

MERIMIES

SJÖMANNEN

2/2025

M/S VIKING XPRS

UUDISTU1 & RAIKASTU1

ULKOMAAANLIIKENTEEN KAUPPA-ALUKSIEN JA MATKUSTAJA-ALUKSIEN
JA JÄÄNMURTAJAIEN **PALKANTARKISTUKSET**

LÖNEJUSTERINGAR FÖR UTRIKESFARTENS HANDELS- OCH
PASSAGERARFARTYG SAMT ISBRYTARE

MERI MIES

SJÖMANNEN

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

2|2025

Kannen kuvassa Myymälävastaava
Laura Välttilä M/s Viking XPRS:ltä.

Kuva: Saana Lamminsivu

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR
Saana LamminsivuULKOASU, TAITTO • LAYOUT
Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu OyTOIMITUS • REDAKTION
John Stenbergin ranta 6, 2. kerros,
00530 Helsinki, p. (09) 615 2020
John Stenbergs strand 6, 2:a våningen,
00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020PAINO
Grano Oy, ISSN 0355-872XPOSTI- JA KÄYNTIOSOITE •
POST- OCH BESÖKSADRESS
John Stenbergin ranta 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 HelsingforsVAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fiSÄHKÖPOSTI • E-POST
etunimi.sukunimi@smu.fi /
förfamn.tillnamn@smu.fiILMOITUKSET • ANNONSER
puh. / tel. (09) 615 2020Lehti ilmestyy viisi
kertaa vuodessa. /
Tidningen utkommer
fem gånger om året.TILAUSHINNAT
1/1 vuosi/år 25 e
1/2 vuosi/år 15 e

sisältö | innehåll

- 9** Palkkataulukot
- 12** Hallitus esittää potkulakia
- 14** Kuulumisia Eckerö Linen
M/s Finlandialta
- 18** Grönlandnista kaivetaan mainetta ja
mineraaleja
- 24** Mineraalit ja Suomen avoin data
- 27** Kauppasota ja pakotteet
- 28** Merimies kysyy, lakimies vastaa
- 29** M/s Fjärdvägen on Ahvenanmaalle
tärkeä alus
- 30** Seafarers ask, lawyer answers
- 31** Uusia työntekijöitä Merimies-
Unionissa
- 32** Coscon Green-alusten
miehistöjen palkkasaatavat lähes
220 000 US dollaria
- 34** Kummituslaiva horisontissa
- 39** Treårig kollektivavtalslösning
för sjöfarten
- 40** M/s Viking XPRS förnyades
och fräsches upp
- 45** Lönetabeller
- 49** På Grönland söker man prestige
och mineraler
- 54** Sjömannen frågar, juristen svarar
- 55** Handelskrig och sanktioner
- 56** Hälnsningar från Eckerö Lines
M/s Finlandia
- 59** M/s Fjärdvägen är ett viktigt
fartyg för Åland
- 60** Regeringen föreslår "sparklag"
- 62** Lönefordringar på nästan 220 000
USD till besättningarna på Coscos
Green-fartyg på mindre än ett år
- 64** Spökskepp på horisonten
- 66** Maten for inte vara trist



MERIMIES – SJÖMANNEN ILMESTYMSAIKATAULU 2025 TIDTABLEN 2025

nro	aineisto toimituksessa <i>material i redaktion</i>	ilmestyminen <i>utges</i>
1	27.1.	28.2.
2	31.3.	25.4.
3	26.5.	20.6.
4	22.9.	17.10.
5	24.11.	19.12.

Merenkulkuun kolmivuotinen työehtosopimusratkaisu

Ulkomaanliikenteen kauppa-aluksien ja matkustaja-aluksien sekä jäänmurtajien työehtosopimusten palkantarkistuksista saatiin aikaan neuvottelutulos helmikuun loppupäivinä.

Pääsopimusten sopimuskautta jatkettiin 29.2.2028 asti. Sopimuksien viimeinen vuosi on irtisanottavissa siten, että työehtosopimukset voidaan irtisanoa päättymään 28.2.2027. Ilmoitus irtisanomisesta on toimitettava kirjallisesti toiselle sopimusosapuolelle viimeistään 31.12.2026.

2+1-vuotinen työehtosopimusratkaisu tuo kaikille osapuolle – niin työntekijöille kuin työnantajille kuin asiakkaille – työrauhaa. On aina kaikkien osapuolien etu, kun asioista päästään sopimukseen rauhallisesti neuvottelemalla. Merenkulussa vallitsee onneksi hyvä neuvotteluilmapiiri eri osapuolten välillä ja toivottavaa on, että se myös jatkuu hyvänä.

Merenkulun työehtosopimusratkaisut seuraavat niin kutsuttua yleistä linjaa. Käytännössä yhdenkään sopimuspuolen on valkea saada aikaan parempaa sopimusratkaisua kuin yleinen linja, joka tarkoittaa päänavajaana toimivaa Teknologiateollisuuden sopimusratkaisua.

Neuvottelut Teknologiateollisuuden työehtosopimuksista käynnistivät viime vuoden lopussa. Jo tuolloin oli kaikkien tiedossa, että työnantajia edustava Teknologiateollisuus ja työntekijöitä edustava Teollisuusliitto joutuvat vääräntämään kätä käytännössä Suomen kaikkien työntekijöiden työehtosopimusten palkantarkistuksesta.

Eteläranta, eli Elinkeinoelämän Keskusliitto EK, on tehnyt vuosia työtä sen eteen, että aiemmin käytössä olleesta keskitetystä sopimusratkaisusta päästään eroon ja halunnut tilalle enemmän paikallista sopimista. Suomessa oli käytössä vuoteen 2008 saakka niin kutsuttu tulopoliittinen kokonaisratkaisu eli tupo, jossa työmarkkina-

keskusjärjestöt ja maan hallitus neuvottelivat koordinoidusti yhdessä työmarkkinaratkaisusta. Tupossa sovittiin palkkaratkaisun lisäksi talous-, tulonjako- ja sosiaalipoliittisista toimista.

Kulunut työehtosopimuskierrros on näyttänyt totean, mitä tapahuu, kun tuposta on luovuttu ja siirryty EK:n peräänkuuluttamiin liittokierroksiin. Työehtosopimusratkaisujen neuvottelemisesta on tullut aina vaan haastavampaa – ja lähestulkoon jokainen ala joutuu hakemaan ratkaisua työtaistelu-uhan avustuksella. Merenkulku taitaa olla kuluneella liittokierroksella lähestulkoon ainoita aloja, joissa työehtosopimuksista pystyytiin sopimaan nokakkain työnantajien ja työntekijöiden kesken takahuoneessa.

