä jo vuosikymmeniä. Entisten huolien rinnalle on noussut yksi uusi, syvänmeren kaivostoiminta.

Se tarkoittaa, että merten koskemattomilla alueilla suuret koneet keräisivät teknologiateollisuuden tarvitsemia mineraaleja, kuten kobolttia ja mangaania. Metallien kaivaminen tuhoaisi miljoonia eliölajeja sekä vapauttaisi alueiden pohjalietteestä valtavia määriä hiilipäästöjä.

– Samalla lietteisiin jääneet hienojakoiset raskasmetallit leviäisivät merivirtauksien mukana tuhansien kilometrien päähän ja alkaisivat rikastua kaikissa valtameren ravintoketjuissa, Isomäki sanoo.

Risto Isomäki kirjoittaa *Viimeisessä erämaassa* robottitekniologiasta, jonka avulla voitaisiin ottaa uudelleen käyttöön satoja tu-



Isomäki
ison puun
edessä
Picolla.

Isomäki on palkittu kirjailija

RISTO ISOMÄKI (S.1961) on laaja-alainen kirjailija ja kolumnisti. Isomäki on julkaissut yli 40 romaania ja tietokirjaa, ja hänen kirjojaan on käännetty noin 20 kielelle. Vuonna 2005 ilmestynyt *Sarasuatin hiekkaa* oli Finlandia ehdokas ja kirjasta tehty sarjakuva voitti Sarjakuva-Finlandian. Vuonna 2020 Risto Isomäelle myönnettiin Tiedonjulkistamisen elämäntyöpalkinto.



Risto Isomäen perheen vene (Dina) Hangossa.

hansia mannerten alueilla olevia hylättyjä veden täyttämiä kaihoksia.

– Yksi lupaavimmista ideoista on EU:n vedenalaista kaivosteknologiaa kehittävä VAMOS-projekti. Sen myötä Euroopan tuhansien veden täyttämien kaivosten uudelleen käyttö voisi olla vaihtoehto pieniä metallipitoisuuksia hyödyntävien avolouhosten perustamiselle.

Isomäki on aiemmissa kirjoissaan pohtinut paljon arktisten alueiden tulevaisuutta. Kirjailijan mukaan Jäämeren pohjan öljyvarojen hyödyntäminen synnyttää ajan mittaa öljyvahinkoja, jotka saavat kaikki maapallon tähänastiset öljyvahingot näyttämään pieniltä.

– Ilmastomuutoksen myötä Grönlannin valtavilta jäätiköiltä irtaavat jäävuoret kulkeutuvat merivirtauksien mukana kaikkialle Jäämerelle. Kun öljynporauslauttaa kohti kelluu Manhattanin kokoinen jäävuori, ei sen pysäyttämiseksi löydy keinoja.

Jäämerellä ollaan jo nyt vaarallisilla vesillä. Pohjois-Venäjän kiertävä Koillisväylä sulaa ja sen ympärivuotista käyttöä suunnitellaan. Riskit kasvavat, sillä Venäjä on luopunut siellä jo jääsuojelukäytännöstään, jotta se voi viedä yhä suurempia määriä raakaöljyä Kiinaan.

– Veikkaan, että Koillisväylä aukenee vain hetkeksi, kunnes Grönlannista vapautuvat jäävuoret ja niistä muodostuva jäämurska kasaantuvat alueelle vielä nykyisiä paksummiksi kerroksiksi. Koillisväylä ei pysy tulevaisuudessa sulana, Isomäki vakuuttaa.

Jäämeren suurimmat uhat liittyvät sen pohjalla oleviin valtavan suuriin metaani- ja hiilivarastoihin, jotka suunnitteilla olevat öljynporaukset päästäisivät valloilleen. Tilanne on vaikea, sillä Venäjä omistaa Jäämeren rannikosta puolet, ja yhteistyö mafiavaltioksi ajautuneen suurvallan kanssa on toivotonta.

– Arktisten alueiden yhteistyö on nyt pysähtynyt kylmän sodan seurauksena. Tämä voi olla kirstytyn tilanteen parhaita puolia, koska erityisesti ideat jäämeren pohjan öljyvarojen pohjan hyödyntämisestä nykYTEknologialla joudutaan panemaan pitkäksi aikaa jäihin, Isomäki pohtii.

Mereltä avaruuteen ja takaisin

Vaikka Lauri Nurmi onnistuu *Viimeinen erämaa* -trillerissä pelastamaan maailman ydintuholta, Risto Isomäen maailma on vielä kesken. Seuraavissa romaaneissaan *Pimeää jäätä* ja *Krakenin saari* tieteiskirjailijan mieli matkaa avaruuteen sekä merihirviöjahiin Kanarian saarten vesille.

– Syksyllä 2024 ilmestynvä avaruusseikkailu *Pimeää jäätä* perustuu erikoistutkija **Pekka Janhusen** kehittämään sähkö- eli plasma-purjeeseen, jonka avulla avaruusluotain voi lentää nopeasti kauas, pysäyttää liikkeensä ja palata takaisin. On huikeaa, että tällaista avaruusteknologiaa on kehitetty Suomessa.

Isomäen vuonna 2025 ilmestynvä tieteisromaanin on työnimeltään *Krakenin saari*. Kirjan aihe liittyy valtameren ja sen pohjassa asustavaan legendaariseen merihirviöön Krakeniin. *Krakenin saari* kuuluu samaan Lauri Nurmi-sarjaan kuin *Viimeinen erämaa* sekä merihirviöstä kertova *Con Rit*.

Miksi meri on niin tärkeässä osassa sinun tuotannossasi, tieteiskirjailija Risto Isomäki?

– Valaat ja muut suuret merieläimet ovat aina olleet minulle tämän planeetan jännittävin asia. Ymmärsin, että en ole tehnyt valtameren suojelun eteen riittävästi. Halusin korjata asian ja hankimme mökin Azoreilta. Nyt on paikka ja aika kirjoittaa. 🍷

M/s Viking *Cinderella* siirtyy Suomen lipun alle

Maaliskuussa 2024 M/s Viking Cinderella siirtyy Tukholman ja Maarianhaminan välisestä risteilyliikenteestä aloittaakseen liikennöinnin Helsinki–Maarianhamina–Tukholma –reittiä. Samalla Cinderella liputetaan Suomen lipun alle.

TEKSTI JA KUVA VIKING LINE

Viking Line on harjoittanut risteilyliikennettä Tukholman ja Maarianhaminan välillä Cinderella-aluksella vuodesta 2003. Kun alus keväällä 2024 aloittaa liikenteen Helsinki–Tukholma-reitillä, se myös liputetaan Suomen lipun alle. Viking Cinderellan henkilöstölle tullaan tarjoamaan työn jatkumista aluksella lippuvaltion vaihdon

jälkeen suomalaisten työehtosopimusten alaisuudessa.

Keväällä 2024 Viking Line aloittaa uuden risteilyliikenteen Tukholmasta yhteistyössä Gotlandsbolagetin kanssa. Molemmat varustamot omistavat 50 prosenttia entisestä Birka Stockholm-aluksesta. Uusi risteilytoiminta antaa Viking Rederi Ab:n henkilöstölle mahdolli-

suuden ilmaista kiinnostuksensa aloittaa työt tällä aluksella. Alus tulee liikennöimään Ruotsin lipun alla ruotsalaisten työehtosopimusten alaisuudessa. Viking Linen ja Gotlandsbolagetin välisen sopimuksen mukaisesti Viking Rederi vastaa catering-henkilöstöstä ja Destination Gotland huolehtii aluksen käyttömiehistöstä yhteisellä aluksella. ⚓



SINULLE ON POSTIA

MERIMIES: Monen aluksella työskentelevän työkaluihin kuuluu myös sähköposti. Saako esimies tai aluksen päällikkö lukea halutessaan työnantajan antamaan sähköpostiosoitteeseen tulleita viestejä? Entä luottamusmiehen tai työsuojeluvaltuutetun käyttöön annettuun sähköpostiosoitteeseen tulleet viestit? Mitä laki sanoo työsähköpostin käytöstä ja mitä muita sääntöjä siihen liittyy?

LAKIMIES: Perustuslain 10 §:n mukaan kirjeen, puhelun tai muun luottamuksellisen viestin salaisuus on loukkaamaton. Henkilökohtaisen sähköpostiosoitteen viestivaihto on tämän luottamuksellisuuden piirissä. Työnantajan työntekijän käyttöön antamaa sähköpostia koskevat säännökset löytyvät *lain yksityisyyden suojasta työelämässä* (759/2004) 6 luvusta. Niissä on määritelty, missä tilanteissa ja minkä edellytysten vallitessa työnantajalla on oikeus selvittää ja hakea, onko ja mitä viestejä lähetetty työntekijän sähköpostilaatikkoon tai -laatikosta ja tarvittaessa avata työntekijän laatima tai hänelle osoitettu, työnantajan toimintaan liittyvä sähköposti. Nämä säännökset ovat siis lakiin kirjattuja poikkeuksia perustuslain pääsääntöön.

Säännösten lähtökohtana on *välttää* tilanteet, jossa työnantaja joutuisi turvautumaan näiden poikkeussääntöjen noudattamiseen. Lain 18 §:n mukaan työnantajan on huolehdittava, että työntekijällä on mahdollisuus ottaa käyttöön automaattinen poissaoloilmoitus tai ohjata viestit toiseen sähköpostiosoitteeseen tai suostua siihen, että toisella työntekijällä on oikeus sähköpostien vastaanottamiseen ja lukemiseen. Kaikki nämä vaihtoehdot ohjaavat siihen, että tieto viesteistä saavuttaa myös muita työntekijöitä eikä työntekijän poissaolo aiheuta haittaa yrityksen tiedonkululle.

Aina, erityisesti yllättävissä sairastumis- tai kuolemantapauksissa, tämä ei ole mahdollista. Laissa erotetaan kaksi eri tilannetta, joissa työnantajalla on laissa määriteltyjen edellytysten täyttyessä mahdollisuus hakea ja tarvittaessa avata työntekijän sähköpostiviestejä. Ensimmäinen koskee tilannetta, jossa työntekijä on tilapäisesti poissa ja toinen sitä, että työntekijä on kuollut tai muutoin pysyväisluonteisesti estynyt tekemästä työtään.

Toinen jako liittyy siihen, mitä työnantaja tekee: haetaanko sähköposteista vain tietoja viestin lähettämisestä vai avataanko myös itse viestin teksti liitteineen. Sähköpostin avaamisen edellytykset ovat tiukemmat. Viestien hakemisella tarkoitetaan sähköpostilaatikon sisältöön tutustumista viestin lähettäjän, vastaanottajan ja otsikkoa koskevien tietojen perusteella. Tavoitteena on selvittää, onko sellaisia viestejä olemassa, joista työnantajalla pitäisi olla tieto.

Yllä mainittujen 18 §:n mukaisten toimenpiteiden lisäksi *viestien hakemisen edellytyksenä* on ensinnäkin se ilmeinen seikka, että viestejä on lähetetty tai vastaanotettu eli työnantajalla pitää olla peruste olettaa, että työnantajalle tärkeitä ja ajankohtaisia viestejä on olemassa. Lisäksi edellytetään, että työntekijän suostumusta viestien hakemiseen ei voida saada kohtuullisessa ajassa tai ei lainkaan ja että asia ei siedä viivytystä. Edellytyksenä on myös se, että tietojen selville saaminen muilla keinoin ei ole mahdollista.

Viestin avaamisen edellytyksiä edellä mainittujen lisäksi on se, että avattava viesti, olipa se lähetetty tai vastaanotettu, kuuluu selvästi työnantajalle. Viesti voidaan avata vain, jos sen lähettäjään tai vastaanottajaan ei ole mahdollista saada yhteyttä sisällön selvittämiseksi heidän avullaan. Viestin avaamisen pitää myös olla välttämätöntä työnantajan toiminnan kannalta esimerkiksi neuvottelujen loppuun saattamiseksi, asiakkaiden palvelemiseksi tai toimintojensa turvaamiseksi muutoin.

Mikäli työnantaja turvautuu henkilökohtaisen sähköpostilaatikon tutkimiseen ilman työntekijän suostumusta, on työnantajan noudatettava tiettyä *menettelyä*. Sähköpostien hakeminen ja avaaminen on tehtävä tietojärjestelmän *pääkäyttäjän* avulla. Toimenpiteistä on laadittava *kirjallinen selvitys*, jonka kaikki toimenpiteeseen osallistuneet (ja siihen liittyvän *vaitiolovelvollisuuden* piiriin kuuluvat) allekirjoittavat. Selvitys on toimitettava sähköpostia käyttävälle työntekijälle viivytyksettä.

Aluksella monet sähköpostilaatikat ovat tehtävä- tai työpistekohtaisia, mutta työntekijäkohtaisia sähköpostiosoitteita on myös käytössä. Ensiksi mainittuja sähköpostiosoitteita yllä mainitut säännökset eivät juurikaan koske, jos ja kun niitä seuraa ja käsittelee useita eri henkilöitä sen mukaan, kuka kulloinkin on työssä. Päälliköllä tai muulla esimiehellä on siis mahdollisuus saada tieto ja selvitys viestivaihdosta ja -sisällöstä työntekijältä, jonka työtehtäviin ko. sähköpostiosoitteen hoitaminen kuuluu.

Työntekijällä on oikeus käyttää työnantajan antamaa sähköpostiosoitetta myös henkilökohtaisten asioiden hoitamiseen, ellei tätä ole nimenomaisesti kielletty organisaation sisäisissä ohjeissa. Joka tapauksessa, työnantajalla ei ole koskaan oikeutta avata sellaista viestiä, jonka otsikko-, lähettäjä-, vastaanottaja- tai muista tiedoista voidaan päätellä, että kyse on *henkilökohtaisesta viestistä*.

Organisaatiossa tulisi laatia sisäinen sähköpostin käyttöä koskeva kirjallinen ohjeistus lain säännösten ja liiketoiminnan tarpeiden pohjalta. *Ohjeistus* on käsiteltävä yhteistoimintalain tarkoittamassa vuoropuhelussa ja tiedottamisen lisäksi sisällytettävä se osaksi työntekijän perehdyttämistä ja tietosuojakoulutusta.

Merimies-Unionin työehtosopimuksissa on määräyksiä *luottamusmiesten* sähköpostista. Työnantajan on annettava luottamusmiehen käyttöön tätä tehtävää varten sähköpostiosoite. Vaikka työnantajalla on velvollisuuksia mahdollistaa luottamusmiehen toiminta työpaikalla, siihen liittyvät sähköpostiviestit ei koskaan ole sellaisia työnantajalle kuuluvia viestejä, jotka työnantajalla voisi olla oikeus hakea tai avata. Toisin sanoen, hakemisen ja avaamisen edellytykset eivät luottamusmiehelle osoitettujen viestien osalta täyty milloinkaan. Luottamusmiehelle voi siis lähettää sähköpostia ilman pelkoa, että työnantajalla olisi oikeus lukea niitä. Sama koskee työsuojeluvaltuutettua.

Kysymykset tervetulleita:
sannaleena.kallio@smu.fi



M/s Finnmaidin kansimiehet

haluavat panostaa lastin ja matkustajien turvallisuuteen

Vuosaaren satamassa aamun tunnit ovat jo lokakuun lopussa hämärät, mutta ropax-alus M/s Finnmaidin kansimiesten katseet terävät. Keulatäkin köysiluukuista kurkistaa kaksi silmäparia, jotka kuuluvat matruusi **Jemina Lindqvistille** ja kansivahtimies **Karoliina Lehdolle**. Merenkulkua tuntematon voisi kuvitella näkevänsä unta, mutta hereillä ollaan, kun suuren ropax-laivan kannella ahkerioivat nuoret naiset. Suomalaisen kauppalaivaston miehistöistä vajaa puolet on naisia, joita työskentelee myös rahtilaivoilla perinteisissä miesvaltaisissa tehtävissä laivan kansi- ja koneosastoilla.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

M/s Finnmaid on liikenne- ja Suomen ja Saksan väliä vuodesta 2006 lähtien, kun se saapui liikenteeseen. Helsinki-Travemünde-väli on tullut miehistölle hyvin tutuksi. Nyt saavutaan jälleen Helsinkiin. Ropax li-

puu satama-altaaseen varmasti ja kiinnittyy laituriin. Matruusi Jemina Lindqvist tiputtaa kastliinan köysiluukusta suoraan terminaalmiesten, **Janne Kuokkasen** ja **Tuomo Karhun**, hyppysiin. Miehet tarttuvat rivakasti kastliinaan ja kiskovat sitä seuraavan raskaan köyden kiinni pollariin.