Sen sijaan monet muut alat – kuten pääsopijat Teknologia-teollisuus ja Teollisuusliitto – eivät saavuttaneet yhteistä säveltä ja joutuivat lähtemään avoliittoneuvojalle Boulevardille, eli valtakunnansovittelijan toimistoon etsimään sopimusratkaisua. Valtakunnansovittelijan tulisi olla puolueeton sovittelija, mutta on havaittavissa, että hän lukee toisen osapuolen, eli työnantajien nuotteja. Mikäli valtakunnansovittelijan instituutiossa ei palata vanhaan, aitoon, molempien osapuolien kantoja kuuntelevaan ja huomioivaan sovittelukulttuuriin, voidaan valtakunnan sovittelijan vakanssista luopua. Tämän jälkeen valtakunnassa ei ole näköpiirissä mitään muuta kuin riitoja, sillä kuten kaikki tiedämme – parisuhteissa on hyvä ja huonot ajat, joihin on haettava joskus myös ulkopuolista apua. Valtakunnansovittelijan tekemälle työlle on tilausta – mutta hänen pitäisi olla työssään neutraali osapuoli ja tarjota kaikkia osapuolia hyödyttäviä ratkaisuja, joista voimaa saaden voidaan astella uuteen huomiseen.

Toivottavinta aina tietysti on, että työehtosopimuksista pystytään neuvottelemaan kahden kesken, eli työnantajien ja työntekijöiden välillä. Tällä liittokierroksella merenkulkuala näytti muille mallia. ♦

M/s Viking XPRS UUDISTUI ja RAIKASTUI

M/s Viking XPRS risteilee Helsingin ja Tallinnan välillä.

Alus on purjehtinut maaliskuussa 2025 kaksi vuotta Suomen lipun alla. Alus kävi vuoden vaihteessa telakalla, josta se palasi uudistuneena ja raikkaana. Merimyymöistä pistettiin kokonaan uusiksi ja alukselta löytyy nyt uusi ravintola, Bistro & Coffee.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIKVU

Merimyymöistä uusittiin lattiasta kattoon ja on nyt tilava sekä viihtyisä asioida. Esimerkiksi parfyymit pääsevät kauniisti esille ja hyllyjen väliissä voi kiertää tutustumassa tuotteisiin, myymäläpäällikkö Laura Välijoki kertoo.

MERIMYYMÄLÄN TÄYDELLINEN MUODONMUUTOS

Suurin muutos tehtiin laivan tax-free-myymälään, joka uusittiin täysin. Uusi myymälä sai lisäneliötä ja toimivamman pohjaratkaisun sekä uuden tasting-alueen.

Myymälävastaava **Laura Vätilä** esitti hyväntuulisena uutta, raikasta myymälää.

– Entinen tax-free-myymälä purettiin telakalla kokonaan lattiasta kattoon. Myymälän pohjasuunnitelma uudistettiin. Entisen kassa-alueen kohdalle rakennettiin parfymialue ja uusia gondoloita. Myymälään tuli myös uusia, hienoja tuotteita ja tuote-merkkejä.

Kosmetiikkatuotteet, kuten parfyymit, saivat aiempaa enemmän tilaa ja ovat nyt näyttävämmän esillä. Tämä mahdollistaa

parfymitalojen kausituksujen esittelyn.

– Uudella myymälällä on paljon valoisampi, modernimpia ilme. Asiakas saapuu myymälässä ensin parfymialueelle, josta hän siirtyy eteenpäin alkoholiosastolle.

Avara viiniosasto

– Uusi viinialueemme sijaitsee myymälässä täysin uudessa paikassa. Viiniosasto on elegantti, puun värisinen alue, jossa viinit tullevat paljon paremmin esiin. Viinivalikoima on runsas ja tuotteille on paljon hyllytilaa, Vätilä on tyytyväinen myymälän väljyyteen.

Nykyaisuutta ja modernisuutta myymälään saatii screeneillä ja digitaalisilla hintalapulla.

– Screenit tuovat tiloihin paljon uutta eloa. Screenejä saatiaan Aperollilta, Fazerilta, Koskenkorvalta ja Livikolta.

– Myös tavarantoimittajat kiinnostuvat merimyymälän uudistuksesta ja ovat myymälässä esillä omilla, brändätyillä hyllyillä ja hyllypäädyillä. Yhteistyökumppaneita ovat muun muassa Aperoll, Baileys, Koskenkorva, Liviko ja Tanqueray gin.

Asiakas kävelee merimyymälässä asioitessaan koko myymälän ympäri. Lopuksi saavutaan kassolle, jonka läheisyydessä sijaitsevat lelut, karkit, oluet ja lonkerot.

– Uloskäynti avartui arkadialle, josta on ihana, valoisa näkymä suoraan merelle, myymäläpäällikkö Laura Vätilä kehuu myymäläuudistusta onnistuneeksi.

MERIMYYMÄLÄ, KASSA

Myyjä **Jonas Heinonen** on työskennellyt merillä pari vuotta ja tehtyötä M/s Viking Gracella sekä nytn M/s Viking XPRS:llä.

– Olen nauttinut merityöstä, tämä tuntuu omalta alalta. Olen toiminut asiakaspalvelutyössä maissa 15 vuotta ennen laivalle tuloa. Voin hyödyntää tuota kokemusta merityössä.

Helsinki-Tallinna-linja on nopeampi tahtinen reitti työskennellä kuin Turku-Tukholma.

– Kun kauppa on auki, tehdään koko ajan töitä. Turku-Tukholma -linjallakin on paljon matkustajia, mutta tahti on hieman erilaista kuin Tallinnan linjalla.

M/s Viking XPRS ylittää Suomenlahden parissa tunnissa, jonka jälkeen lähdetään purjehtimaan takaisin. Ylimenomatkustajia asioi myymälässä kumpaankin suuntaan.

– Lähtöjä on maanantaista torstaihin noin neljä lähtöä päivittäin. Perjantaiyönä lähdetään vielä neljän aikaan ja samoin sununtaiyönä ajetaan yksi yölähtö, Heinonen selostaa.

– Väillä sitä miettiit itsekkin, onko Tallinnaa vai Helsingissä, hän nauraa.

Myyjä Jonas Heinonen työskentelee tax-free-myymälässä ja varastossa.

– On hyvä, että työssä on vaihtelua: väillä ollaan kassalla, väillä varastossa tai sitten saatam olla promoammassa joitakin tuotteita. Opiskelen itse jonkin verran uisia tuotteita, kuten viinejä, ja keskustelemme uusista tuotteista työkavereiden kanssa. Lonkeroa ostetaan Tallinnan linjalta myös paljon.



Merenkulkuva vaivailee työvoimapula. Mitä merityössä kannattaa mainostaa?

Myyjä Jonas Heinosen mielestä ammatissa kiinnostavat pitkät vapaat.

– Kun olet töissä, hoidat työsi hyvin ja sen jälkeen koittaa pitkä vapaa, jossa ei tarvitse miettiä työasioita. Tämä on merityössä hyvä puoli verrattuna maatöihin, jossa töitä ei pääse pakoon usein kotonakaan, vaan olet ikään kuin koko ajan töissä.

– Laivalla on myös hyvä työporukka. Kertaakaan ei ole tullut – ainakaan itselleni –

skismaa kenenkään kanssa. Merillä on hyvä olla töissä.

– Ja tietysti iso plussa ovat henkilökuntahinnat tuotteissa.

Entä Itämeren turvallisuustilanne: huolehttaako se?

– Ei huoleta, ainakaan itseäni. En ajattele sitä sen enempää. Ymmärrän ihmisiä, joita se miettyttää, mutta itse risteilen kuten ennenkin. On turha elää pelossa. Matkustajia on ollut hyvin ja määrät vain kasvussa. En ole kuullut matkustajienkaan asiasta puhuvan.



BUFFET

Tarjoilija **Hanna Suominen** aloitti työt merillä vuodenvaihteessa. Sitä ennen hän työskenteli maissa ravintola- ja finanssипуolella.

– En ole työskennellyt aiemmin merillä. Tällä on todella mukavaa – ja porukka on mahtava! Olen viihtynyt täällä hyvin, Suominen kertoo.

Mikä merityössä on hienoa uuden merimiehen mielestä?

– Asiakkaat ja kollegat ovat mukavia.

Entä miltä tuntuu työrytmä laivalla?

– On se aika tiukka maapuolen näden, mutta kyllä siihen sopeutuu. Tykkäään merityöstä todella paljon, Suominen vaakuuttaa ja lähtee keräämään täydestä ravintolasta tyhjiä astioita.



BISTRO & COFFEE

Viking Linen matkustajat nauttivat vuosittain 8,5 miljoonaa kupillista kahvia. Varustamo otti alkuvuoden käyttöön oman Slow Forest -kahvin, jota viljellään Laosissa varustamon omassa, ennallistetussa kahvimetsässä.

M/s Viking XPRS:ään rakennettiin uusi ravintola, Bistro & Coffee, joka sijaitsee kaikissa kunnilla suoraan käytävän varrella. Kahvilan pöydistä ja penkeistä on suora näkymä merelle. Erilaisten kahvien ohella bistrosta voi ostaa erilaisia konditoriatuotteita ja herkullisia leivonnaisia.

Bistro rakennettiin kokonaan uudelle pohjalle. Se siirtyi vanhan hovin paikalta laivan perään. Bistroon rakennettiin kokonaan uudet tiskit, kaapit ovat vaihtaneet paikkaa ja saimme uuden kahvikoneen kolmella kahvalla. Vitriini on uusi.

– Pelaamme nyt kahdella kassalla. Kii-reikaan saa tehdä paljon kahveja. Erikoiskahvit ovat suosittuja.



Bistrosta saa ostaa myös ruokia vaihtuvasta menusta. Biston keittiössä kokki valmistaa annoksia vaihtuvasta menusta. Tarjolla on esimerkiksi flat breadet, salaattia ja pihviä ja jälkiruokia.

*Viking Linen
matkustajat
nauttivat vuosittain
8,5 miljoonaa kupillista kahvia.*



Kokki Joel Jaakkola on tehnyt M/s Viking XPRS:llä sijaisuuksia siitä lähtien, kun alus liputettiin Suomen lipun alle. Töissä hän käy laivalla Turusta.

– Aiemmin olin M/s Gabriellassa ja M/s Rosellassa.

Viking Line-varustamon M/s Viking XPRS purjehtii Helsingin ja Tallinnan välillä ympäri vuoden. Vuonna 2024 aluksella kulki 1,6 miljoonaa matkustajaa.

M/s Viking XPRS on rakennettu vuonna 2008. Aluksen tummaan sisustukseen tehtiin kasvojenkohotus vuodenvaihteessa Ruotsissa Landskronan telakalla, josta se palasi Helsinki-Tallinna-liikenteeseen 7. helmikuuta 2025.

HENKILÖKUNNAN KOKKI TAPIO KANGAS

Kokki Tapio Kangas on työskenellyt M/s Viking XPRS:llä nyt vuoden verran ja Viking Linella 20 vuotta. Kangas teki pitkän uran M/s Mariellassa.

– Laiva oli vanha ja myytiin Italiaan. Olin sen jälkeen maissa hetken töissä, kunnes pääsin töihin XPRS:ään. Tämä on kiva linja.

Kangas käy töissä XPRS:llä Turusta. Töرنi kestää viikon.

– Viikko on ihan ok työaika – ja voisi se tosin hieman pidempikin olla.

XPRS:llä Kangas toimii henkilökunnan kokkinina. Työt alkavat aamusta kuuden-seitsemän aikaan.

– Taällä on syöjiä sellaiset 150 henkeä. Valmistamme miehistölle aamiaiset, lounaat ja päivälliset.

– Illalla lopettellemme siinä seitsemän aikaan työt ja lähdemme saunaan.

Helsingin ja Tallinnan väli on lyhyempi linja purjehtia kuin Tukholmaan.

– XPRS:llä on etuna se, että laiva seisoo yön aina Tallinnassa satamassa. Yö on rauhallinen laivalla nukkua, kun ei heilu.

Itämeren turvallisuustilanne ei pelota
Itämeren turvallisuustilanne on muuttunut. Näkykyö muutos laivan päällä?

– Rauhalliselta täällä tuntuu, kuten ennenkin. Eipä sitä huomaa tässä töitä tehdessä, että Itämerellä olisi tullut muutoksia, kokki Tapio Kangas tuumii.

– Ainoastaan Tallinnan satamassa näkee välillä Nato-laivoja turvatehtävissä. Välillä näkee myös Venäjän sukellusveneitä tuossa Itämerellä – mutta niitä nyt näkyy yleensä aina. Olemme laivalla rauhallis in mielin.

Venäjän varjolaivasto kuin aavelaivot

Merimiehille harmaita hiukset aiheuttaa Venäjän varjolaivasto, joka jäät redille Tallinnan edustalle odottamaan pääsyä Venäjän satamaan. Tallinnan edustalla ankkurissa saattaa olla kerrallaan useampia kymmeniä aluksia.

– Venäjän varjolaivasto ja tankkerit ovat kuin aavelaivot, jotka seisovat Tallinnan edustalla redillä ja odottavat satamaan pääsyä Venäjälle. Laivat voivat olla ankkurissa



suoraan meidän linjallamme, josta purjehdimme, kolme-neljä viikkoa.