Itämeri – merten moottoritie

Samaan aikaan ahterissa puretaan ajoneuvoja ja trailereita sekä muuta rahtia. Matruusi Jemina Lindqvist ja kansivahtimies Karoliina Lehto ohjaavat ajoneuvoja ulos ruumasta yhdessä matruusi ja laivaluottamusmies **Joni Karjalaisen** sekä puosu Kai

*Kansivahtimies Karoliina Lehto
ja matruusi Jemina Lindqvist
M/s Finnmaidilla Vuosaaren
satamassa lokakuun lopussa 2023.*

Poikalan kanssa. M/s Finnmaidista ajaa ulos paljon henkilöautoja sekä busseja, jotka ovat nousseet kyytiin Saksasta. Ei suotta sanota, että Itämeri muodostaa merten moottoritien Suomen ja muun Euroopan välillä.

M/s Finnmaidin kansimiehistö koostuu kahdesta vahtimiehestä, kahdesta matruusista ja yhdestä puosusta. Kansimiehistö höystää satamatyötään pienellä motivaatiota ylläpitävällä huumorilla. Ensilumi sataa Vuosaarella räntänä maahan, mutta miehistön tunnelma on keskenään lämmin. Hyvän yhteishengen voi käsin kosketeltavissa aistia. Laivalla työyhteisö on tärkeä.

– Merille voi lähteä, jos on letkeä huumorintaju ja hyvät hermot, matruusi Lindqvist tuumii, johon muu kansimiehistö nauraa raikuvasti päälle.

Ruoste ei laivasta lopu

Kello näyttää aamuyhtätoista. Lasti ja ajoneuvot on saatu ulos M/s Finnmaidista Vuosaaren satamassa. Kansiporukka käy lounaalla ja kerääntyy sitten yhteen päivähuoneeseen. Käydään läpi laivan, merimiestyön ja merenkulun asioita. Työvoimapulasta puhutaan paljon. Onko se totta?

– Ainakaan tuuraajia ei tahdo saada. Jos tulee sairaslomia, töissä olevan porukan on venyttävä ja teemme ylimääräistä. Pidemmän päälle on selvää, että se polttaa kynttilää molemmista päistä.

– Alamme olla pikkuhiljaa eläkekansaa, kansikorjausmies Kai Poikala toteaa.

Poikala on purjehtinut aikanaan myös Viking Linen M/s Viking XPRS:llä, kun se oli Ruotsin lipun alla.

– Viking Linella vikaeraajia saatiin tuolloin hyvin, jos tuli sairastumisia. Aluk-

sen saapuessa satamaan siellä oli jo tuuraaja odottamassa. Välillä mietin, miksi toisiin varustamoihin saadaan hyvin tuuraajia ja toisissa se on hankalampaa, Poikala kysyy.

Finnlinesin Vuosaaresta liikennöivät ropaxit saapuivat liikenteeseen 2006–2007 ja täyttävät pian 20 vuotta.

– Alukset alkavat olla vanhoja. Hyteissä alkaa olla korjattavaa ja kannella riittää tehtävää. Muutaman hengen kansiosastomme ei pysty käytännössä millään korjaamaan kaikkea mitä pitäisi.

Kansikorjausmiehen ja puosun tehtävä erilleen

Kansiosasto käsittää kaksi vahtimiestä, kaksi matruusia ja puosun, joka toimii samalla myös kansikorjausmiehenä.

– Kansikorjausmies ja pursimies ovat käytännössä yksi ja sama vakanssi aluksella. Ei ole siis erikseen kansikorjausmiestä ja pursimiestä, on vain yksi vakanssi. Nämä tehtävät tulisi erottaa toisistaan, sillä laivalla ei ruoste lopu – ja ruosteisemmaksi käy aluksen vanhetessa.

Korjausmiehen ammatti on mitä perinteisin merimiesammatti. Vaikka alukset modernisoituvat, tarvitaan myös tekijöitä, joilla on hyvät kädentaidot ja pysyy niin jakoavain kuin ”ruostetrasseli” hyppysissä. Alustekniikan kehittyessä on pidettävä huolta merimiesammattitaidon säilymisestä.

– M/s Finnmaid on onneksi vielä perinteinen manuaalinen laiva, mikä on hyvä asia. Laivojen sähköistäminen ja liiallinen digitalisointi voivat aiheuttaa myös ongelmia: jos tulee pläkäri, sähköovet >>



*Joni Karjalainen toimii
laivaluottamusmiehenä
M/s Finnmaid-aluksella.*



Työehtosopimusaloitteita kerättiin

PÄIVÄHUONEEN ILMOITUSTAUULLE on monistettu Merimies-Uniönin ilmoitus: *tee työehtosopimusaloitteita*.

– Olemme keränneet jo hyvin aloitteita ja käymme ne läpi laivalla vielä porukalla, laivaluottamusmies **Joni Karjalainen** kertoo.

Karjalainen itse kertoo, että Finnmaidilla on esitetty, että kansimiehistö alkaisi hoitaa aluksella myös järjestyksenvalvojan tehtäviä.

– Järjestyksenvalvoja on oma toimensa, jossa on myös vastuut. Jos tehtävänhoito on tarpeen, hoidamme sen kyllä tarvittaessa kun kyseessä on rahtilaiva, mutta sitten tarvitsemme tehtävänkäsittelystä korvauksen.

– Varustamossa on ollut viime vuosina kasvua ja viime vuosi oli parhain kautta aikain, mikä ilman muuta pitäisi huomioida kauttaaltaan myös palkoissa. Miehistö kuljettaa rahdin, jota on enemmän ja palkkojen nosto toisi varmasti merille myös kaivattua työvoimaa.

lukkiutuvat eivätkä enää aukea. Myös ankurin laskeminen saattaa toimia uusissa laivoissa napin takaa. Omalla aluksellamme kaikki on manuaalista ja ankkuri saadaan tarvittaessa alas hyvin sukkelasti, matruusi Jemina Lindqvist vahvistaa.

Alusten lisäksi satamat teknistyvät, mikä vaikuttaa perinteiseen merimiestyöhön.

– Joihinkin satamiin on tullut jo automooring, eli alukset kiinnittyvät laituriin imukupeilla. Tämä vähentää köysityötä, mikä saattaa vaikuttaa siihen, ettei köysia osata enää tulevaisuudessa osattaisi pleisata, matruusi Lindqvist pohdiskelee.

Tekniikan ja automatisaation rinnalla tulee vaalia myös perinteistä osaamista. Pit-

källe kehitetty tekniikka on myös haavoittuvaisista. Kun pläkäri iskee, kaikki toiminnot laivalla ovat jumissa ovia myöten.

– Aluksilla tulee olla riittävästi miehistöä, että alusta pystytään operoimaan tilanteessa kuin tilanteessa turvallisesti, kansimiehistö muistuttaa.

Työvoimapula on totta

Matruusi Jemina Lindqvist siirtyy Kai Poikalan tilalle puosuksi, kun Poikala siirtyy toiseen varustamoon uusiin tehtäviin. Vaikka Lindqvist on vasta 21-vuotias, hän on ehtinyt pätevoityä merityössä. Mitä nuori merimies ajattelee merityön nykytilanteesta?



M/s Finnmaid-alus
Vuosaaren satamassa
lokakuun lopussa 2023.

Kansivahtimies Karoliina Lehto, 19
vuotta, toimii Jeminan Lindqvistin
aisaparina M/s Finnmaid-aluksella.

– Suomen kouluissa ei kerrota mielestäni riittävästi merenkulusta. Nuorilla ei ole tietoa merimiestyöstä sisämaassa. Rannikoilla on kyllä aina purjehdittu. Merityö vaatii markkinointia.

Merenkulkualalle saataisiin varmasti enemmän työntekijöitä, jos alasta saadaan levitettyä tietoa miten merille voi hakeutua töihin. Merityöhön hakeutuu monesti ihmisiä, joita pönttääminen ei kiinnosta. M/s Finnmaidin kansimiehistö tietää suoraan omasta kokemuksesta ja koulutaustasta, että merenkulkijat eivät aina ole luokkansa priimusoppilaita.

– Kerran laskimme yhdellä laivalla, että keskiarvomme oli koko miehistöllä ➤



– Olin mukana hakemassa Finnlinesin uudisrakennusta, M/s Finnsiriusta, Kiinasta. Mukaan matkalla tarttui muutama tatuointi, Jemina kertoo.

Jemina Lindqvist, 21 Suomen nuorin puosu

ARPA OLI HEITETTY. Vanhemmat shanghaiasivat Jemina Lindqvistin 16-vuotiaana Kotkan merikouluun. Nuoren naisen omana ajatuksena oli taidelukio, mutta nyt Finnlinesin M/s Finnmaidin kannella työskentelee Suomen kauppa-laivaston nuorin – ja tätä menoa tatuoi-
duin – tuleva puosu, Jemina Lindqvist, 21 vuotta.

Kuopiossa kastettu Lindqvist on ole-
mukseltaan ja ulosanniltaan merimies
henkeen ja vereen. Määrätynlaista kipak-
kuutta, mutta myös järkeä sekä muiden
huomioimista tarvitaan, kun hänestä tu-
lee vielä tänä syksynä M/s Finnmaidin
kansiosaston kymppi vain 21-vuotiaana.
Samalla hänestä tulee Finnlinesin laivas-
ton, kenties samalla Suomenkin kauppa-
laivaston, nuorin puosu, joka on ehtinyt
purjehtia jo Kiinasta Suomeen.

– Merillä näkee jollakin tasolla maa-
ilmaa, Lindqvist toteaa lakonisesti sil-
missä pilkahtaa pieni tuike kuulijan re-
aktioon.

– Olin mukana hakemassa Finnlinesin
uudisrakennusta, M/s Finnsiriusta, Ki-
nasta. Mukaan matkalla tarttui muutama
tatuointi, itsekin kädentaitoinen ja piirtä-
mistä harrastava Lindqvist kertoo.

M/s Finnmaidin päivähuoneen
pöydällä on hyvä valikoima Merimies-
palvelutoimiston laivalle toimittamia
erilaisia aikakauslehtiä, joita miehistö
lukee vapaalla.

– Merellä ei toimi netti, niin lehtiä tu-
lee kyllä luettua. Käsityölehdestä olen
esimerkiksi ottanut kaavat muutamiin
villasukkiin, joita on tullut kudottua,
myös sukkapuikot pysyvät matruusi Je-
mina Lindqvistin käsissä.



Etelä-Suomen Satamapalvelu Oy:n
(SF Port Service) terminaalimiehet Janne
Kuokkanen ja Tuomo Karhu ovat valmiina
kiinnittämään M/s Finnmaidin laituriin.

Sähköautopalon vaara laivalla on otettava vakavasti

Merimies-lehti kirjoitti sähköautopaloista numerossaan 4/2023. Keskustelu aiheesta jatkuu Finnlinesin M/s Finnmaid-aluksella lokakuussa 2023.



Sähköautoja liikkuu laivoilla koko ajan. Tesla ajaa Vuosaaren satamassa laivasta ulos.

FINNLINES-VARUSTAMON M/s Finnmaidin kansimiehistön huolenaihe ovat sähköautot, joita aluksilla kuljetetaan.

– Vaikuttaa siltä, että ääntämme ei kuulla. Olemme nostaneet esiin huolen sähköauton paloriskistä laivalla, mikä on vain ajan kysymys. Sähköauton palo on käytännössä hyvin vaikeaa – jopa mahdollista sammuttaa – nykytekniikalla ja välineistöllä laivalla. Sähköautopalosta purkautuvat kaasut ovat todella myrkyllisiä ja paljon myrkyllisempiä kuin normaalissa tulipalossa.

– Tuntuu siltä, että kukaan ei halua ottaa huoltamme vakavasti. Vaikuttaa siltä, että varustamot juoksevat asiaa pakoon. Merenkulun palo- ja pelastautumiskoulutusta jär-

jestävät tahot tai viranomaisetkaan eivät osaa ohjeistaa sähköautojen kanssa.

Maissa palomiehet, jotka ovat sammuttaneet akkupaloja, riisuvat toisen henkilön avustuksella eristyksissä vaatteet, joissa ovat sammuttaneet sähköakkipalon. Tämä kertoo siitä, kuinka myrkyllisiä kaasuja sähköakun palossa leviää ilmaan ja vaatteisiin.

– Sähköakkipalossa purkautuu energiaa, plasmaa ulos. Sähköauton akku palaa 2000 asteen liekillä ja polttaa pahimmillaan laivan kanteen reiän. Meille on annettu laivalla peite, jonka voi levittää sähköauton päälle, jos se palaa. Peitteen levittäminen 2000 asteisena palavan auton päälle ei ole helppoa, päälle myrkylliset kaasut. Tehtävä voi olla käytännössä mahdoton ja hyvä kysymys myös on, auttaako peite sammuttamaan paloa.

Sähköautokanta kasvaa vauhdilla ja varustamot ottavat kyytiin sähköautoja. Ohjeistus kuuluu, että viallista tai kolaroitua sähköautoa ei saa ottaa kyytiin.

– Mutta kuka pystyy täysin valvomaan, että auto on kunnossa eikä sitä ole koskaan kolaroitu ja akku on kunnossa. Sähköautojen akkuja kierrätetään paljon ja bisnes kasvaa. Kuinka turvallisia kierrätetyt sähköaukut ovat käytössä.

Laivoilla työskentelevien kansimiehistön ja muun miehistön sekä matkustajien turvallisuus. Jos sähköauto syttyisi palamaan, tärkeää on päästä sammuttamaan sitä niin nopeasti kuin mahdollista, jotta palo ei pääse leviämään.

– Aika ja nopea toiminta on tärkeintä sähköautopalossa, ettei palo pääse leviämään

akustoon asti, jolloin ollaan liemessä.

M/s Finnmaidin kansimiehistöä ärsyttää eniten se, että sähköautopalojen vaarasta ei tunnuta puhuvan ja aihetta välttämään kaikissa varustamoissa.

– Kukaan ei tarkalleen tiedä, miten sähköautopalo saadaan sammumaan: ei ainakaan vedellä.

Miehistö on koittanut itsekkin miettiä keinoja, joilla sähköautojen kuljetus aluksilla olisi mahdollisimman turvallista. Yksi keino olisi lastata sähköautot yhteen paikkaan määrättylle kannelle. Tällä hetkellä Vuosaaren satamassa ei ole kuitenkaan omaa kaislaa lastaamista varten sähköautoille, ja nähtäväksi jää riittääkö satama-alue siihen.

Sähköistyminen on kuitenkin täällä. Käytettyjä sähköautoja tuodaan paljon Saksasta Suomeen, sen miehistö näkee itse kun he niitä kyydissään Suomeen kuljettavat.

– Sähköautopalot eivät ole vielä tänä päivänä yleisiä, vaan näkyvät viiveellä vasta 10 vuoden päästä, kun käytetyt sähköautot käyvät vanhoiksi.

M/s Finnmaidin kansimiehistö on pohtinut myös, voisiko ilmailualalta ottaa mallia merenkulkuun akkujen kanssa.

– Ilmailussa akuille on oma kauskonttinsa. Lentokoneen tippumiseen suhtaudutaan paljon vakavammin, kun se aiheuttaa aina suuret otsikot kuin laivan uppoamiseen. Ilmailussa haasteet on ratkottava, mutta merenkulussa ollaan ihan hiljaa.



Matruusi Joni Karjalainen irrottaa kylmäkonttien kiinnityksiä, kun M/s Finnmaid on saapunut Vuosaareen.

kannelta kommentosillalle reilun kuusi, kansikorjausmies Kai Poikala virnistää.

Vielä tänäkin päivänä on ihmisiä, jotka tekevät mieluummin konkreettista ja liikkuvaista työtä kuin istuvat ainoastaan tietokoneen ääressä. Samaa mieltä on Lindqvist.

– Ja kaikista ei voi tulla aluksen päälliköitä. Siksi tarvitaan myös korjausmies- ja repari-
luokka.

Varustamon tulee huolehtia siitä, että ammattikoulusta valmistuneet miehistöasemassa olevat kansikorjausmiehet saavat töitä, eivätkä tehtävät mene päällystölle kuten tällä hetkellä on usein käynyt.

– Ei ole reilua, että kansimiehistön työpaikkoja annetaan päällystölle, ja itse jäämme ilman. Kierre on katkaistava.

– Päällystöopiskelijat tähtäävät korkeammalle, mutta merikoulun kansiopiskelijat ovat opiskelleet kyseiseen ammattiin, johon he aikovat myös jäädä.

Hyvä keino saada jalkaa ovenväliin on kesäharjoittelijajärjestelmä, kansimiehistö tuumii.

– Kesämaalarit on hyvä tapa tutustua merityöhön. Harjoittelu kerryttää työkoke-

musta – ja saat rahaa tilille, mikä aina motivoi.

Lindqvist on havainnoinut, että merikoulussa koululaivatyötä arvostetaan eniten.

– Monille on puisevaa opiskella koulun penkillä lukuaineita, mutta aina kun on tiedossa harjoittelua esimerkiksi koululaivalla, niin kaikki ovat aina mielissään täysimääräisesti paikalla, Lindqvist vahvistaa.

Laivoilla on tärkeää myös siirtää perinnetietoa ja osaamista tekijältä toiselle.

– Ehkä myös oppisopimusjärjestelmää voisi selvittää, mikä on lähimpänä entisäikain jungmanni-järjestelmää.

Matruusi **Joni Karjalainen** toimii M/s Finnmaidin laivaluottamusmiehenä.

– Olemme keränneet alukselta porukalta työehtosopimusaloitteita, joista teemme yhteenvedon ja lähetämme eteenpäin liittoon, Karjalainen kertoo.

Karjalainen osallistui Merimies-Unionin järjestämille luottamusmiesten täydennyskursseille syksyllä. Kursseilta sai laivatyöhön aimo annoksen tietoa merenkulun lainsäädännöstä. Tämänkertaisilla kursseilla aiheena oli myös merimiesten lääkärintarkastukset.

**Finnlinesin
alukset
kuljettavat
24/7 rahtia Suomen ja
muun Euroopan välillä.**

Laivaluottamusmies ja kansimiehistö pitävät tärkeinä, että varustamon kanssa ei tarvitsisi väentää kättä kursseille osallistumisesta.

– Olemme joutuneet käymään esimerkiksi palo- ja pelastautumisharjoituksissa, kertauksissa, omalla ajalla vaikka sen pitäisi olla työjakson aikana. Koulutuksia ei ole aina tarjolla aluksen liikennöinnin mukaan vaan kurssit ovat määrättyinä aikana. Tuolloin varustamon pitää hoitaa tuuraaja alukseen, että kurssille voi osallistua.

– Kursseille osallistuminen on tärkeää, että voimme pitää pätevyyydet yllä ja paperit kunnossa. 🚢



|| Pursimies Timi Juola on työskennellyt Finnlinesilla vakituksena 2011 lähtien. Pursimiehen tehtävässä hän aloitti viime kesänä. Juola käy laivalla töissä Kouvolasta.

Tarjoilija Nana Vaaraniemi kävi heiluttamassa M/s Viking Gloryn kannelta M/s Viking Gracelle, jossa hänen poikansa aloitti juuri työnsä. Laivat kohtaavat Maarianhaminan satamassa.

JOULUTUNNELMAA SAARISTOSSA

M/s Viking Grace **kutsuu joulupöytään**

Punainen on joulun väri – Viking Linen jouluristeilyillä voi astua valmiiseen joulupöytään kiireettä. Punaisten laivojen joulubuffetissa kunnioitetaan perinteitä, mutta joulupöytään on loihdittu myös uusia herkkuja. Tarjolla on kaikkiaan 75 ruokalajia, joissa suositaan raaka-aineita lähialueilta. Buffetin erikoisuutena on vegaaninen, selleristä valmistettu kinkku.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

The Buffet

M/s Viking Gracen pääkokki **Tuula Drude** ja kokki **Marko Korhonen** asettelevat tarjolle tilauksesta valmistettavia jälkiruokaherkkuja.

– Alamme asetella jälkiruokia valmiiksi ja tarjoilla vasta kun asiakkaat tulevat sisään. Jälkiruokapöydässä on tarjolla kolmea eri moussea ja pöydän päässä karkkipöytä, pääkokki Tuula Drude esittelee valikoimaa.

Saariston joulupöytä on suomalaisen makuun perinteisine laatikoineen, silleineen sekä kinkkuineen. Joulupöytään keksitään myös aina jotakin pientä uutta twistiä.

M/s Viking Gracen joulubuffet on suosittu ja tälläkin kertaa salissa täysi kattaus, eli 500 ruokailijaa. Salitarjoilijoilla pitää kiirettä, kun he keräävät käytetyt ruokailuvälineet pentteriin.

Oscar à la Carte

Cateringvård ja Merimies-Unionin luottamusmieskursseilta tuttu osastoluottamusmies **Paula Nieminen** työskentelee Viking Gracen **Oscar à la Cartessa**. Pikku-jouluaikaan à la Carte oli täynnä asiakkaita, eli pöytävaraukset kannattaa tehdä ajoissa. ⚓

Merimies-Uniönin luottamusmies
Paula Nieminen työskentelee M/s
Viking Gracen Oscar à la Cartessa.



M/s Viking Gracen pääkokki Tuula Drude
ja kokki Marko Korhonen valmistavat
tarjolle jälkiruokaherkut.



Cateringvård Kirsi Kestin
mukaan risteilijöitä on
riittänyt hyvin ja tunnelma
M/s Viking Gloryn kahvilassa
on rauhallinen ja mukava.



Cateringvårdit Mariia Aitio (oik.) ja
Miranda Pebdini juustopöydän edessä.



Lisää uusia astioita seuraavaa kattausta
varten saliin toi Maria Victorzon.



M/s Viking Gloryn kahvilan The Torgetin vitriini on jouluisa.

Juustopöytä
kuuluu jouluun.



Kokit Maija-Leena
Kultanen ja Miia
Ali-Keskikylä
asettelivat tarjolle
parhaillaan sillejä.



Kun jää pohjoisen satamiin murrettiin lopullisesti

Muisteluja Kiehtova Pohjanlahti -elokuvassa

Ilmastonmuutoksen jyllätessä ja muuttaessa Pohjanlahden ja Suomenlahden talvisia oloja on vaikea ymmärtää, kuinka tiukassa lukossa Suomen pohjoiset satamat olivat vielä 1960-luvulla. Tuolloin alkoi kehitys, joka johti Urhon ja Sisun rakentamiseen ja avasi pohjoisen satamat lopullisesti ympärivuotiselle liikenteelle.

TEKSTI PEKKA VÄISÄNEN KUVAT PEKKA VÄISÄNEN JA SUOMEN MAJAKKASEURA

Kiehtova Pohjanlahti -elokuva

Tietokirjailija ja Majakkaseuran aktiivi **Pekka Väisänen** käy Majakkaseuran vuosi sitten julkaisemassa kirjassa *Perämeri* läpi Perämeren talviliikenteen kehitystä. Sama jatkuu Majakkaseuran uudessa elokuvassa *Kiehtova Pohjanlahti*, johon Väisänen haastatteli tunnettua unionilaista, sähkömiehenä murtajilla työskennellyttä pääluottamusmies **Tapio Nurmista** ja Urhon päällikkönä viimeksi työskennellyttä **Ilmari Aroa**.

Nurminen menehtyi vain kuukausi haastattelun jälkeen kesällä 2022. Elokuvassa hän muistelee vielä kirkkain ajatuksin aikoja, jolloin hänen oma laivansa Tarmo piti ”salaa” väylää auki pohjoisen satamiin 1960-luvun ja 1970-lukujen taitteessa.

– Pohjoisen väylät pantiin tammikuussa kiinni, mutta siitä ei ole historiassa puhuttu mitään, eikä sitä ole virallisesti koskaan rekisteröity, että Tarmo-luokka piti vähän ennen Urho-luokan valmistumista pohjoisen väylät auki ympäri talven.

– Yleensä neljä viisi vuotta siinä minunkin uran alussa ne pantiin kiinni. Ja se oli sitten käytännössä tuonne Raahen-Oulun korkeu-



Jäänmurtaja Sisun avustaa laivoja Oulussa.



Urho hinaa pieniä aluksia turvaan Perämerellä. Kuva: Pentti Auranaho.



Jäänmurtaja Kontio tositoimissa. Kuva: Pekka Väisänen.



Tapio Nurminen työskenteli murtajilla sähkömiehenä ja toimi pitkään Merimies-Unionin pääluottamusmiehenä. Nurminen käy läpi Kiehtova Pohjanlahti-elokuvassa suomalaisen jäänmurron kehityskulkua.

delle kerralla. Sitten joskus huhtikuussa käytiin katsomassa joko sinne voisi lähteä, Tapio Nurminen muisteli kesäkuussa 2022.

Monen mielestä sarkastisen huumorin mestarin Nurmisen kommentti työstä jäänmurtajalla oli paljon puhuva:

– Olen aina sanonut, että ei tarvitse olla hullu ollakseen jäänmurtajalla töissä, mutta se auttaa. Ja jos et pysty sillä omalla luonteellasi olemaan siellä laivalla niin et pysty olemaan siellä myöskään töissä.

Kekkonen jäänmurtajan kyydissä

Nurminen kohtasi työssään muutaman kerran itse valtion päämiehen.

– Presidentti **Urho Kekkonen** kävi siellä sanomalehtiä lukemassa ja hylkeitä metsästäämässä. Me olimme niin sanotulla jäätiedustelulla, mutta ei avustettu laivoja eikä ajettu yöllä, mikä tietenkin meillekin oli ihan mukavaa. Presidentti sai nukkua rauhassa ja me saatiin nukkua rauhassa, Nurminen veisteli.

Toisen maailmansodan jälkeinen jälleenrakennus kasvatti meriliikennettä globaalisti ennen näkemättömän rajusti. Maailman

meriliikenteen arvioidaan seitsenkertaistuneen vuosina 1950–1980. Sama kehitys näkyi vahvasti myös Suomessa, jopa rajumpain, koska jatkosodan päättyessä liikenne oli olematonta. Laivojen koko yli kolminkertaistui samassa ajassa.

Toisen maailmansodan jälkeen Suomen kauppalaivasto oli heikoissa kantimissa. Yli puolet kotimaisesta tonnistosta oli sotakorvauksena ”lainassa” Neuvostoliitolle. Kotimaiseen käyttöön rakennettiin jopa uusia puurakenteisia laivoja, joissa oli purjeet ja apukoneet. Ulkomailta hankittiin käytettyjä höyrylaivoja. Jäänmurtajalaivasto kutistui sodan jälkeen, kun Jääkarhu ja Voima jouduttiin luovuttamaan Neuvostoliitolle.

Laivateknikka kehittyi, ja höyrylaivoista alettiin siirtyä polttoöljyllä kulkeviin moottorilaivoihin. Vuonna 1939 valmistunut jäänmurtaja *Sisu* oli näyttänyt tässä tietä, mutta sota-aika siirsi muutosta. 1950-luvun alussa Suomessa ja Euroopassa rakennettiin vielä sekä höyry- että moottorilaivoja. 1960-luvun alusta lähtien liki kaikki uudet laivat olivat moottorilaivoja. 1970-luvun alusta lähtien käyttöön otettiin peräporttilaivat eli

roll-on/roll-off (ro-ro) -alukset ja niiden rinnalle liikenteeseen tulivat konttilaivat.

Suuri harppaus 1950-luvun lopulla

Vuonna 1930 Suomessa oli otettu käyttöön jäämaksuluokitus, jonka mukaisesti väylämaksut määräytyivät. Vahvemman aluksen jäämaksut olivat alemmat kuin heikon. Jäämaksuilla, käytännössä väylämaksuilla on maksettu jäänmurron kustannuksia ja toisaalta ohjattu varustamoja rakentamaan vahvempia laivoja.

Vuonna 1950 Suomessa yli 80 prosenttia tonnistosta oli yli 20 vuotta vanhaa. Vuonna 1960 sen määrä putosi runsaaseen kolmannekseen. Vielä vuonna 1953 tyypillinen rahatialus oli ennen ensimmäistä maailmansotaa rakennettu hiiltä polttava höyrylaiva. Tonnisto uudistui nopeasti, alukset olivat suurempia ja suurelta osalta Suomessa täkäläisiin olosuhteisiin rakennettuja. Näin luotiin pohjaa pohjoisen liikenteelle.

Suomen jäänmurtajalaivasto alkoi kehittyä 1950-luvun lopulla, kun käyttöön otettiin niin sanottu *Karhu*-luokka. Se ei kuitenkaan tuonut riittävää apua pohjoiseen, ➤



Jäänmurtaja Sampo Oulussa.



Jäänmurtaja Kontio hinaa rahtilaivaa jäissä.

jossa satamat jouduttiin sulkemaan sydäntalveksi.

1960-luvulla valmistunut *Tarmo*-luokka oli jo huomattavasti edeltäjänsä vahvempi. Leutona talvena pohjoisen satamien pitäminen auki läpi talven alkoi näyttää mahdolliselta. Toisaalta etelän satamat ja varustamot halusivat pitää murtajat etelän merenkulun apuna. Jäänmurtokapasiteetista oli vielä pula.

Urho-luokka toi vallankumouksen

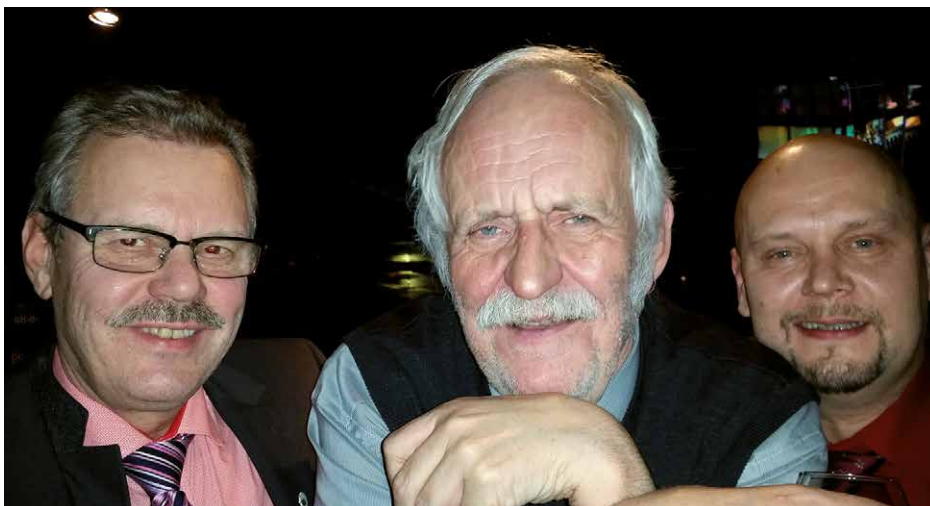
Merenkulkuhallituksen pääjohtaja **Helge Jääsalo** otti 1960-luvun loppupuolella tavoitteeksi pitää Pohjois-Suomen satamat auki läpi talven. Alueelle oli tullut runsaasti suurteollisuutta muun muassa Raahen ja Tornioon, joka tarvitsi ympärivuotisia yhteyksiä. Teollisuus joutui talvisin toimittamaan tavaraa rautateitse etelän satamiin. Etelä-Suomen satamat, Valtionrautatiet ja

Laivanvarustajien yhdistys vastustivat Jääsalon ajamaa hanketta eri syin.

Jäänmurtaja *Apu* valmistui marraskuussa 1970 ja pääjohtaja Jääsalo uskalsi jo lupata, että pohjoisen satamat pidetään auki leutoina talvina. Vaikka talvi 1970–71 oli melko kova, pohjoisen satamat pidettiin todellakin auki läpi talven. Vuonna 1971 uusittiin myös jääluokkamääräykset. Super 1A-luokan määräyksessä oli tehty 1965 virhe, joka nyt korjattiin. Alusten koot alkoivat kasvaa ja niiden jään kestävyys parani.

Vuonna 1970 kaksi Suomen Pankin tutkijaa osoitti, että kahden uuden suuren jäänmurtajan rakentaminen olisi kannattavaa kansantaloudelle. Valtioneuvosto päättikin joulukuussa 1970 aluksi yhden *Urho*-luokan murtajan rakentamisesta, mutta kun Ruotsi saatiin mukaan samaan tilaukseen ja se tilasi kaksi murtajaa, myös Suomen valtio tilasi *Urholle* sisaraluksen huhtikuussa 1971. Käytännössä Perämerelle oli siten tulossa neljä ennätyksellisen suurta murtajaa, joissa kussakin oli 22 000 hevosvoimaa.

Urho valmistui maaliskuussa 1975 ja tammi-kuussa 1976 otettiin käyttöön sen sisaralus *Sisu*. Talvet 1973–1975 olivat leutoja ja vasta talvi 1975–76 oli näin ensimmäinen sellainen talvi, jolloin Raahen, Oulun ja Ke-



Jäänmurtajien pääluottamusmiehet yhteiskuvassa: vasemmalta Rauno Mutka, Tapio Nurminen ja Arctian nykyinen pääluottamusmies Mikko Ervast oikealla.

min satamat olisi jouduttu normaalisti sul-
kemaan muutamaksi viikoksi, mutta nyt ne
pystyttiin pitämään auki. Kehitys edellytti
myös rahtilaivojen nopeaa uusiutumista.
Urhon ja *Sisun* hankkimista ehdottaneet tut-
kijat ehdottivat vielä yhden murtajan hank-
kimista 1970-luvulla, mutta seuraavien
murtajien, *Kontion* ja *Otson*, rakentaminen
jäi vuosiin 1986–1987.