Venäjän varjolaivasto tekee Suomenlahdella purjehtimisesta haastavampaa.

– Varjolaivastoista kun ei aina tiedä mitä aluksella tapahtuu, kokki Kangas tuumii ja jatkaa

– Varjolaivaston alus saattaa tulla joskus omalle linjallemme ilman mitään "radioyhteyksiä" ja pääliköt eivät saa yhteyttä pimeinä kulkeviin varjolaivaston aluksiin.

Tallinnan väli on vilkkaasti liikennöity. Yhteentöräyksen vaara alkaa olla aika suuri. Kesällä varjolaivoja purjehtii oman linjamme yli joka päivä useampia kymmeniä aluksia Venäjän satamiin tai satamista.

Ulkomaanliikenteen kauppa-aluksien ja matkustaja- aluksien sekä jäänmurtajien työehtosopimuksien neuvottelutulokset

Suomen Merimies-Unioni SMU ry ja Suomen Varustamot ry sopivat palkkamääryksien uudistamisesta ja tarkistamisesta sekä sopimuskauden pidentämisestä koskien ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksien ja kauppa-aluksien sekä jäänmurtajien työehtosopimuksia.

Sopimuskautta pidennettiin olemaan voimassa 29.2.2028 asti. Sopimuksien viimeinen vuosi on irtisanottavissa siten, että työehtosopimukset voidaan irtisanoa päätymään 28.2.2027. Ilmoitus irtisanomisesta on toimitettava kirjallisesti toiselle sopimusosapuolelle viimeistään 31.12.2026.

SOPIMUSKAUDEN AIKANA edellä mainittujen työehtosopimuksien mukaisia palkkoja ja euromääräisiä lisä sekä luontoisetukorvaauksia tarkistetaan seuraavasti:

Palkantarkistukset 1.4.2025

Ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksia ja kauppa-aluksia koskevien työehtosopimuksien mukaisia palkkoja ja euromääräisiä lisä korotetaan 1.4.2025 alkaen 2,5 prosenttia.

Jäännmurtaja koskevan työehtosopimuksen mukaisia palkkoja korotetaan 1.4.2025 alkaen 2,5 prosenttia.

Palkantarkistukset 1.3.2026 ja 1.7.2026

Ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksia ja kauppa-aluksia koskevien työehtosopimuksien mukaisia palkkoja ja euromääräisiä lisä korotetaan 1.3.2026 alkaen 2,0 prosenttia ja 1.7.2026 alkaen 0,9 prosenttia.

Jäännmurtaja koskevan työehtosopimuksen mukaisia palkkoja korotetaan 1.3.2026 alkaen 2,0 prosenttia ja 1.7.2026 alkaen 0,9 prosenttia.

Palkantarkistukset 1.3.2027 ja 1.9.2027

Ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksia ja kauppa-aluksia koskevien työehtosopimuksien mukaisia palkkoja ja euromääräisiä lisä korotetaan 1.3.2027 alkaen 1,2 prosenttia ja 1.9.2027 alkaen 1,2 prosenttia.

alkaen 1,2 prosenttia ja 1.9.2027 alkaen 1,2 prosenttia.

Jäännmurtaja koskevan työehtosopimuksen mukaisia palkkoja korotetaan 1.3.2027 alkaen 1,2 prosenttia ja 1.9.2027 alkaen 1,2 prosenttia.

Luontoisetukorvaauksien tarkistaminen sopimuskauden aikana

Osapuolet sopivat työehtosopimuksiin sisältyvistä luontoisetukorvaauksien tarkistamisesta siten, että luontoisetukorvaauksien tarkistetaan 1.1.2026 alkaen, 1.1.2027 alkaen ja 1.1.2028 alkaen entisen käytännön mukaan.

PALKKATAULUKOT 2025

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten takuupalkat 1.4.2025

PALKKARYHMÄ 1	2 259,83
Keittiö- ja kylmäkonipulainen	
Myymälä- ja varastoapulainen	
Nisse ja annostelija	
Talousapulainen ja siivoja	
Lastenhoitaja	
Tarjoilijaharj. ja baarioppilas	
PALKKARYHMÄ 2	2 420,27
Tarjoilijat ja myyjät sekä kassat	
Hyttisiivoojat / -emännät	
Saunaemäntä, yliisiwooja,	
SPA-työntekijä	
Konferenssiisih. ja ATK-harj.	
PALKKARYHMÄ 3	2 486,34
Kokit ja kylmäköt	
PALKKARYHMÄ 4	2 524,09
Muonavarastonhoitaja	
Pääsiivoja/emäntä, sairaanhoitaja	
Ohjelmaemäntä / -isäntä	
Vastaava tarjoilija	
Viinikassa, croupier, muusikko	
Purserinapulainen / ATK-hoitaja	
PALKKARYHMÄ 5	2 637,61
Hovi- ja baarimestari	
Cafeteriaan esimies	
Pääkokki ja pääkylmäkkö	
Myymälä-/varastonhoitaja	
Konferenssiemäntä/-isäntä	
Risteilyemäntä/-isäntä,	
AV-teknikko	
PALKKARYHMÄ 6	2 831,83
Siivous- ja hotellipäällikkö	
Myymäläpäällikkö	
Ravintolapäällikkö ja purseri	
Keittiöpäällikkö	
Pääbaari- ja päähovimestari	
PALKKARYHMÄ 7	3 030,25
Intendentti	
KANSI- JA KONEOSASTO	
Puolimatriusi ja konevahtimies	2 344,77
Matruusi ja moottorimies	2 429,72
Järjestysmiesten esimies	2 705,63
Järjestysmies	2 505,21
Korjausmies ja pursimies	2 563,72
Sähkömies	2 683,68

Autokansilla tapahtuva ajoneuvojen ja konttien sekä irtoperien ja muiden vastaavien kiinnittäminen, irrottaminen ja tukeminen on lastinkäsittelytööt, joka korvataan lisäämällä tätä työtä tekevien takuupalkkoihin 17,53 € / kk

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.4.2025

Päiväpalkka työsuhteen aikana	1/30 takuupalkasta
Ylityökorvaus	1/100 takuupalkasta
Varallaolokorvaus / tunti	1/260 takuupalkasta
Varallaolokorvaus / vuorokausi (kun työntekijä on velvollinen kantamaan hakulaitetta tai teknistä apuvälinettä)	1/475 takuupalkasta
Lastinkäsittelykorvaus / tunti	1/164 takuupalkasta
"Preorder"	1/475 takuupalkasta
Tarjoilukorvaus	0,67 € / per ruokavieras / päivä
Palvelurahan vähimäismäärä ¹⁾	246,28 € / kuukausi
Luontoisetukorvaus ²⁾	
– vuosiloman aikana	27,20 € / päivä
(– ravintokorvausosuuksia)	18,20 € / päivä
(– asuntokorvaus)	9,00 € / päivä
– työ- ja vapaaajakson aikana	13,60 € / päivä
– sairauden aikana	27,20 € / päivä
(– kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	
Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja / tai asuntoa aluksessa ²⁾	
– ravintokorvaus	
– Suomessa	37,09 € / päivä
– ulkomailta	69,82 € / päivä
– asuntokorvaus	laskun mukaan
Likaisen työn korvaus	16,58 € / kerta
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 takuupalkasta
Taksikulut	49,62 € enintään
Muusikon pukuraha	22,67 € / kuukausi

¹⁾ 1/30 osa siitä / pv, mikäli työntekijä ei ole työsuhteessa koko kuukautta.

²⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2025.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen palkkataulukot 1.4.2025 alkaen

TAULUKKOPALKAT RAHTIALUKSISSA

Kansi- ja konemiehistö	YT-lisällä
Pursimies, korjausmies, sorvari	2 097,63
Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja	2 066,96
Matruusi, moottori-/konemies lämmittäjä, rasvaja	1 997,38
Puolimatrusi/konevahtimies ¹⁾	1 920,73
Puolimatrusi/konevahtimies	1 891,39
Trimmari	1 886,40
Laivapoika, oppilas	1 861,49
Sähkömies	YT-lisällä
aluksen generaattoriteho	alle 999
	2 129,63
	2 342,59
	1000–1499
	2 162,23
	2 378,45
	1500–4199
	2 185,03
	2 403,53
	yli 4200
	2 209,00
	2 429,90

¹⁾ Puolimatrusi/konevahtimies, jolla on matruusin/konemiehen pätevyys

Taloushenkilökunta	Talous- osaston esimies	Kokki- stuertti ¹⁾	Kokki
DWT/IHV	alle 4499	2 147,86	2 093,82
	4500–12999	2 183,11	2 115,66
	13000– 29999	2 205,16	2 129,63
	30000–79999	2 244,45	2 158,79
	80000–159999	2 318,09	2 207,28
	yli 160000	2 408,08	2 262,21
II Kokki		1 949,86	
II Kokki ²⁾		1 963,27	
Talousapulainen ³⁾		1 949,86	

¹⁾ Huom! TES-kohta 21.6

²⁾ Palkka maksetaan ainoastaan yli 6000 dwt-tonnin aluksissa,
jotka säännöllisesti kuljettavat matkustajia ja joissa on tilaa vähintään 6 matkustajalle.

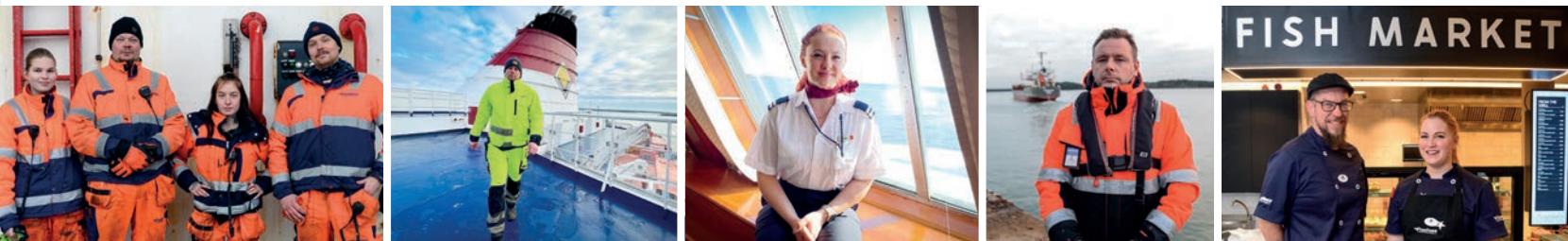
³⁾ Talousapulainen on velvollinen osallistumaan keittiötyöhön.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.4.2025

Ylityökorvaus	– arkipäivänä	1/102 kk-palkasta / ylityötunti
	– pyhäpäivänä	1/63 kk-palkasta / ylityötunti
Vastikekorvaus	– työsuhteen aikana	1/164 kk-palkasta / vastiketunti
Valtamerilisä	– talousosaston esimies	78,02 € / kk
	– matruusi tai sitä korkeammassa palkkaluokassa oleva	55,56 € / kk
	– muut	38,48 € / kk
Kokkistuerten pätevyyslisä		71,78 € / kk Peruspalkka korottava
Pukuraha		23,01 € / kk Stuerhti, Muusikko
Varallaolokorvaus	kansi- ja konemiesten valmiuskorvaus	
	– arkipäivinä	1/320 kk-palkasta / tunti
	– pyhäpäivinä	1/160 kk-palkasta / tunti
Lastinkäsittelykorvaus		1/164 kk-palkasta / tunti
Likaisen työn korvaus		16,85 € / kerta
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta		1/475 kk-palkasta/vrk
1. Rahtialukset		
Tarjoilukorvaus		
Tilapäiset matkustajat		
	– perusmaksu	2,32 € / matkustaja
	– lisäkorvaus	0,80 € / matkustaja / päivä
Tilapäiset ruokavieraat		0,65 € / henkilö / päivä
Yötyökorvaus	rahtialukseen vuorotyöntekijälle	8,15 € / vaativuoro
		Rahtialukessa konehuoneen ollessa miehittämätön, vuorotyöntekijälle maksetaan yötyökorvaus 00–04
Korvaus työntekijälle, ^{*)}	elletyöntekijälle ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa	
	– ravintokorvaus	
	– Suomessa	37,09 € / päivä
	– Ulkomailla	69,82 € / päivä
	– asuntokorvaus	laskun mukaan
Luontoisetukorvaus ^{*)}		
	– vuosiloman aikana	27,20 € / päivä
	(– ravintokorvausosuuus)	18,20 € / päivä
	(– asuntokorvaus)	9,00 € / päivä
	– vastikeaikana	27,20 € / päivä
	– sairauden aikana	27,20 € / päivä
	(kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	
Taksikulut		
Matkakorvaus		50,38 € / henkilö / matka (esim. korkeintaan)
Lomamatkat		50,38 € / matka (enintään)
	^{*)} Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2025.	