Kirja ja elokuva kertoo jäänmurrosta ja merenkulusta

Suomen Majakkaseuran julkaisema kirja ***Pe-
rämeri*** kertoo merenkulun ja jäänmurron
kehityksestä Pohjanlahdella ja Perämerellä.
Runsaasti kuvitettu ja kiinnostavasti kirjai-
tettu tietokirja saatavissa mm. Majakkaseu-
ran elokuva- ja myyjäistilaisuuksista. Myös
sen 10.11. ilmestynyt seuraaja ***Säppi – Ma-
jakan valosäde Luvialta Poriin ja Merikar-
vialle*** on saatavissa (kumpikin 38 €). Sa-
moissa tilaisuuksissa on nähtävissä elokuva
Kiehtova Perämeri.

Majakkaseuran elokuva- ja myyjäistilai-
suuksia, joista Perämeri-kirjaa saa, mm.
Helsinki (Kirjan Sali) 19.12, Espoo 12.11. ja
18.11. ja Tampere 14.12. Kiertuekalenteri:
majakkaseura.fi. Kirjojen tilaukset:
julkaisut@majakkaseura.fi. 



"Jäitä pitäessä" Oulussa.



Murtajalaivasto Katajanokalla 1970-luvulla. Kuva: Museovirasto.



Jäänmurtaja Polaris avaa väylää.



Merimies-Unionin asiantuntija Joachim Alatalo ja liittosihteeri Sannaleena Kallio kertovat merimieslääkärintarkastuksesta.



Hallitusohjelma ay-liikkeen näkökulmasta

Luottamusmiesten täydennyskurssi, 24.–25.10.2023, Helsinki

SAK :n työmarkkinapäällikkö **Rami Lindström** piti selväsanaisen esityksen Suomen hallituksen työelämäheikennyksistä Merimies-Unionin luottamusmiesmiehille. (Merimies-lehden sivulla 17 on lista, miten hallitusohjelma heikentää työntekijän arkea.)

Hallituksen leikkaukset osuvat samoihin ihmisiin

Orpon hallituksen tavoite luoda 100 000 työpaikkaa toteutetaan kovin keinoin. Yritysten työllistämisen esteitä puretaan työntekijöiden irtisanomissuojaa heikentämällä. Onko vastaavaa yritetty Suomessa aiemmin? Kyllä on: työntekijän irtisanomissuojan

heikentäminen oli edellisen kerran Sipilän hallituksen (2015–2019) asialistalla.

Hallituksen leikkaukset kohdistuvat esimerkiksi yksinhuoltajiin ja lapsiperheisiin, joilta hallitus leikkaa useita satoja euroja kuukaudessa. Tuhannet lapsiperheet ajautuvat köyhyYTEEN. Ensi vuonna köyhyysrajan alapuolella on sosiaali- ja terveysalan kattojärjestö SOSTE:n laskelman mukaan lähes 140 000 lasta. Se on 17 000 lasta ja nuorta enemmän kuin tänä vuonna.

SAK on levittänyt tietoa leikkausten vaikutuksista. Hallitus ei ole kuullut SAK:n häätähuutoa leikkausten kohtuuttomuudesta sekä osumisesta samoillem ihmisille ja samoihin perheisiin.

Merimieslääkärintarkastukset

Merimies-Unionin asiantuntija **Joachim Alatalo** ja liittosihteeri **Sannaleena Kallio** pitivät seikkaperäisen luennon merimieslääkärintarkastuksista. Merimies voi olla, jos saa merimieslääkärintodistuksen. Jos todistusta ei saa, niin ei pääse merille.

Oikeus hankkia ammatti ja tehdä työtä on perustavaa laatua.

– Olemme perusoikeuksien äärellä. Perustuslain 18 pykälä: jokaisella on oikeus hankkia ammatti ja harjoittaa sitä, liittosihteeri Sannaleena Kallio muistutti.

Kuten tiedämme, merimieslääkäreitä on maassamme vähän ja tarkastukset vaihtelevat. Asian käsittely jatkuu. [📍](#)



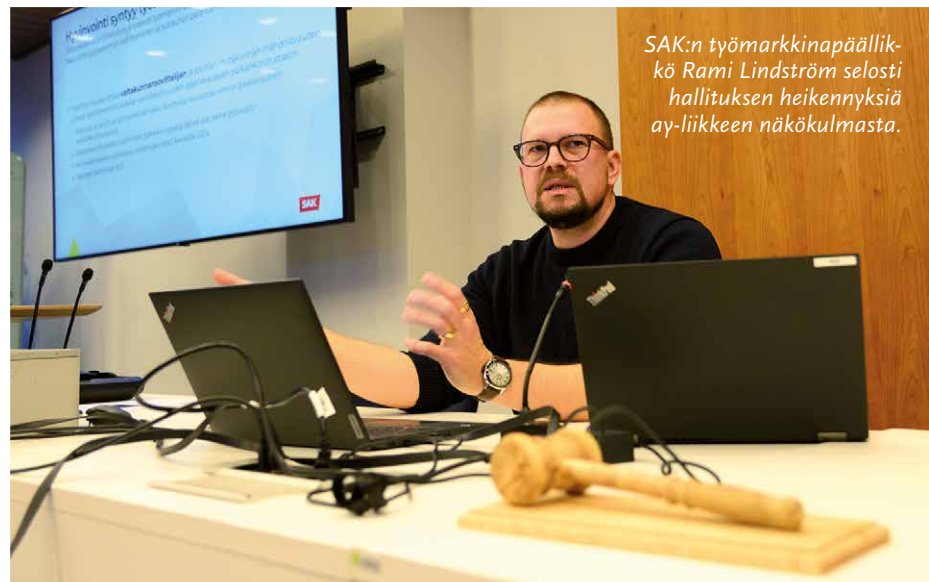


Merimies-Unioni

**Merityökelpoisuus,
lääkärintarkastukset ja
poikkeuslupamenettely**

**Luottamusmiesten täydennyskurssi
25.10.2023**

Joachim Alatalo & Sannaleena Kallio



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

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

eversheds.fi



EK och FFC måste återvända till förhandlingsbordet så att statens skuldskepp inte blir ett skrotskepp

Regeringen håller på att köra sitt skuldskepp på grund. Alltför hög fart, alltför hårt berg. När skeppet sitter ordentligt fast går det inte längre att få loss ens med en bogserbåt. Skeppet måste kapas i delar direkt på grundet. Stålet transporteras vidare till skrotanläggningarna: skuldskeppet har nu blivit ett skrotskepp.

Målet med Orpos regeringsprogram är att skapa 100 000 nya arbetstillfällen i Finland. Regeringen kör alltför snabbt och utan att sky några medel in sitt skepp i en ny, ståtlig hamn. Regeringen har blivit fartblind. Fartygets maskiner, dvs. besättningen, maxas.

Maskinerna varnar, men regeringen saktar inte ner farten. Fartygets last måste lättas. Arbetsvillkor som förhandlats fram gemensamt genom flera årtionden bärs ut på plankan. Arbetsstagens anställningsskydd, avtalens allmänt bindande verkan och förtroendemannasystemet kastas i havet. Än finns det för mycket last: arbetslöshetsskyddet måste också kapas. Och strejkrättigheten – över kanten bara.

Fartygsbesättningens åsikt efterfrågas inte och man vill inte höra några protester. Fartyget styrs av Orpo och Purra, som lär sig av 1800-talets segelfartygsera: "kaptenen kommer efter gud." De självsäkra men icke yrkeskunniga befälhavarnas navigeringskunskaper är obefintliga. Dåliga förhandlingskunskaper, som leds genom diktering när man lovat för mycket åt något håll, börjar orsaka uppror bland besättningen på fartyget. Maskinbesättningen meddelar att maskinen stängs av om inte något händer med navigeringen av fartyget. Missljud hörs även från fartygets däck. Vaktmännen spanar in i full dimma: sikten är noll.

Fartygets befälhavare Orpo lyssnar inte på besättningens varningar, utan litar på sina egna sjöfartskunskaper. Besättningen uppmanar fartyget att skydda sig mot den annalkande stormen och ta efter Sverige, där man kan förhandla och får saker och ting gjorda. Om regeringen inte lättar på gasen kommer fartyget inte att nå hamn.



BILD SHUTTERSTOCK

Dimridån runt fartyget tätnar. Motsättningarna och klyftan mellan människor i vårt samhälle växer. I svåra tider måste olika parter sätta sig vid förhandlingsbordet och hitta lösningar för att öka välfärden i Finland så att ingen hamnar utanför. Nu har regeringen delat ut räddningsvästar till de som sitter på däck, medan de svagare får simma i land på egen hand.

Det finska samhället bygger på att vi tar hand om de svagaste. Sjömännen vet att inget fartyg kan segla i hamn utan en besättning som samarbetar och utan att lyssna på andra.

Än går det att förhindra den annalkande stormen och en grundstötning. Det sker genom att EK och FFC återigen sätter sig vid ett gemensamt arbetsmarknadsbord och regeringen slutar med den egenmäktiga navigeringen av fartyget. Havet ger och havet tar – låt oss inte göra det finska samhället till ett skrotskepp.

En överenskommelse har uppnåtts i arbetskonflikten
gällande Ålands förbindelsefartygstrafik

Strejken för förbindelsefartygen ställts in

BILD PIA LEVIN

I arbetskonflikten gällande Ålands förbindelsefartygstrafik, som opereras av EW Finland Ab samt där Kalbåda Shipping Ab har fungerat som arbetsgivare, har parterna uppnått en överenskommelse tillsammans med Finlands Sjömans-Union, Finlands Skeppsbefälsförbund och Finlands Maskinbefälsförbund.

Således inhiherades den strejk som berörde de åländska förbindelsefartygen och

som hade meddelats att börja 28.11.2023 kl. 6.00.

Parterna hade på fredagen 17.11.2023, på riksförlikningsmannens byrå kommit överens att Kalbåda Shipping Ab:s anställda överförs till Nordic Jetline Ab:s arbetstagar senast den 30.11.2023. De anställda överförs utan att deras anställningsförhållanden avbryts.

De anställdas arbetsförhållanden kommer att följa gällande kollektivavtal angående

de förbindelsefartyg mellan de ovan nämnda sjöfartens fackförbund och Nordic Jetline Finland Ab. Kollektivavtalet tillämpas retroaktivt från den 15.5.2023 på samtliga anställda på Kalbåda Shipping. Arbetsgivaren har förbundit sig till att korrigera lönerna senast den 31.12.2023 i de tillfällen där tidigare eller nuvarande anställda har fått en lön som har varit sämre än lönen enligt kollektivavtalet för Nordic Jetline Finland Ab. ⚓



Gratis förbindelsefartygs- och färjetrafik är ett villkor för att skärgårdsinvånarna ska kunna leva i skärgården

SKÄRGÅRDSLAGEN UPPDATERAS

Invånarnas röst, rörlighet och försörjningsberedskap måste lyftas fram vid beredningen av skärgårdslagen. Bedömningspromemorian om behovet av att uppdatera skärgårdslagen är på remiss fram till den 5 januari 2024.

Lagen om främjande av skärgårdens utveckling utfärdades 1981. De flesta inskrivningar i lagen har förblivit oförändrade i mer än 40 år. Den nya skärgårdslagen strävar efter att också uppmärksamma turister och fritidsboende. Lagen träder i kraft 2027.

Bedömningspromemorian om behovet av att uppdatera skärgårdslagen har skickats på remiss. Promemorian används som underlag i arbetet med att uppdatera skärgårdslagen, vilket kan inledas tidigast under den regeringsperiod som börjar 2023.

Gratis förbindelsefartygs- och färjetrafik för invånarna måste bevaras och utvecklas

Trafik- och transporttjänsterna är viktiga för skärgårdsinvånarna. För närvarande är det gratis att åka med skärgårdens förbindelsefartyg, med undantag för några privata fartyg.

Uppkomsten och moderniseringen av skärgårdens förbindelsefartygs- och färjetrafik är resultatet av ett långt arbete. I paragraf 5 i skärgårdslagen konstateras det att:

5 § Trafik- och transportservice

”Staten bör försöka sörja för att skärgårdens bofasta befolkning till sitt förfogande har en med hänsyn till boendeförhållandena, utkomstbetingelserna och skötseln av nödvändiga angelägenheter erforderlig trafik- och transportservice, som är så smidig

som möjligt samt avgiftsfri eller prismässigt skälig.”

Denna inskrivning bör bevaras och skärgårdens förbindelsefartygs- och färjetrafik bör utvecklas ytterligare.

Villkoren vid konkurrensutsättning av skärgårdens förbindelsefartygs- och färjetrafik måste uppmärksammas

Skärgårdens förbindelsefartygs- och färjetrafik har konkurrensutsatts och kommer att konkurrensutsläppas även i framtiden. Vid konkurrensutsättningarna måste man se till att företaget som vinner konkurrensutsättningen förbinder sig att följa sjöfartens lagstiftning och tecknar kollektivavtal med sjömannens fackförbund för att enas om närmare villkor som kompletterar arbetslagstiftningen. I konkurrensutsättningarna måste man också se till att den som vinner konkurrensutsättningen förbinder sig att ta hand om utrustningens skick och underhålla utrustning som blivit gammal och är i behov av förnyelse. Längden på själva driftavtalen bör också uppmärksammas, då långvariga avtal erbjuder stabilitet till såväl företagare, arbetstagare och kunder som utrustningen.

Definitionen skärgårdsområde omfattar vattendrag

Den nuvarande skärgårdslagen är 40 år gammal, vilket är anledningen till att den uppdateras. En av de största förändringarna

i skärgården är det ökade antalet säsongsboende. Det har aldrig varit så här många invånare i skärgården om man även räknar med skärgårdens säsongsboende. Folk tillbringar allt mer tid i skärgården, många t.o.m. året om, även om de har sitt fasta boende någon annanstans.

Digitaliseringen påverkar också skärgården. Den gör det möjligt att arbeta i skärgården och ökar utbudet av tjänster. Skärgården är också ett attraktivt resmål med natur- och kulturvärden som är viktiga för hela samhället.

I promemorian talas det i enlighet med lagens namn om skärgårdsområden, men det innefattar även vattenområden.

Bedömningspromemorian har upprättats i en av jord- och skogsbruksministeriet tillsatt arbetsgrupp med tjänstemän.

Även om lagen bereds i ministeriet av tjänstemän är skärgårdsdelegationen (SANK) också med och påverkar i bakgrunden.

– Förbindelser, rörlighet, näringar och vindkraft är exempel på saker som man vill ha våra synpunkter på, berättar **Pauli Aalto-Setälä**, vice ordförande för skärgårdsdelegationen för Yle den 10 november 2023.

Bedömningspromemorian om uppdatering av skärgårdslagen finns på Lausuntopalvelu.fi. **Utlåtanden begärs in via Lausuntopalvelu.fi senast den 5 januari 2024.**

Innehållet i bedömningspromemorian utvecklas baserat på remissbehandlingen. [↗](#)

EK och FFC måste återvända till förhandlingsbordet

Finlands regering har bytts ut vart fjärde år: först hade vi Juha Sipiläs regering, därefter Sanna Marins vänsterregering och nu Petteri Orpos högerregering. Regeringarna svänger från kant till kant vart fjärde år och så gör även linjen enligt vilken man sköter det finska samhället.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU



Bea Ahlgren arbetar som hyttvärdinna på Viking Lines M/s Viking Glory.

Sjömans-Unionens förtroendemen **Bea Ahlgren** och **Temmy Tuomela** hälsar till centralorganisationen EK och FFC samt andra avtalsparter att den största tjänsten de kan göra Finland är att återvända till ett gemensamt förhandlingsbord.

– Motsättningarna och klyftan mellan människor växer. I svåra tider bör man sätta sig vid förhandlingsbordet igen och tillsammans hitta lösningar för att öka välfärden i Finland på lång sikt så att ingen hamnar utanför.

Inte riva upp och bryta ner, utan enas

I Finland har vi levt i svåra tider även tidigare, t.o.m. mycket tuffare tider än idag. Nu driver man med full fart igenom lagreformer som har omfattande konsekvenser. Varför?

– Genom att riva upp och bryta ner avtalssystemen förstör man bara saker och ting, när man istället borde förhandla om dem. Regeringen kan inte bara diktera saker och ting för landet uppifrån. Lagförslagen som man nu klubbar igenom med hög fart är inte genomtänkta eller övergripande, utan kan om de förverkligas konkretiseras

på ett annat sätt än vad lagstiftarna har tänkt sig, konstaterar Ahlgren och Tuomela.

I det finska samhället har vi sedan vi blev självständiga tagit hand om de svagaste, men lagförslagen från den nuvarande regeringen flyttar över förmånerna och lättnaderna till de redan välmående och rika.

– Ändringarna i t.ex. arbetslöshetsskyddet uppmuntrar inte nödvändigtvis folk till att arbeta, utan kör ner dem ännu djupare i botten. De som får lida är korttidsarbetande, deltidsarbetande, ensamförsörjare och sjuka.

Den fåtaliga eliten gynnas, folket letar rabatterade produkter i butikerna

Högerregeringen motiverar sina omfattande nedskärningar med Finlands stora skuld.

– Alla länder tar lån. Statsskulden är en annan sak än den enskilda medborgarens skuld. Man ska så klart undvika en ansvarslös skuldsättning, men nu skär man ner helt besinningslöst. Nedskärningarna riktas framför allt till dem som har allra minst.

– Vinnarna är människor och företag som har pengar och kapital. Ett bra exempel på det är aktiesparkonton, där man i fortsättningen får spara 100 000 euro. Lagen



har skrivits för att gynna en ytterst liten grupp människor. Samtidigt letar finländarna rödmärkta varor på butikshyllorna, sparar in på maten och sänker sin levnadsnivå och ber om förlängd betalningstid på sina räkningar eftersom de inte har pengar.

Arbetstagarna måste försvara sina rättigheter tillsammans

Högerregeringen föreslår radikala försämringar i arbetsförhållandena, arbetslöshets-skyddet och strejkrätten.

Sjömans-Unionens förtroendemen Bea Ahlgren och Temmy Tuomela anser att arbetstagarna måste försvara sina rättigheter då regeringen ensidigt tänker driva igenom olika försämringar.

– Situationen är för närvarande ganska exceptionell till följd av den finska regeringens agerande. Det är viktigt att människor och arbetstagare håller fast vid sina rättigheter nu när man försöker försäkra dem, t.o.m. riva upp dem, säger förtroendemen.

I svåra tider erbjuder fackförbundet och förtroendemannasystemet arbetstagarna stöd och trygghet.

– Förtroendemen kan berätta på fartygen hur olika förändringar kan påverka.

Fackförbunden och avtals-systemet skapar stabilitet i landet

Det finska kollektivavtalssystemet, dvs. där arbetstagarna och arbetsgivarna sätter sig vid ett gemensamt bord, har uppstått genom flera årtionden. Avtalssystemet och fackförbunden har skapat stabilitet i landet, påminner förtroendemen Bea Ahlgren och Temmy Tuomela.

– Förtroendemen lyssnar lugnt och förhandlar och har också till uppgift att rätta till felaktig information. Fackförbundet och förtroendemannasystemet är snarare fredsbyggare på arbetsplatserna och hjälper till att få olika parter att sätta sig vid ett gemensamt bord.

– Vi behöver en gemensam grund och att återvända till förhandlingsbordet för att samordna situationen som vi gjorde på den gamla goda tiden.

Måste återvända till förhandlingsbordet

Ahlgren och Tuomela anser tydligt att en upprivning och nedbrytning av förhand-

lingssystemet inte hjälper någon på längre sikt, utan att det driver in landet i ett kaos som inte gynnar någon.

– Uppdelningen blir tydligare och klyftorna växer, säger förtroendemen oroligt om situationen.

Det finska samhället bygger på ett avtalssystem. Vi har tagit oss igenom svåra tider genom att förhandla under ledning av centralorganisationerna.

– Det vore smart att ta en timeout och återvända till ett gemensamt förhandlingsbord. En mager överenskommelse är alltid bättre än en fet konflikt. Förutom nationalekonomin har Finland även stora utmaningar vid sina gränser och bör inte öka avståndet mellan de olika lägren i landet. Det är dags att dra åt samma håll och tillsammans enas om och sköta frågor som rör det finska folket, säger Bea Ahlgren och Temmy Tuomela med en hälsning till centralorganisationerna och landets regering. 🇫🇮

Temmy Tuomela arbetar som servitör på M/s Viking XPRS.

#VÄGANDESKÄL

Hyttvärdinnorna på M/s Viking Glory:

Högerregeringens nedskärningslistor måste sopas över kanten

Lotta Rantanen, hyttvärdinna på M/s Viking Glory,
svänger ursinnigt runt träkvasten på M/s Viking Glorys däck.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU



BILD TIMO KESKISÄRÄ

#PAINAVASY #VÄGANDESKÄL #SERIOUSGROUNDS #PAINAVASY #VÄGANDESKÄL #SERIOUSGROUNDS



Vi har lärt oss vårt arbete på fartyget genom att jobba, konstaterar hyttvärdinna Bea Ahlgren.

En gång öbo, alltid öbo

MARIEHAMN ÄR EN VACKER och lugn plats där det är bra för barnen att gå i skola, berättar **Jim Rheiner Fajardo**, som bott på ön i 15 år. Fajardo arbetar som hyttstädare på M/s Viking Glory och flyttade med sin familj till Mariehamn från trakterna kring Manilla på Filippinerna 2008.

– Filippinerna och Åland är ögrupper som skiljer sig åt vad gäller klimatet, säger Fajardo.

Fajardos familj följde efter sin svägerska till Åland.

– Jag gick en språkkurs där jag studerade svenska, säger Fajardo och berättar att han läste tidningen Sjömannens svenska sidor noga.

Fajardo kom till M/s Viking Glory från M/s Rosella. Före Viking Line hann han segla på världens hav med Carnival och Star Cruises i bl.a. Asien, USA och Mexiko.



Jim Rheiner Fajardo är redo att storstäda personalens hytter.

– **V**i visar regeringen kvasten! **Orpo-Purra**-regeringens avsikt att försämra arbetstagarnas arbetsvillkor och sociala trygghet borde omedelbart sopas över kanten, säger Rantanen argt om högerregeringens mani att få igenom lagreformer som tvingar ner fattiga och sjuka på knä, trots att Finland fram till nu har tagit hand om sina svagaste.

Inte längre. Högerregeringen har som mål att skapa 100 000 nya arbetstillfällen i landet. Samtidigt försvagar borgarregeringen arbetstagarnas arbetsvillkor, som t.ex. att göra det lättare att säga upp personal.

– Enligt regeringen räcker det i fortsättningen med ett "sakligt skäl" för att säga upp en arbetstagare. Vad är detta "sakliga skäl"?

– Jag är rädd för att man kan börja säga upp arbetstagare – även fast anställda – bara utifrån egna preferenser om man vill bli av med någon, säger Rantanen, som är orolig för framtiden.

Att sänka grunderna för att säga upp arbetstagare ökar inte sysselsättningen, det försämrar den. Arbetslösa hittar inte nödvändigtvis ett nytt jobb med en gång, utan hamnar hos arbetsförmedlingen.

– I många branscher, även inom sjöfarten, är det skriande brist på arbetstagare. Borde inte arbetsgivaren nu ta till alla medel för att få bra personal till branschen och framför allt hålla fast vid dem? betonar hyttvärdinnorna.

Sjömän är annorlunda

Sjömännen är ett arbetsorienterat folk.

– En människa som söker sig till sjöss är inte rädd för fysiskt arbete, utan njuter av det.

Sjömän är annorlunda eftersom de arbetar på ett fartyg och inte i land.

– Vi har lärt oss vårt arbete på fartyget genom att jobba, konstaterar Bea Ahlgren, som arbetat till sjöss i över fem år.

Ahlgren arbetar som hyttvärdinna. Hon är också intresserad av självutveckling och

utbildning, om samhället erbjöd möjligheter till det.

– Dagens regering gör det svårare att vidareutbilda sig. Självt kan jag inte tänka på att börja på yrkeshögskolan just nu eftersom pengarna inte räcker till för att leva enbart som studerande när man är vuxen, konstaterar Ahlgren.

– Om jag inte längre skulle beviljas sjömansläkarintyg skulle jag säkert inte få jobb i land eftersom jag saknar yrkeshögskoleutbildning. Hur skulle det då gå?

– Gift dig rikt, säger andra.

Den galghumoristiska kommentaren innehåller en tidsskildring av dagens Finland. Nyligen publicerades en artikel där unga kvinnor huvudsakligen har som mål att gifta sig rikt, inte att utbilda sig eller arbeta. Håller vi på att bli som Ryssland, där männen försörjer kvinnorna och kvinnans plats är i hemmet? Tanken förfärr hyttvärdinnorna på M/s Viking Glory, som består av både kvinnor och män. >>

– I Finland deltar både män och kvinnor i arbetet och bygger upp vårt land och samhället, säger hyttvärdinnorna och -värdarna enigt.

Det finska samhället bygger på jämlikhet. De finska sjömännen är en ännu mer exemplarisk yrkeskår för hela vårt land, eftersom lönen till sjöss är densamma för män som för kvinnor och baseras på yrkesställningen. Lönen fastställs inte baserat på vad man har mellan benen, utan baserat på uppgiften.

Inte försämring av arbetsvillkoren, utan förbättring

Konkurrensen om arbetskraft är för närvarande hård i rederierna. För att få mer personal till sjöfarten måste man erbjuda dem bättre arbetsvillkor. I höstas anställde Viking Line personal på hotellsidan: av 90 sökande erbjöds totalt ca 30 personer fast anställning.

– På hyttavdelningen på Viking Glory fick vi hanterat anställningarna relativt väl och erbjöd de som stod på tur fast anställning, säger fartygsförtroendeman Bea Ahlgren nöjt.

Bea Ahlgren valdes till fartygsförtroendeman på M/s Viking Glory i år. Hennes föregångare, Lotta Rantanen, kommer att gå i pension inom knappt två år och lämnade över "manteln" till sin yngre kollega.

– Bea är en mycket smart och energisk ung kvinna, en sådan som vi behöver, berömer Lotta sin kollega när hon torkar av taket i en hytt.

Svettpärlor rinner i ansiktet på hyttvärdinnorna. De håller på att storstäda personalens hytter. Sängkläderna bärs till tvättburarna, madrassernas vänds. Sedan torkar man madrassen, sängstommen, väggarna och t.o.m. hyttens tak med en fuktig trasa. Hyttvärdinnorna ger också en våt handduk till den sittande högerregeringen som ger till de rika och skär ner för arbetstagarna.

– Orpo-Purras regeringsprogram leder inte till fler anställda, utan till fattiga.

Borgarregeringen försöker skrota förtroendemannasystemet och kollektivavtalens allmänt bindande verkan. Man vill ha fler lokala avtal. Man vill avvika från arbetslagstiftningen genom att ordna sämre avtal på arbetsplatserna utan förtroendemen.

– Unga arbetstagare är som tur är vakna och följer nyheterna och regeringens agerande mycket noga. Vi vet mycket väl att man försöker försämma och skära ner i förmåner och system, säger Bea om situationen för den yngre generationen.

Försämringarna i arbetstagarens ställning och vardag som Orpo-Purras regeringsprogram innebär kan delas upp grovt i fyra olika klasser: 1) förändringar i arbetsförhållandet, 2) förändringar i kollektivavtal och förtroendemen samt avtalens allmänt bindande verkan, 3) begränsning av strejkrätten och 4) nedskärningar i arbetslöshetsskyddet.

Vikarier offren för ett försämrat arbetslöshetsskydd

Försämringarna i arbetslöshetsskyddet är omfattande och kan ha en mycket stor inverkan på den enskilda människans liv.

– Ingen kan ens räkna ut exakt hur nedskärningarna i slutändan kommer att påverka personer i olika livssituationer, säger den före detta och nuvarande fartygsförtroendemannen.



Lukas Akantu började arbeta till sjöss i år på M/s Viking Glory. "Till sjöss arbetar man en vecka och är ledig en vecka. Det är ett bra system", säger Akantu.



Bea Ahlgren (till vänster) valdes till fartygsförtroendeman på M/s Viking Glory i år. – Bea är en mycket smart och energisk ung kvinna, en sådan som vi behöver, säger före fartygsförtroendeman Lotta Rantanen.

Till sjöss drabbar försämringarna i arbetslöshetsskyddet speciellt vikarierna. **Mika Tammela** arbetar som vikarie på M/s Viking Glorys hyttavdelning.

– Detta är mitt tredje pass på Glory, berättar Tammela.

Han har kommit in i arbetsgemenskapen på Glory och storstädar som bäst besättnings hytter.

– Vikarierandet har hittills passat min livssituation bra, men nu när jag börjar bli äldre skulle jag i något skede vilja få ett något fastare arbete.

Tammela gick till sjöss 1998 och har arbetat på 20–25 olika fartyg.

– 2015 lämnade jag sjöfarten i några år, men återvände 2022, säger han och berättar att han övervunnit en långvarig fysisk sjukdom, vilket gör att han kan arbeta.

Nedskärningen i inkomstrelaterad dagpenning maskeras som "gradering"

Eftersom Tammela arbetar som vikarie måste han ha kontakt med arbetslöshetskassan för att få inkomstrelaterad dagpenning. Regeringen tänker förlänga arbetsvill-

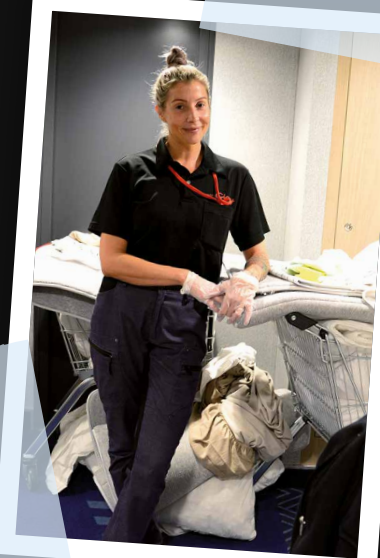
koret för arbetslöshetsdagpenning från sex till tolv månader. Arbetsvillkoret som behövs för att få inkomstrelaterad dagpenning förlängs alltså.

– Försämringarna i arbetsvillkoret riktas speciellt till de som precis inlett sin arbetskarriär och de som har korttidsjobb. Alltså de som mest skulle behöva skyddet, säger fackförbunden i FFC kritiskt om regeringens agerande.

I fortsättningen blir det alltså ännu svårare att få inkomstrelaterad dagpenning. Dessutom kommer regeringen att minska storleken på den. Den inkomstrelaterade dagpenningen minskar med 20 procent efter åtta veckor och 25 procent efter 34 veckor.

– Regeringen har maskerat försämringen som en "gradering" av den inkomstrelaterade dagpenningen, trots att det handlar om en ren nedskärning av storleken, konstaterar Tammela.

Och det är inte alla förändringar i den inkomstrelaterade dagpenningen – inte ens i närheten. Arbetsvillkoret för arbetslöshetsdagpenning görs om till euro. Det innebär att arbetsvillkoret inte längre baseras >>



Plathin har kunnat kombinera studier och arbete till viss del i arbetet till sjöss. "En dag fixade jag och min studiekamrat make-upen och håret på passagerarna på fartyget. Responsen var mycket positiv – och de vill ha liknande service även i fortsättningen."

Hyttvärdinnan Liisa Plathin: Vuxenstudiestödet möjliggör studier i vuxen ålder

HYTTVÄRDINNAN LIISA PLATHIN har vikarierat på M/s Viking Glory i tre månader.

– Jag arbetar huvudsakligen på veckoslut, dvs. torsdag till måndag eller fredag till måndag, berättar hon.

Plathin studerar inom hår- och skönhetsbranschen. Hon är vuxenstuderande.

– Jag har kunnat studera med hjälp av vuxenstudiestödet, då jag får tjäna ca 400 euro i månaden.

Regeringen tänker lägga ner vuxenstudiestödet den 1 augusti 2024. Dessutom tänker de avsluta alterneringsledighets-systemet.

– Jag undrar verkligen hur branschbytare och t.ex. personer med familj ska kunna byta yrke i fortsättningen när man lägger ner vuxenstudiestödet och alterneringsledighets-systemet, suckar Plathin.

– Samtidigt blir det försämringar även i boendestödet, vilket påverkar ekonomin för många vuxenstuderande, säger hon.

Jim Rheiner Fajardo och Mika Tammela storstädar personalens hytter.



på antal arbetsdagar per vecka, utan utbetalda euro under en månad, dvs. lönen.

– Det påverkar framför allt korttids- och deltidssarbete, som kommer att få ännu mindre i inkomstrelaterad dagpenning.