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen mukaiset takuupalkat pientonniston aluksissa 1.4.2025 alkaen

Takuupalkka 1:1		Euromääritetut lisät	
Pursimies YT	2 467,03	Kokkistuerten tarjoilukorvaus	3,49 € / matkustaja
Matruusi YT	2 360,06	Tilapäiset ruokavieraat	0,69 € / vieras
Vahtimies	2 221,88	Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 takuupalkasta / päivä
Kokkistuertti	2 468,94	Korvaus ruuan laitosta	8,35 € / päivä
Takuupalkka 2:1		Vuokra-autokulut (enintään)	50,38€ / kerta
Vuorottelussa 2:1 maksettava takuupalkka saadaan kertomalla taulukon 25.1.1 kohdan takuupalkka luvulla 1,23.		Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana ¹⁾	27,20 € / päivä
<small>¹⁾ Luontoisetukorvaukset korottuvat aina tammikuun 1. päivänä kuluttajahintaindeksin mukaisesti.</small>			



Merimies-Unioni on merimiehen turva

Liity jäseneksi: liity.smu.fi

**Liity opiskelijajäseneksi:
opiskelija.smu.fi**

MERIMIES-UNIONI:

- neuvottelee työ- ja palkkaehitosi
- valvoo työehtosopimusten noudattamista
- auttaa työelämän muissa ongelmissa
- Merimies-Unionin luottamusmiehet neuvovat työpaikoilla
- Merimies-Unioni on perustettu 1916
- SAK:n jäsen

Suomen hallituksen toimesta on tullut voimaan useita lakimuutoksia, jotka heikentävät työntekijän asemaa ja vaikuttavat työttömyysturvaan. Työttömyyskassaan pitää olla kuulunut jatkossa **12 kuukautta**, jotta on oikeutettu ansiosidonnaiseen työttömyysturvaan. Kaikista jo voimaan tulleista ja tulevista muutoksista löydetään lisätietoa A-kassasta: a-kassa.fi

Merimies-Unioni

Sjömans-Unionen är sjömännens skydd

Bli medlem: liity.smu.fi

**Bli studerandemedlem:
opiskelija.smu.fi**

SJÖMANS-UNIONEN:

- förhandlar om dina arbetsvillkor och löner
- övervakar att kollektivavtal följs
- hjälper med andra problem i arbetslivet
- Unionens förtroendemän hjälper på din arbetsplats
- Sjömans-Unionen grundades 1916
- Medlem i FFC

Flera lagändringar har trätt i kraft under den nuvarande regeringen som försvagar arbetstagarnas ställning och påverkar arbetslösheitsförmånerna. I fortsättningen måste man ha varit medlem i en arbetslösheitskassa i **12 månader** för att ha rätt till inkomstrelaterad arbetslösheitsersättning. Mer information om alla de ändringar som redan trätt i kraft och de som trär i kraft i framtiden finns på a-kassans webbsida: a-kassa.fi

Sjömans-Unionen



Hallitus esittää ”potkulakia” – lakiesitys koskee myös merenkulkua

Merimies-Unioni ei hyväksy hallituksen esitystä, jolla helpotetaan työntekijöiden irtisanomista. Lakiesitys on vielä rajumpi heikennys työntekijän työsuhdeturvaan kuin se, mitä hallitusohjelmaan on kirjattu. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi työsopimuslakia ja merityösopimuslakia.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA GETTY IMAGES

Hallitus esittää merkittäviä muutoksia työntekijään liittyviin irtisanomisperusteisiin. Tällä hetkellä irtisanomisperusteeksi tarvitaan *painava syy*, mutta jatkossa riittäisi *asiallinen syy*. Hallituksen esitys koskee myös merenkulkua. Palkansaajajärjestöt ovat esittäneet hallituksen ”potkulaista” eriävän mielipiteen.

Mitä hallitus esittää?

Työntekijän irtisanominen helpottuu, jos hallituksen lakiuonnos menee läpi. Jatkossa potkut voi saada entistä helpommin.

Asiallinen syy

Työsopimuksen päätämiseen riittäisi jatkossa ”asiallinen syy”. Esimerkiksi perusteettomat poissaolot, jatkuva alisuoriutuminen työssä, töiden laiminlyönti tai työntekijän epäasiallinen käytös voisivat johtaa potkuihin.

Jatkossa myös työntekijän työntekoedellytysten muuttuminen, joiden vuoksi työntekijä ei enää kykene selviytymään työtehtävistään, voisivat johtaa irtisanomiseen.

Varoitusmenettelyä ei tarvitse noudattaa
Nykyään työnantajan kuuluu antaa työntekijälle varoitus, jos hän toimii puutteelli-

sesti. Lain myötä varoitusmenettelyä ei tarvitse noudattaa:

– Jos työntekijän olisi pitänyt ilman varoitustakin ymmärtää menettelynsä vakavuus ja moitittavuus.

– Aiemmin on annettu varoitus, joka osoittaa samanlaista moitittavuutta tai välinpitämättömyyttä.

Työntekijän uudelleensijoittamisvelvollisuus heikentyy

Nykyisin työnantajan on selvitetvä ennen irtisanomista, olisiko irtisanominen välttetävissä sijoittamalla työntekijä muuhun työ-

hön. Jatkossa uudelleensijoittamisvelvollisuus koskee vain työntekoedellytysten alenemista.

Irtisanomisperusteita ei ole mahdollista määritellä laissa tyhjentävästi, vaan sitä harjoitetaan tilannekohtaisesti. On odotettavissa, että irtisanomisiin liittyvät oikeustapaukset työllistävät jatkossa oikeusistuumia.

Palkansaajapuoli vastustaa jyrkästi potkulakia

Hallituksen esitystä työntekijän henkilöön liittyvästä irtisanomisperusteesta on valmisteltu kolmikantaisesti. Työryhmä ei ol-

lut työssään yksimielinen ja palkansaajajärjestö SAK, STTK ja Akava jättivät eriävän mielipiteen.

– Hallituksen esityksestä ei löydy ainut-takaan työntekijöiden kannalta tasapainotavaa elementtiä, työryhmässä mukana ollut SAK:n juristi **Katariina Sahlberg** toteaa ja jatkaa

– Jos esitys etenee tällaisenaan lainsää-dännöksi, Suomen noin 2,1 miljoona palkan-saajaa tulevat elämään useita vuosia epäte-toisina siitä, millä tasolla irtisanomiskynnys tulee tosiasiassa olemaan.

Työ- ja elinkeinoministeriö lähettilaki-

luonnonksen 24.2. lausuntokierrokselle. Lain ehdotettaisiin tulevan voimaan 1.1.2026.

Miksi nykyistä lakia halutaan kiristää entisestään?