– Det kommer att kännas, säger Tammela, som i fortsättningen får dra åt svängremmen ytterligare trots att han vant sig vid att leva snålt som deltidssarbetare.

Skyddsdelan för jämkat arbetslöshetsskydd tas bort

Regeringen tänker ta bort skyddsdelan för jämkat arbetslöshetsskydd, vilket är en direkt nedskärning i arbetslöshetsskyddet för deltidssarbete.

– Idag fungerar det som så att arbetslöshetsförmånen jämkas med lönen när en arbetslös person deltidss- eller korttidsarbetar. Lönen innehåller en skyddsdel på 300 euro, som man kan tjäna utan att det påverkar arbetslöshetsskyddets storlek.

Nu tänker regeringen ta bort denna skyddsdel för jämkat arbetslöshetsskydd.

– Jag har redan i förväg räknat ut att jag i fortsättningen kommer att få uppskattningsvis 100–200 euro mindre i inkomstrelaterad dagpenning, berättar Mika Tammela.



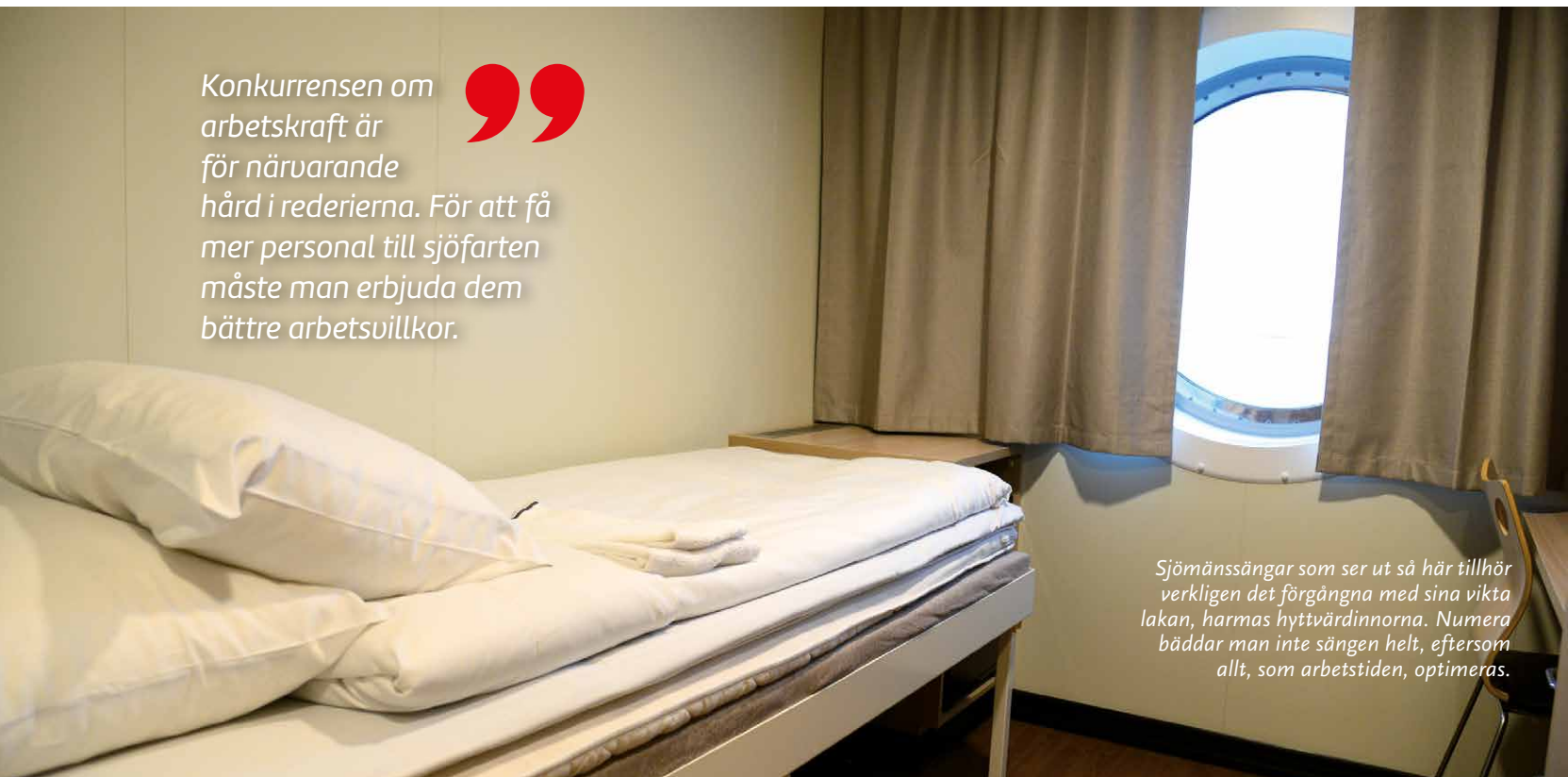
Lotta Rantanen är rädd för att man kan börja säga upp arbetstagare – även fast anställda – bara utifrån egna preferenser om man vill bli av med någon.

– Det kommer att kännas.

Regeringens mål är att öka sysselsättningen, men hastigt gjorda nedskärningar kan ha en helt motsatt effekt: Att ta bort skyddsdelan ökar inte utbudet av

heltidsarbeten. Istället kan det leda till att arbetslösa blir ovilliga att ta emot kortvariga jobb och till heltidsarbetslöshet, har förbunden i FFC varnat landets regering. ⚠

Konkurrensen om arbetskraft är för närvarande hård i rederierna. För att få mer personal till sjöfarten måste man erbjuda dem bättre arbetsvillkor.



Sjömänssängar som ser ut så här tillhör verkligen det förgångna med sina vikta lakan, harmas hyttvärdinnorna. Numera bäddar man inte sängen helt, eftersom allt, som arbetstiden, optimeras.

Regeringsprogrammets reformer för utkomstskyddet för arbetslösa

Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering offentliggjordes 16.6.2023 och det innehöll som väntat också många ändringar i inkomsttryggheten. Lagen ändras inte omedelbart, och ändringarna kräver lagberedning innan de träder i kraft. Ändringarna träder i kraft tidigast 2024 och vi informerar om dem så fort vi får mer information.

1. Beloppet på den inkomstrelaterade dagpenningen graderas

Enligt regeringsprogrammet sjunker dagpenningen till 80 procent efter beloppet på den inkomstrelaterade 2 månaders (8 veckors) arbetslöshet. Beloppet sjunker till 75 procent efter 8 månaders (34 veckors) arbetslöshet.

Enligt nuvarande information träder lagförändringen i kraft i september 2024.

Inverkan per månad: Då månadslönen är 2 500 €

Månadslön	Dagpenning → 2 kk	Dagpenning 2 kk–8 kk	Dagpenning 8 kk →
2 500 €/mån	1 515 €/mån	1 212 €/mån	1 136 €/mån
		– 303 €/mån	– 379 €/mån

Inverkan per månad: Då månadslönen är 3 000 €

Månadslön	Dagpenning → 2 kk	Dagpenning 2 kk–8 kk	Dagpenning 8 kk →
3 000 €/mån	1 730 €/mån	1 384 €/mån	1 298 €/mån
		– 346 €/mån	– 432 €/mån

2. Barnförhöjningen avskaffas

För närvarande erhålls barntillägg för barn under 18 år. Barnförhöjningen för ett barn är 7,01 euro per dag, 10,29 euro för två barn och sammanlagt 13,29 euro för tre eller fler barn. Enligt regeringsprogrammet betalas inget barntillägg i fortsättningen.

Lagförslagens i kraftträdandedatum 1.4.2024.

Inverkan per månad:

Barnförhöjningen enligt antalet barn 2023	Inverkan per månad då förhöjningen avskaffas
Ett barn: 7,01 euro/dag	- 150,71 euro/månad
Två barn: 10,29 euro/dag	- 221,23 euro/månad
Tre barn: 13,26 euro/dag	- 285,09 euro/månad

3. Arbetsvillkoret förlängs till 12 månader

I nuläget berättigar 26 kalenderveckor, det vill säga ett halvår, arbete till inkomstrelaterad dagpenning, medan kravet i regeringsprogrammet i fortsättningen är 12 månader.

Enligt nuvarande information träder lagförändringen i kraft i september 2024.

4. Arbetsvillkoret bestäms enligt inkomsten i euro

För närvarande intjänas arbetsvillkoret enligt arbetstid. Enligt regeringsprogrammet ska arbetsvillkoret i fortsättningen i stället intjänas enligt den utbetalda lönen. Det finns emellertid ännu inte några närmare detaljer om detta, vilket betyder att vi ännu inte kan säga vilken effekt ändringen får för våra medlemmar.

Enligt nuvarande information träder lagförändringen i kraft i september 2024.

Övergångsbestämmelse: tillämpas på lön som intjänats och utbetalts 2.9.2024 eller därefter.

5. Antalet självriskdagar ökas till sju

Arbetslöshetsförmån börjar betalas först efter självrisktiden, och i nuläget är självrisktiden fem vardagar. I fortsättningen förlängs självrisktiden till sju dagar.

Lagförslagens i kraftträdandedatum 1.1.2024.

Övergångsbestämmelse: tillämpas på självrisktid som börjar 1.1.2024 eller därefter.

Inverkan per månad: n. 150 €(2 x den egna dagpenningens belopp)

6. Periodiseringen av semesterersättning återinförs

Semester som inte tagits ut i slutet av ett anställningsförhållande skjuter i fortsättningen upp början på rätten till inkomstre- laterad dagpenning med så många dagar som den utbetalda semesterersättningen motsvarar.

Lagförslagets i kraftträdandedatum 1.1.2024.

Övergångsbestämmelse: tillämpas på semesterersättning som utbetalas på basen av att arbetsförhållandet upphört 1.1.2024 eller därefter.

Till exempel: om det vid arbetsförhållandets slut utbetalas semesterersättning som motsvarar en månads lön kan man få arbetslöshetsdagpenning först efter ca. en månad.

7. Det skyddade beloppet för deltidsanställda slopas

Det skyddade beloppet är det belopp som kan tjänas utan att det påverkar beloppet på inkomstrelaterad dagpenning. För närva- rande är det skyddade beloppet i deltidsar- bete högst 300 euro per månad, vilket inne- bär att detta belopp kan tjänas utan att beloppet på den inkomstrelaterade dag- penningen sjunker.

Lagförslagets i kraftträdandedatum 1.4.2024.

Övergångsbestämmelse: tillämpas vid utbetalning av dagpenningsperiod som börjar den 1.4.2024 eller därefter.

Inverkan per månad: Om månadslönen är 2 500 € är sökandens dagpenningsbelopp 70,48 €/dag

	Situation 2023	Situation 2024
Månadslön	2 500 €/mån	2 500 €/mån
Lön för deltidsarbete	1 400 €/mån	1 400 €/mån
Skyddsdel	300 €/mån	
Lön som kvarstår	1 100 €/mån	
Hälften av den lön som kvarstår inverkar på dagpenningsbeloppet	550 €/mån	700 €/mån
Denna halva delas med antalet arbetsdagar som ingår i utbetalningsperioden	21,5 dag/mån	21,5 dag/mån
Summan som avdras av det fulla dagpenningsbeloppet	25,58 €/dag	32,55 €/dag
Full dagpenning/dag	70,48 €/dag	70,48 €/dag
Jämkad dagpenning/dag	44,90 €/dag	37,93 €/dag
Jämkad dagpenning/mån.	965,35 €/mån	815,49 €/mån
Den jämkade dagpenningens sänkning efter lagförändringen	- 149,86 €/mån	

8. De åldersbundna undantagsbestämmelserna inom utkomstskyddet för arbetslösa slopas

I regeringsprogrammet har man också kommit överens om att åldersbundna undantag ska slopas. Åldern påverkar många delområden inom utkomstskyddet för arbetslösa till exempel:

1. Personer som fyllt 57 år kan omfattas av en sysselsättningskyldighet som garanterar

dem en arbetsplats.

2. Nivån på dagpenningen för personer som fyllt 58 år skyddad. Skyddet påverkar när en person har ett lågavlönat arbete och blir arbetslös igen så att dagpenningsnivån räknas om.

3. Personer som fyllt 60 år kan uppfylla

arbetsvillkoret för inkomstrelaterad dagpenning inom sysselsättningsfrämjande tjänster. Obs! Regeringen har inte lämnat några detaljer om vilka åldersrelaterade undantag som kan komma att påverkas av förändringarna.

Regeringen har tillsvidare inte informerat noggrannare om vilka åldersbundna undantag förändringar möjligtvis berör. Enligt nuvarande information träder lagförändringen i kraft i september 2024.

9. Utredning om utvecklingen av inkomsttryggheten

Enligt regeringsprogrammet ska regeringen senast till halvtidsöverläggningen utreda en modell för övergången till allmän inkomst-

trygghet. Med allmän inkomsttrygghet avses en modell där alla löntagare har rätt till inkomstrelaterad dagpenning oberoende av

om de hör till en arbetslöshetskassa eller inte. Än så länge finns inga närmare uppgifter om detta, men vi följer hur saken framskrider.

Angående detta finns ännu ingen exakt information men vi följer med ärendets utveckling.

10. Systemet med altemneringsledighet slopas

Alterneringsledigheten har möjliggjort en paus från arbetslivet och på motsvarande sätt erbjudit arbetslösa arbetssökande möj-

lighet att få sysselsättning under alterneringsledigheten. Detta föreslås nu slopas helt.

Alterneringsledighetssystemet ämnas slopas från och med den 1.8.2024.

11. Eventuell kombinationsförsäkring

Regeringen ska före sin halvtidsöverläggning bereda en modell för kombinationsförsäk-

ring för personer som är samtidigt verkar som både företagare och löntagare.

12. Arbetslöshetskassorna ges möjlighet att erbjuda sina kunder arbetskraftsservice

I regeringsprogrammet har man kommit överens om att arbetslöshetskassorna kan erbjuda sina kunder arbetskraftsservice. I nu-

läget kan kassorna inte göra något för att främja eller stödja sysselsättningen.

Det är möjligt att alla de förslag som inskrivits i regeringsprogrammet inte träder i kraft fullt ut. Lagförändringarna träder i kraft tidigast 2024 och vi informerar om ikraftträdande förändringar så snart vi får tilläggsinformation.

13. Arbetsvillkoret i lönesubventionerat arbete

För tillfället ackumulerar lönesubventionerat arbete oftast 75 procent av arbetsvillko-

ret, det vill säga minst 35 kalenderveckors arbete har behövts för att uppfylla 26 ka-

lenderveckors arbetsvillkor. Detta skulle försvinna nu och arbetstillståndet skulle inte ackumuleras alls. Ett lagförslag i frågan har ännu inte utfärdats. ↴

Enligt nuvarande information träder lagförändringen i kraft i september 2024.

**FÖLJ MED HUR
LAGFÖRÄNDRINGARNAS
TILLÄMPNINGSARBETE
FORTSKRIDER**

a-kassa.fi/
regeringsprogrammets-
reformer-för-
utkomstskyddet-för-
arbetslösa

Regeringsprogrammet försämrar arbetstagarens ställning och vardag

KRAFTIGA FÖRÄNDRINGAR I ANSTÄLLNINGSFÖRHÅLLET

- Ettåriga visstidsanställningar utan grund – minskar antalet ordinarie anställningar
- Den första sjukledighetsdagen utan lön – minskar lönen, blir arbetsgivarnas mål i kollektivavtalen
- Sänkning av uppsägningsgrunden, i fortsättningen behövs inget vägande skäl – anställningstryggheten försämras
- Skyldighet till samarbetsförhandlingar slopas på arbetsplatser med färre än 50 anställda – uppsägningar utan förhandlingar
- Minimitiderna vid samarbetsförhandlingar halveras, permitteringar med bara 7 dagars varsel – båda sänker lönen
- Skyldighet att återanställa slopas på arbetsplatser med färre än 50 anställda

KOLLEKTIVAVTAL, FÖRTROENDEMÄN OCH ALLMÄNT BINDANDE VERKAN

- Lokala avtal på arbetsplatser till och med utan förtroendemän – arbetsgivarens dikterande politik ökar
- Den allmänt bindande karaktären hos kollektivavtalen försvagas/slopas när företagen får all flexibilitet – arbetsgivarna har inget intresse av att höra till arbetsgivarförbundet
- Att införa exportmodellen i lagen innebär att i praktiken förhandlar endast exportförbunden – hela förhandlingssystemet smulas sönder, löneskillnaderna inom branscherna låser sig, riksförlikningsmannens händer binds på förhand

BEGRÄNSNING AV STREJKRÄTTEN

- Begränsningar av strejkrätten införs redan på hösten 2023 – begränsar protesterna mot andra försämringar
- Förbundens strejkböter höjs, även hot om personliga böter
- De politiska strejkernas längd är högst 1 dygn
- Stödstrejkerna begränsas – andra branscher får inte stöd, det blir lättare att försämma arbetsvillkoren

NEDSKÄRNINGAR I UTKOMSTSKYDDET FÖR ARBETSLÖSA

- Inkomstrelaterat arbetsvillkor på 12 månader och euroisering av arbetsvillkoret – försämrar möjligheterna till inkomstrelaterat stöd
- Inkomstrelaterad gradering – 20 % minskning efter 8 veckor och 25 % minskning efter 34 veckor
- Äldre personers ställning försämras – de åldersrelaterade förmånerna inom utkomstskyddet för arbetslösa slopas
- Antalet vardagar med självrisk inom utkomstskyddet för arbetslösa ökar från fem till sju
- Slopande av skyddsdelar – inga kortjobb som arbetslös och direkt nedskärning i utkomstskyddet för arbetslös som arbetar på deltid
- Slopande av barnförhöjningar – ökar barnfattigdomen
- Alterneringsledighet och vuxenutbildningsstöd slopas
- Periodiseringen av semesterersättningen återinförs – början av utkomstskyddet för arbetslösa skjuts upp

M/s Viking *Cinderella* byter till finsk flagg

I mars 2024 flyttar Viking Line fartyget M/s Viking Cinderella från sin kryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn, för att i stället inleda trafik på rutten Helsingfors–Mariehamn–Stockholm. I samband med detta kommer fartyget att flaggas om till finsk flagg.

TEXT OCH BILD VIKING LINE

Viking Line har sedan 2003 bedrivit kryssningstrafik mellan Stockholm och Mariehamn med fartyget Viking Cinderella. När fartyget våren 2024 i stället inleder trafik på Helsingfors-Stockholm-linjen, flaggas det också om till finsk flagg. För Viking Rederi Ab:s personal på Viking Cinderella kommer förändringen

inte att föranleda uppsägningar. Personalen kommer att erbjudas fortsatt arbete på fartyget under finska kollektivavtalsvillkor.

Våren 2024 startas ny kryssningstrafik utgående från Stockholm i samarbete mellan rederierna Viking Line och Gotlandsbolaget. Detta gör det möjligt för Viking Rederis personal att visa intresse för

att börja tjänstgöra på fartyget som tidigare hetat Birka Stockholm. Fartyget kommer att trafikera under svensk flagg med svenska kollektivavtalsvillkor. Enligt överenskommelse mellan Viking Line och Gotlandsbolaget handhar Viking Rederi cateringpersonalen och Destination Gotland driftpersonalen på det gemensamma fartyget. ⚓



DU HAR MEJL

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Många som arbetar på fartyg använder också e-post som verktyg. Får förmannen eller fartygets befälhavare läsa meddelanden som kommit till en e-postadress som man fått av arbetsgivaren? Hur är det med meddelanden till en e-postadress som ställts till förtroendemannens eller arbetarskyddsfullmäktiges förfogande? Vad säger lagen om användningen av arbets-e-post och vilka andra bestämmelser finns det kring det?

JURISTEN: Enligt 10 § i *grundlagen* är brev- och telefonhemligheten samt hemligheten i fråga om andra förtroliga meddelanden okränkbar. Utbyte av meddelanden genom en personlig e-postadress omfattas av denna förtrolighet. Kapitel 6 i *lagen om integritetsskydd i arbetslivet* (759/2004) innehåller bestämmelser om en e-postadress som arbetsgivaren ställt till arbetstagarens förfogande. De fastställer i vilka situationer och under vilka förutsättningar som arbetsgivaren har rätt att utreda och söka om och vilka meddelanden som skickats till eller från arbetstagarens e-postlåda och vid behov öppna e-post som arbetstagaren skrivit eller som riktats till denne och som anknyter till arbetsgivarens verksamhet. Dessa bestämmelser utgör alltså undantag till huvudbestämmelsen i *grundlagen*.

Utgångspunkten för bestämmelserna är att *undvika* situationer där arbetsgivaren skulle behöva följa dessa undantagsbestämmelser. Enligt 18 § i *lagen* ska arbetsgivaren se till att arbetstagaren har möjlighet att ta i bruk en automatisk frånvaroanmälan eller styra meddelandena till en annan e-postadress eller samtycka till att en annan arbetstagare har rätt att ta emot och läsa e-postmeddelanden. Alla dessa alternativ innebär att informationen om meddelanden även når andra arbetstagare och att arbetstagarens frånvaro inte orsakar olägenhet för informationsflödet i företaget.

Detta är inte alltid möjligt, speciellt vid oväntade sjukdoms- eller dödsfall. Lagen urskiljer två olika situationer där arbetsgivaren har möjlighet att hämta och vid behov öppna arbetstagarens e-postmeddelanden då de förutsättningar som fastställs i *lagen* uppfylls. Den första gäller en situation där arbetstagaren tillfälligt är frånvarande och den andra en där arbetstagaren avlidit eller i övrigt är permanent förhindrad att utföra sina arbetsuppgifter.

Den andra uppdelningen anknyter till det som arbetsgivaren gör: hämtar man bara information om sändningen av meddelandet eller öppnar man också själva meddelandet inklusive bilagor. Förutsättningarna för att öppna ett e-postmeddelande är strängare. Att hämta meddelanden innebär att bekanta sig med innehållet i e-postlådan baserat på uppgifter om avsändare, mottagare och rubrik. Målet är att ta reda på om det finns meddelanden som arbetsgivaren borde känna till.

Utöver ovan nämnda åtgärder enligt 18 § är *förutsättningen för att hämta meddelanden* för det första den uppenbara omständighet att meddelandena har skickats eller tagits emot, dvs. arbetsgivaren måste ha grund för att anta att det finns meddelanden som är viktiga eller aktuella för arbetsgivaren. Dessutom förutsätts det att man inte kan få arbetstagarens samtycke till att hämta med-

delanden inom rimlig tid eller alls och att ärendet inte kan fördröjas. En annan förutsättning är att det inte är möjligt att på annat sätt få reda på uppgifterna.

Förutsättningarna för att öppna ett meddelande är förutom ovan nämnda dessutom att meddelandet som ska öppnas, oavsett om det har skickats eller tagits emot, tydligt hör till arbetsgivaren. Meddelandet kan bara öppnas om det inte är möjligt att få kontakt med avsändaren eller mottagaren för att utreda innehållet med deras hjälp. Att öppna meddelandet måste också vara *nödvändigt* för arbetsgivarens verksamhet t.ex. för att slutföra förhandlingar, betjäna kunder eller i övrigt trygga sina funktioner.

Om arbetsgivaren väljer att undersöka en personlig e-postlåda utan arbetstagarens samtycke ska arbetsgivaren följa ett visst *förfarande*. Hämtning och öppning av e-post ska göras med hjälp av *systemadministratören*. En *skriftlig rapport* ska utarbetas om åtgärderna och undertecknas av alla som deltagit i åtgärden (och som omfattas av *tystnadsplikten* i anknytning till den). Rapporten ska utan dröjsmål överlämnas till arbetstagaren som använder e-posten.

På ett fartyg är många e-postlådor uppgifts- eller arbetsplats-specifika, men arbetstagspecifika e-postadresser används också. Ovan nämnda bestämmelser rör knappt de förstnämnda e-postadresserna om och då de följs och hanteras av flera olika personer beroende på vem som just då arbetar. Befälhavaren eller en annan förman har alltså möjlighet att få information om och en utredning av utbytet av och innehållet i meddelanden av den arbetstagare som bland annat har till uppgift att sköta e-postadressen i fråga.

Arbetstagaren har rätt att även använda e-postadressen som denne fått av arbetsgivaren för att sköta personliga ärenden, såvida inte det uttryckligen förbjudits i organisationens interna anvisningar. Arbetsgivaren har i vilket fall som helst aldrig rätt att öppna meddelanden där man baserat på rubrik-, avsändar-, mottagar- eller andra uppgifter kan sluta sig till att det handlar om ett *personligt meddelande*.

Organisationen bör utarbeta ett internt skriftligt direktiv om användning av e-post baserat på bestämmelserna i *lagen* och affärsverksamhetens behov. *Direktivet* ska behandlas i en dialog enligt *samarbetslagen* och ska förutom att användas för information även inkluderas i introduktionen och dataskyddsutbildningen för arbetstagare.

Sjömans-Unionens kollektivavtal innehåller bestämmelser om *förtroendemännens* e-post. Arbetsgivaren ska ställa en e-postadress till förtroendemannens förfogande för dennes uppgift. Även om arbetsgivaren är skyldig att möjliggöra förtroendemannens verksamhet på arbetsplatsen är e-postmeddelanden i anknytning till det aldrig sådana meddelanden som hör till arbetsgivaren som arbetsgivaren skulle ha rätt att hämta eller öppna. Förutsättningarna för att hämta och öppna e-postmeddelanden uppfylls med andra ord aldrig när det gäller meddelanden till förtroendemannen. Man kan alltså skicka e-post till förtroendemannen utan att vara rädd för att arbetsgivaren har rätt att läsa dem. Detsamma gäller arbetarskyddsfullmäktige.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi



Däcksmännen på M/s Finnmaid

vill satsa på lastens och passagerarnas säkerhet

Morgontimmarna i Nordsjö hamn är redan dunkla i slutet av oktober, men blickarna hos däcksmännen på ropax-fartyget M/s Finnmaid är skärpta. Från trossluckorna på fördäcket kikar två par ögon fram tillhörande matros **Jemina Lindqvist** och däcksvaktman **Karoliina Lehto**. Om man inte känner till sjöfarten skulle man kunna tro att man drömmer, men vaken är man allt då de unga kvinnorna arbetar flitigt på däck på det stora ropax-fartyget. Knappt hälften av besättningarna i den finska handelsflottan är kvinnor, som också utför traditionella mansdominerade uppgifter på fraktfartygens däck- och maskinavdelningar.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

M/s Finnmaid har trafikerat mellan Finland och Tyskland sedan 2006, då hon sattes i trafik. Sträckan Helsingfors-Travemünde har blivit väldigt bekant för besättningen. Nu kommer man återigen till Helsingfors.

Ropax-fartyget glider säkert in i hamnbassängen och förtöjs vid kaj. Matros Jemina Lindqvist släpper ner kastlinan från trossluckan direkt i händerna på terminalmännen **Janne Kuokkanen** och **Tuomo Karhu**. Männen greppar energiskt tag i kastlinan och slänger fast nästa tunga tross i pollaren.

Östersjön – havens motorväg

Samtidigt lossar man fordon och trailrar samt annan frakt i aktern. Matros Jemina Lindqvist och däcksvaktman Karoliina Lehto dirigerar ut fordonen från lastrummet tillsammans med matros och fartygsförtroendeman **Joni Karjalainen** och båtsman **Kai**

Däcksvaktman Karoliina Lehto, båtsman Kai Poikala, matros Jemina Lindqvist och matros Joni Karjalainen på M/s Finnmaid i Nordsjö hamn i slutet av oktober 2023.

Poikala. Många personbilar och bussar som åkt ombord i Tyskland kör ut från M/s Finnmaid. Det är inte för inte som man säger att Östersjön är havens motorväg mellan Finland och övriga Europa.

Däcksbesättningen på M/s Finnmaid består av två vaktmän, två matroser och en båtsman. Däcksbesättningen kryddar hamnarbetet med lite humor, som håller uppe motivationen. Den första snön faller till marken i form av slask i Nordsjö, men stämningen bland besättningen är varm. Man kan riktigt känna den fina samhörigheten. Arbetsgemenskapen är viktig på ett fartyg.

– Man kan gå till sjöss om man har en lätt samt sinne för humor och bra nerver, säger matros Lindqvist och får ett rungande skratt från den övriga däcksbesättningen.

Rosten tar aldrig slut på ett fartyg

Klockan är 11 på förmiddagen. Lasten och fordonen har lossats från M/s Finnmaid i Nordsjö hamn. Däcksbesättningen går på lunch och samlas sedan i dagrummet. Man går igenom saker som rör fartyget. Sjömansarbetet och sjöfarten. Man pratar mycket om bristen på arbetskraft. Är det sant?

– Det är i alla fall svårt att få tag på vikarier. Om någon blir sjuk måste de som arbetar pressa sig ännu mer och vi gör mer än vi ska. På längre sikt är det tydligt att vi bränner vårt ljus i båda ändarna.

– Vi börjar så smått bli ett pensionärsfolk, konstaterar Kai Poikala.

Poikala seglade en gång i tiden också på Viking Lines M/s Viking XPRS, då hon seglade under svensk flagg.

– På den tiden fick man lätt tag i vikarier på Viking Line om någon blev sjuk. När far-

tyget kom till hamnen stod det redan vikarier och väntade. Ibland undrar jag varför en del rederier får vikarier så enkelt och varför det är svårare för andra, frågar Poikala.

Finnlines ropax-fartyg som seglar från Nordsjö sattes i trafik 2006–2007 och fyller snart 20 år.

– Fartygen börjar bli gamla. Hytterna behöver snart repareras och arbetet på däck tar aldrig slut. Vår däckavdelning består bara av några få personer och klarar i praktiken inte att reparera allt som behöver repareras.

Tjänsterna som däckssreparatör och båtsman bör vara separata

Däckavdelningen består av två vaktmän, två matroser och en båtsman, som samtidigt fungerar som däckssreparatör.

– Däckssreparatören och båtsmannen är i praktiken en och samma tjänst på fartyget. Det finns alltså ingen separat däckssreparatör och båtsman, utan bara en tjänst. Dessa tjänster borde separeras, för rosten på ett fartyg tar inte slut, utan fartyget blir allt rostigare ju äldre det blir.

Reparatörens yrke är ett ytterst traditionellt sjömansyrke. Även om fartygen moderniseras behöver man också personer med ett gott handlag som kan hantera såväl en skiftnyckel som ett ”rosttrassel”. I takt med att fartygstekniken utvecklas måste man även se till att bevara sjömännens yrkesskicklighet.

– M/s Finnmaid är som tur är fortfarande ett traditionellt manuellt fartyg, vilket är bra. Elektrifieringen av fartyg och alltför mycket digitalisering kan också orsaka ➤



Terminalman Janne Kuokkanen (South Finland Port Service) och kastlinan.



Kollektivavtalsinitiativ

ETT MEDDELANDE från Sjömans-Unionen har satts upp på anslagstavlan i dagrummet: gör kollektivavtalsinitiativ.

– Vi har redan fått in många initiativ och går igenom dem tillsammans på fartyget, berättar fartygsförtroendeman Joni Karjalainen.

Karjalainen berättar att besättningen på Finnmaid har föreslagit att däcksbesättningen också skulle börja sköta ordningsvaktens uppgifter på fartyget.

– Ordningsvakt är en egen befattning som också innefattar ansvar. Om uppgiften behöver skötas gör vi det vid behov då det handlar om ett fraktfartyg, men då behöver vi ersättning för att utföra uppgiften.

– De senaste åren har rederiet haft tillväxt och det senaste året var det bästa genom tiderna, vilket utan tvekan också borde återspeglas i alla löner. Besättningen transporterar frakten, som ökar i mängd. Höjda löner skulle garantera också få mycket efterlängtat arbetskraft till sjöfarten.

problem: om det blir en blackout låser sig eldörrarna och går inte längre att öppna. På en del nya fartyg sänker man även ankaret med en knapptryckning. På vårt fartyg är allt manuellt och vid behov kan vi sänka ankaret mycket snabbt, bekräftar matros Jemina Lindqvist.

Förutom fartygen blir även hamnarna alltmer tekniska, vilket påverkar det traditionella sjömansarbetet.

– En del hamnar har redan fått automoo-ring, dvs. ett system där man förtöjer fartygen vid hamnen med sugkoppar. Det minskar mängden trossarbete, vilket kan leda till att man i framtiden inte längre kan hantera trossarna, funderar matros Lindqvist.

Parallellt med tekniken och automatiseringen måste man också värna de traditionella kunskaperna. Avancerad teknik är också sårbar. När en blackout slår till fastnar alla funktioner på fartyget, inklusive dörrarna.

– Fartygen måste ha tillräckligt med besättning för att sköta det säkert i alla situationer, påminner däcksbesättningen.