Petteri Orpon (kok.) hallitus perustlee esitystään pienien ja keskisuurten yritysten työllistämisen helpottamisella. Hallituksen tavoitteena on parantaa työllisyysastetta ja lisätä yritysten rohkeutta työllistää ihmisiä. Lailla halutaan vähentää työllistämisen ris-kiä ja parantaa työvoiman vaihtuvuutta ”vaarantamatta kuitenkaan perusteettona työntekijöiden työsuhdeturvaa”.

Lakiesityksen heikkoudet paljastuvat tiedotustilaisuudessa

TYÖ- JA ELINKEINOMINISTERIÖ järjes-ti tiedotustilaisuuden työntekijän irtisan-o-misperusteiden heikentämisestä maanantaina 24.2.2025 sopivasti sen jälkeen, kun Teollisuusliitto oli ilmoittanut sunnuntaina 23.2.2025 päässeensä sopimukseen teknolo-giateollisuuden ja kemianteollisuuden työ-ehtosopimuksista. Teollisuusliitto sai kirjat-tua tuoreeseen työehatosopimukseen sekä asiallisen että painavan synn. Tämä ei kuiten-kaan pelasta muiden alojen työntekijöitä – ja varsinkaan pienien, järjestäytymättömiä alojen yritysten työntekijöitä, joihin lakiesitystä erityisesti sorvataan. 24. helmikuuta tuli ku-luneeksi kolme vuotta Ukrainan sodan alka-misesta, joten oli odottavissa että hallituksen esitys työntekijän ”potkulaista” jäisi mediassa pienemmälle huomionarvolle.

Työntekijöistä ”heittämällä” eroon

Merimies-lehti osallistui lakiesitystä koske-vaan nopealla aikataululla järjestettyyn tiedotustilaisuuteen 24.2.2025 työ- ja elinkeinoministeriössä. Valtiosihteeri **Mika Nykänen** esitti herkiliön liittyvän irti-

sanomisperusteenvaihtamista sanoilla: kyseessä ei ole ”revoluutio, vaan evoluutio”. Näiden sanojen jälkeen Merimies-lehdestä alkoi vahvasti tuntua siltä, että Suomi on matkalla kohti Yhdysvalloissa nähtyjä viime viikkojen tapahtumia, joissa kaikki julkisen hallinnon työntekijät on irtisanottu aina ydinlaitoksi hoitavia työntekijöitä myöten.

Merimies-lehti antoi lakiesityksestä val-tiosihteeri Mika Nykäselle ja ministeriön lainsäätäjille suoran sekä tulikivenkatkuisen palautteen: lain avulla on selvästi tarkoitus päästää työntekijöistä ”heittämällä” eroon. Ministeriön virkamiehet eivät pystyneet antamaan lakiesityksen työllisyysvaikutuksista minkäänlaisia numeroita, vaikka lakia per-rustellaan ennen kaikkea pienien yritysten työllistämisen helpottamisella. Päinvastoin on selvästi nähtävissä, että lain ainoa tavoite on päästää eroon työnantajan kannalta niin sanotusta ”ikävistä” työntekijöistä.

Lakimuutos koskee myös merenkulkua

Hallituksen esitys koskee myös merenkulku-a, mikä on Suomen merenkulun huolto-

varmuuden ja meriliikenteen turvaamisen kannalta ennenkuulumatonta.

– Merenkulussa kärsitään tällä hetkellä työvoimapulasta – ja jokaista merimiestä tarvitaan Itämerellä ottaen huomioon Itä-meren turvallisuuspoliittinen tilanne, Merimies-lehti totesi valtiosihteerille ja ministe-riön virkamiehille.

Tilanteessa, jossa Venäjän varjolaivaston alukset purjehtivat Itämerellä ja kaasuputket sekä dataliikenneykset katkeilevat tämän tästä, on Suomen hallitukselta enemmän kuin heikko esitys perustella työntekijöiden irtisanomista esimerkiksi työturvallisuden parantamisella, kuten valtiosihteeri Mika Nykänen toi esiin. Minkälainen työturvallisuus mahtaa olla Itämerellä purjehtivilla mukavuuslippulaivoilla? Tai Kiinalla, jossa valmistetaan tuotteita hei-koissa tai olemattomissa työolosuhteissa. Syttävän sormen pitäisi osoittaa näihin val-tioihin ja myöntää, että Suomessa asiat on hoidettu hyvin – ja tämä on jopa kilpailu-valtimoimme maailmallla.

On myös erittäin hyvä kysymys, miksi Suomen hallitusohjelmassa ei ole kirjauskia viennin edistämisen estä, jota maamme kipe-rästi tarvitsee. Suomen hallituksen kaikki energia vaikuttaa menevän leikkauksiin ja työntekijöiden kyykyttämiseen. Näillä eväin Suomi ei nouse, vaan heikentyy entisestään. Työ- ja elinkeinoministeriön tilastoiden mu-kaan joulukuussa oli 321 000 työttöntä, mikä on 24 000 edellisvuotta enemmän. ♦

Robert Karlsson aloitti työt merillä vuonna 2007 M/s Nordlandialla, jonka korvasi vuonna 2012 M/s Finlandia.

Ovet aukeavat korjausmies ROBERT KARLSSONILLE

Eckerö Linen M/s Finlandia on tärkeä laiva Suomelle. Alus purjehtii Suomen lipun alla Helsingin ja Tallinnan välillä ja turvaa Suomen huoltovarmuuskuljetuksia.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINISIVU

Laiva on vesillä kulkeva pienois-kulkeva kaupunki, jossa tekniikan on toimitava. M/s Finlandia on suuri laiva, jossa on 160 matkustajahyttiä, pääle miehistön hytit. Suuren laivan putkistoverkosto on valtava: jos aluksen kaikki putket laittaisi yhdeksi pötköksi, muodostuisi siitä kilometrien pituinen ketju.

Korjausmies **Robert Karlsson** huolehtii yhdessä kahden muun korjausmiehen kanssa M/s Finlandialla hanojen ja viemäreiden toiminnasta.

– Huolan putkia ja saniteettitiloja. Eriai-set LVI-työt sekä aluksen muut huoltotyöt kuuluvat työhöni, korjausmies Robert Karlsson kertoo.

Kaiteet takaisin paikoilleen

Laivalla liikkuu päivittäin tuhansia matkustajia. Laivan käytävillä ja portaissa rampaataan. Kaiteissa roikutaan. Laivan sisustus on vankkaa tekoa, mutta se kuluu. Joskus kaiteet irtoavat seinistä kovassa käsittelyssä, jolloin korjausmies Karlsson käy asentamassa ne takaisin paikoilleen.

– Laivalla on paljon kaikenlaista korjaamista. Työtä riittää, Karlsson on huolttanut M/s Finlandiaa vuodesta 2012 lähtien, jolloin se aloitti liikenteen Suomen lipun alla.