Bristen på arbetskraft är sann

Matros Jemina Lindqvist tar över Kai Poikalas plats som båtsman, då Poikala byter till nya uppgifter i ett annat rederi. Även om Lindqvist bara är 21 år har hon hunnit kvalificera sig i arbetet till sjöss. Vad tänker den

Finnlines ropax-fartyg som seglar från Nordsjö sattes i trafik 2006–2007 och fyller snart 20 år.



unga sjömannen om nuläget inom sjöfartsarbetet?

– Jag tycker inte att man berättar tillräckligt om sjöfarten i skolorna i Finland. Unga i inlandet vet inget om sjömansarbetet. På kusten har man alltid seglat. Sjöarbetet måste marknadsföras.

Man skulle säkert få mer personal till sjöfarten om man informerade om hur man söker sig till ett arbete till sjöss. Många gånger är de som söker ett jobb till sjöss inte intresserade av att plugga. Däckspersonalen på M/s Finnmaid vet av egen erfarenhet och utbildningsbakgrund att sjömännen inte alltid är bland de bästa i sin klass. >>



Däcksvaktman Karoliina Lehto, 19 år, är Jemina Lindqvists parhäst på M/s Finnmaid.

Jemina Lindqvist, 21 Finlands yngsta båtsman

TÄRNINGEN HADE KASTATS. Föräldrarna sjanghajade **Jemina Lindqvist** till sjöfartsskolan i Kotka när hon var 16 år. Själv hade hon tänkt sig konstgymnasiet, men nu arbetar den yngsta – och i den här takten mest tatuerade – framtida båtsmannen i Finlands handelsflotta, 21-åriga Jemina Lindqvist, på däck på Finnlines M/s Finnmaid.

Lindqvist döptes i Kuopio och är sjöman i hjärta och själ både till sättet och utseendet. Hon kommer att behöva en viss rapphet, men också förnuft och förmåga att ta hänsyn till andra när hon i höst blir tia på däckavdelningen på M/s Finnmaid vid bara 21 års ålder. Samtidigt blir hon Finnlines-flottans, kanske även den finska handelsflottans, yngsta båtsman, som redan har hunnit segla från Kina till Finland.

– Till sjöss får man se världen på ett sätt, konstaterar Lindqvist lakonisk med glimten i ögat.

– Jag var med och hämtade hem Finnlines nybygge, M/s Finnsirius, från Kina. Jag fick med mig några tatueringar på resan, berättar Lindqvist, som är både händig och tycker om att rita.

På bordet i dagrummet på M/s Finnmaid finns det ett bra utbud av tidskrifter som Sjömansservicebyrå skickat till fartyget och som besättningen läser på fritiden.

– Internet fungerar inte till sjöss, så vi läser en hel del tidningar. Jag har t.ex. hittat mönster till några yllestrumpor från en handarbetstidning och gjort strumpor, säger matros Jemina Lindqvist, som också är bra på att sticka.



Jemina Lindqvist hämtade hem Finnlines nybygge, M/s Finnsirius, från Kina.

Risken för elbilsbrand på fartyget måste tas på allvar

Tidningen Sjömannen skrev om elbilsbränder i nummer 4/2023. Diskussionen om ämnet fortsätter på Finnlines fartyg M/s Finnmaid i oktober 2023.

DÄCKSBESÄTTNINGEN på rederiet Finnlines M/s Finnmaid är orolig för elbilarna som man transporterar på fartyget.

– Det verkar som om man inte lyssnar på oss. Vi har lyft fram oron för att en elbil ska börja brinna på fartyget, vilket bara är en fråga om tid. En brand i en elbil är i praktiken mycket svår – till och med omöjlig – att släcka med dagens teknik och utrustning på ett fartyg. Gaserna som uppstår vid en elbilsbrand är mycket giftiga, t.o.m. mycket giftigare än vid en vanlig brand.

– Det känns som om ingen vill ta vår oro på allvar. Det verkar som om rederierna flyr frågan. De som anordnar brand- och räddningsutbildning inom sjöfarten eller myndigheterna kan inte heller säga hur man ska göra med elbilar.



Fartygsförtroendeman Joni Karjalainen säger, att "det verkar som om man inte lyssnar på oss. Vi har lyft fram oron för att en elbil ska börja brinna på fartyget".

I land tar brandmännen som släckt batteribränder hjälp av en annan person för att i avskildhet ta av sig kläderna som de hade på sig när de släckte branden i ett elbilsbatteri. Det visar hur giftiga gaserna är som sprider sig i luften och kläderna vid en brand i ett elbatteri.

– Vid en sådan brand sker det en urladdning av energi, plasma. Ett elbilsbatteri brinner med 2000 grader varma lågor och bränner i värsta fall hål i fartygets däck. Vi har fått ett täcke på fartyget som vi kan lägga på en elbil om den brinner. Det är inte enkelt att lägga ut täcket på en 2000 grader varm brinnande bil, för att inte tala om de giftiga gaserna. Det kan i praktiken vara omöjligt och man kan också undra om täcket hjälper till att släcka branden.

Elbilsbeståndet växer snabbt och rederierna tar ombord elbilar. Direktivet är att man inte får ta ombord defekta eller krockade elbilar.

– Men vem kan helt och hållet hålla koll på att en bil är i bra skick och att man aldrig krockat med den och att batteriet är okej? Elbilsbatterier återtvinns i allt högre grad. Hur säkra är de återvunna elbatterierna i praktiken?

Säkerheten för däcksbesättningen och den övriga besättningen samt passagerarna på fartyget måste tryggas. Om en elbil börjar brinna är det viktigt att kunna släcka den så snabbt som möjligt så att branden inte kan spridas.

– Tid och ett snabbt agerande är viktigast vid en elbilsbrand så att branden inte kan sprida sig till batteriet, för då sitter vi i klistret.



Rederierna tar ombord elbilar, här kör Tesla.

Däcksbesättningen på M/s Finnmaid är mest irriterad över att man inte tycks prata om risken för elbilsbränder och undviker ämnet i alla rederier.

– Ingen vet exakt hur man släcker en elbilsbrand, åtminstone inte på vattnet.

Besättningen har själv försökt komma på sätt för att göra det så säkert som möjligt att transportera elbilar på fartyg. Ett sätt vore att lasta elbilarna på ett och samma ställe på ett bestämt däck. För närvarande har Nordsjö hamn dock ingen separat fil för att lasta elbilar, och det återstår att se om hamnombudet räcker till det.

Elektrifieringen är dock här. Det importeras många begagnade elbilar från Tyskland till Finland, det ser besättningen då de transporterar dem i lasten till Finland.

– Elbilsbränder är ännu inte särskilt vanliga, utan kommer att synas först om tio år när de begagnade elbilarna blir gamla.

Däcksbesättningen på M/s Finnmaid har också funderat på om sjöfarten skulle kunna ta efter luftfartsbranschen när det gäller batterier.

– Inom luftfarten har man en egen transportcontainer för batterier. Ett flygplan som störtar tas alltid på större allvar och orsakar större rubriker än ett fartyg som sjunker. Inom luftfarten försöker man lösa utmaningarna, men inom sjöfarten är man helt tyst.

– En gång räknade vi ut på ett fartyg att hela besättningen från däck till kommandobryggan hade ett medelvärde på drygt sex, flinar däckreparatör Kai Poikala.

Än idag finns det de som hellre gör konkreta och fysiska arbeten än att bara sitta vid en dator. Lindqvist håller med.

– Och alla kan inte bli befälhavare för ett fartyg. Därför behöver man också reparatörsutbildningar.

Rederiet måste se till att däckreparatörer som gått ut yrkesskolan och är i besättningsställning får arbete och att inte uppgifterna går till befälet, som ofta är fallet idag.

– Det är inte rättvist att tjänsterna som däckreparatör går till befälet och vi blir utan. Cirkeln måste brytas.

– Befälsstuderande siktar högre, men sjöfartsskolans däckstuderande har studerat till just det yrket, som de också tänker bli kvar i.

Sommarpraktikantsystemet är ett bra sätt att få in en fot, säger däcksbesättningen.

– Att arbeta som sommarmålare är ett bra sätt att lära känna arbetet till sjöss. Prak-

tiken ger arbetserfarenhet och pengar på kontot, vilket alltid motiverar.

Lindqvist har upptäckt att arbetet på skolfartyget uppskattas mest på sjöfartsskolan.

– Många tycker det är tråkigt att studera läsmännen i skolbänken, men varje gång man får höra att det blir praktik t.ex. på skolfartyget är alla på plats med glädje, bekräftar Lindqvist.

På fartygen är det också viktigt att förmedla traditionella kunskaper till varandra.

– Kanske skulle man också kunna utreda ett läroavtalssystem, vilket är närmast dätidens jungmannssystem.

Matros **Joni Karjalainen** är fartygsförtroendeman på M/s Finnmaid.

– Vi har samlat in kollektivavtalsinitiativ från fartygets besättning och gör en sammanfattning av dem som vi skickar vidare till förbundet, berättar Karjalainen.

I höstas deltog Karjalainen i Sjömans Unionens kompletteringskurser för förtroendemen. På kurserna får man mycket information om lagstiftningen för sjöfarten som tillämpas på fartygsarbetet. Ett annat

Sommarpraktikantsystemet är ett bra sätt att få in en fot.

tema på de här kurserna var läkarundersökningarna för sjömän.

Fartygsförtroendemannen och däcksbesättningen tycker det viktigt att man inte ska behöva pressa rederiet för att få delta i kurser.

– Vi har varit tvungna att delta i t.ex. brand- och räddningsövningar, repetitioner, på vår egen tid trots att det borde ske under arbetstid. Utbildningarna anordnas inte alltid enligt fartygets trafikering, utan kurserna hålls vid bestämda tider. Då måste rederiet ordna vikarier till fartyget så att vi kan delta i kursen.

– Det är viktigt att delta i kurser så att vi kan upprätthålla våra behörigheter och ha alla papper i ordning. ⚓



Båtsman Timi Juola har varit fast anställd på Finnlines sedan 2011. Han började som båtsman i somras. Juola åker till jobbet på fartyget från Kouvola.

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMEN OSASTO

VIRKISTYSVIIKONLOPPU 9.–11.2.2024, Imatran kylpylä

Sisä-Suomen osasto järjestää virkistysviikonlopun pe-su 9.2.–11.2.2024 Imatran kylpylässä.

(Purjekuja 2, 55420 Imatra).

Ilmoittautumiset tapahtumaan:
sisasuomi.smu.fi/yhteystiedot

Omapastuu hinta retkelle 80 €/hlö ja majoittautumiset Imatran kylpylässä 2-hengen jaetuissa standard-huoneissa. Mukaan mahtuu 30 henkilöä ilmoittautumisjärjestyksessä.

Hintaan sisältyy puolihoito, eli aamiainen ja päivällinen sekä kylpylän käyttö. Ohjelmaan yritetään sisällyttää myös keilailua. Ilmoittautumiset ovat sitovat. Mahdolliset kylpälähoidot (esim. kasvohoito, hieronta jne.), ym. kukin varaa ja kustantaa itse.

Yhteiskyyti Imatran kylpylään järjestetään yhteiskyyti Savonlinna - Imatra välille ja takaisin. Virkistysviikonlopusta tarkemmat ohjeet lähempänä reissua Sisä-Suomen osaston kotisivuilla: sisasuomi.smu.fi

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

Rauhallista joulua ja menestystä vuodelle 2024!

Toivottaa:

Lounais-Suomen osaston hallitus

KIITOS / TACK

Isot kiitokset J/m Voiman ja Arctian väelle saamistani huomionosoituksista täyttäessäni pyöreitä vuosia! Erityiskiitokset Hansu "Ralli" Räikkälälle!

Lasse "Stigu" Stigzelius

KULTAMERKIT/GULDMÄRKERNA

Kimmo Arho

Sari Eriksson

Marko Tenho

Katarina Weckström

ELÄKKEELLE / PÅ PENSION

Kiitos jäänmurtaja Kontion henkilökunnalle muistamisesta jäädessäni eläkkeelle 1.12.2023.

Jukka Salo

Kiitokset entisille työkavereille M/S Silja Serenadelle ja hyviä jouluja myös, sekä Finnlinesin työkamuille joulutervehdykset!

Harri Partanen

IN MEMORIAM

Pentti "Peku" Vainila

s. 20.3.1947, Rauma
k. 22.10.2023, Villa Meri, Kotka

*Uupunut matkaaja,
rannalla himmeän maan,
astui aurinkolaivaan,
suureen valkeaan.*

Rakkaudella kaivaten,
omaiset ja ystävät

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

Hyvää Joulua & Onnellista Uutta Vuotta 2024!

Merimies-Unionin
toimisto on suljettu
25.12.2023–1.1.2024.

Merimies-Unioni julkaisee perinteisiä jouluterveisiä jälleen Merimies-Unionin kotisivuilla

Jouluterveiset ovat Unionin jäsenille ja eläkeläisille sekä päällystön jäsenille maksuttomia.

Jouluterveisten tarkoitus on Merimies-Unionin jäsenen toistensa tervehtiminen ja terveiset julkaistaan vain jäsenten tai Unioniin kuuluvien eläkeläisten lähettämänä.

Kuinka lähetät jouluterveiset?

Jouluterveiset voi lähettää smu.fi -sivuilta löytyy linkki ja lomake, johon voi syöttää suoraan jouluterveiset. (Jouluterveiset eivät pääivity sivuille välittömästi, vaan toimituksen kautta.)

On aika muistaa merenkulkijoita Joulutervehdyksellä!

LÄHETÄ OMASI!

smu.fi > jouluterveiset

Sjömans-Unionen publicerar som tidigare de traditionella julhälsningarna på Sjömans-Unionens hemsida

Julhälsningarna är avgiftsfria för Unionens medlemmar och pensionärer samt befäl.

Julhälsningarna är ett sätt för Sjömans-Unionens medlemmar att hälsa till varandra och endast sådana hälsningar som skickats av medlemmar eller pensionärer tillhörande Unionen publiceras.

Hur skickar du julhälsningar?

På Sjömans-Unionens hemsida smu.fi hittar du länken "Skicka julhälsningar". På sidan hittar du en blankett i vilken du direkt kan fylla i julhälsningarna. (Julhälsningarna uppdateras inte automatiskt utan syns på sidan efter att redaktionen behandlat dem.)



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldestrom

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

SÄHKÖPOSTI: ville.kaldestrom@te-toimisto.fi. Merivälityksessä asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2, 20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

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

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldestrom

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

E-POST: ville.kaldestrom@an-byran.fi. Inom Havsförmedlingen uträttas ärenden per telefon och e-post.

ADRESS: Självständighetsplan 2, 20800 ÅBO

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

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



**Oletko jo käynyt
tutustumassa digitaalisiin
merimiesuutisiin?**

Kannattaa käydä tutustumassa:

SMU.FI > MERIMIESUUTISET

Merimies-Unioni



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2024

Luottamusmiesten peruskurssi 11.–14.3.
Luottamusmiesten jatkokurssi I 22.–25.4.
Luottamusmiesten täydennyskurssi 28.–29.5.
Luottamusmiesten jatkokurssi II 23.–26.9.
Luottamusmiesten täydennyskurssi 5.–6.11.

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

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Kenneth Bondas

p. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Förtroendemannutbildning 2024

Grundkurs för förtroendemän 11.–14.3.
Fortsättningskurs för förtroendemän I 22.–25.4.
Kompletteringskurs för förtroendemän 28.–29.5.
Fortsättningskurs för förtroendemän II 23.–26.9.
Kompletteringskurs för förtroendemän 5.–6.11.

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

Vidare 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 fornamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

AVOIN TYÖTÖMYSSKASSA A-KASSA

PL 116
00531 Helsinki
a-kassa.fi

PUHELINPALVELU
020 690 455

Puhelinpalvelun aukiolot
ma klo 8.30–15
ti klo 8.30–15
ke klo 8.30–12
to klo 8.30–12
pe klo 8.30–12

EASIOINNIN CHAT
palvelee joka arkipäivä klo 8.30–15
a-kassa.fi/easiointi

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN

PB 116
00531 Helsingfors
a-kassa.fi/sv

TELEFONTJÄNST
020 690 455

Öppettider för telefon-tjänsten
mån. 8.30–15
tis. 8.30–15
ons. 8.30–12
tors. 8.30–12
fre. 8.30–12

CHATTENS ÖPPETTIDER UTÖKAS
a-kassa.fi/sv/e-tjansten

E-tjänstens chatt är öppen alla vardagar
från 8:30 till 15.

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
Matias Widjeskog
050 544 0174

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 jäsenasihteeri
Kirsi Kostainen
(09) 615 20 217

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

Taloudenhoitaja/Ekonom
Jussi Katajainen
050 526 1965

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

Vaasa / Vasa
Sepänkyläntie 4, 65100 Vaasa
Smädsbyvägen 4, 65100 Vasa