Säännöllistä huoltamista vaativat myös hytit. Hyttien ovia auotaan ja suljetaan päivässä tuhansia kertoja. Lukot menevät rikki.

– Hyttien ovet toimivat tänä päivänä sähköllä. Korjausmiehellä on aluksella oma lukkosepänhuone, jossa korjataan ja huolletaan rikkimenneitä lukkoja, Karlsson esittelee pientä ”pajaansa”.

Korjausmiehen työ on vaihtelevaa, se pitää työn mielekkäänä. Karlssonin jobi on kiertävä.

– Minulla on joka passilla eri toimi: kierrän laivalla ja tarkastan, että paikat ovat kunnossa. Se tekee työstä vaihtelevaa ja mielekästä.

Karlsson työskentelee yhdessä muiden korjausmiesten kanssa myös konehuoneessa, jossa esimerkiksi korjataan purppuja ja tehdään hitsaustöitä joitakin töitä mainitaksemme.

Kemiö on perinteistä merenkulkijaseutua

Robert Karlsson asuu Suomen etelärannikolla Kemiössä. Ruotsinkielisille se on Kimito. Onko seudulla muita merenkulkijoita?

– Kimitossa on aika iso prosentti merenkulkijoita. Ja kyllä sieltä tulossa lisää uusia merimiehiä, Karlsson on havainnut.

Ikänsä Suomenlahden rannalla asuneena Karlsson korostaa merenkulun merkitystä Suomelle.

– Finlandia on tärkeä laiva Suomelle huoltovarmuuden kannalta: Alus purjehtii Suomen lipun alla Helsingin ja Tallinnan välillä.

– Korona-aikana toimimme huoltovarmuuslaivana: toimme Suomeen ruokaa ja lääkkeet liikkuvat, korjausmies Karlsson muistuttaa.

Itämeren tilanne on kiristynyt. M/s Finlandian liikennöimän reitin poikki purjehtii joka päivä Venäjälle suuntaavia aluksia.

– Poikittainen liikenne Venäjälle lisääntyi Ukrainan sodan alettua. Emme ole aluksella asiasta hermostuneita: kaikki ovat ajan tasalla, missä mennään.

Merimies-Unionin luottamusmieskursseilta tietoa

Korjausmies Robert Karlsson toimii M/s Finlandialla koneosaston luottamusmiehenä. Hän on osallistunut Merimies-Unionin järjestämille luottamusmieskursseille.

– Luottamusmieskursseilta saa aina uutta tietoa. Kursseilla on hyvä kyselläasioista, jos on joitakin kysymyksiä, Karlsson on tyytyväinen kurssien antiin.





Myyjä Tiiu Laaksonen: Merillä parasta ovat hyvät työkaverit

M/s Finlandian myymälässä asioi väkeä tiuhaan. Myyjä Tiiu Laaksonen tietää, mitkä tuotteet kävät Tallinnan risteilyllä parhaiten kaupaksi.

– Alkoholi, karkit, kosmetiikka ja parfyymit, Laaksonen kertoo.

Alkoholeissa jokaisella asiakkalla on oma makunsa, olipa kyse viinistä tai viinasta.

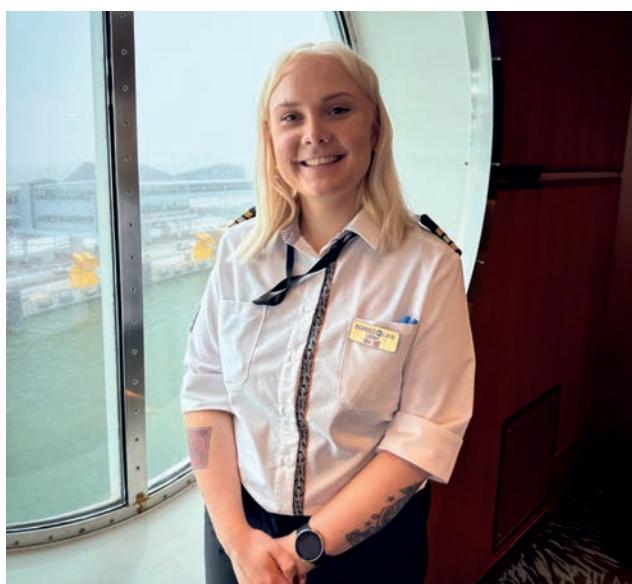
– Konjakit ja gini kävät tänä päivänä kaupaksi.

Tiiu Laaksonen käy töissä laivalla Lahdesta. Hän on työskennellyt M/s Finlandilla vuodesta 2012 lähtien.

– Merillä parasta ovat hyvät työkaverit ja pitkät vapaat. Silloin voi ottaa vain rennosti tai käydä pienellä matkalla, Tiiu Laaksonen nostaa esiin merityön hyviä puolia.



Kuvassa vasemmalta: kokit Abdullah Hamada ja Marko Korhonen, pääkokki Ulla-Maija Järvisalo-Simu, sekä messinhoitaja Virva-Leena Mars-Johansson.



Risteilyemäntä Suvi Lilja toivotti hyväntuulisenä matkustajat tervetulleeksi laivaan. Helsingin ja Tallinnan välillä liikkuu paljon matkustajia läpi vuoden.

Reitti on tärkeä myös Suomen meriliikenteen huoltovarmuuden kannalta.

>>

Seija & 49 vuoden työura



Harva meistä on rautaa, mutta **Seija** Eckerö Linen M/s Finlandia-laivalta näyttää olevan. Hyttisiivoojana toimiva Seija jää eläkkeelle loppukevästä. Tuolloin hänellä on takanaan 49 vuoden työura!

– Lähdin nuorena, vuonna 1978, merille töihin rahtilaivoille. Ajelimme Persianlahdelta ja Etelä-Amerikan linjalla, hän muistlee taaksepäin lähes 50 vuoden aikaisia tapahtumia.

– Ajoimme Etelä-Amerikassa pääsääntöisesti Argentiinan ja Brasiliaan. Tuolloin laivoilta ehdii käydä myös maissa.

Suomen Etelä-Amerikan linja (AL) perustettiin 1926. AL-linjan jäseniä olivat Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö (SHO), Suomen Valtamerentakainen Kauppa Oy ja Höyrylaiva Osakeyhtiö Bore.

AL-linja liikennöi Etelä-Amerikkaan

Etelä-Amerikan linja, eli AL-linja, hoiti rahtiliikennettä Suomen ja muiden Euroopan maiden satamien sekä Etelä-Amerikan satamien välillä.

– Työskentelin AL-linjalla vakituiseena, Seija kertoo.

Vuonna 1926 perustettu AL-linja kuljetti Etelä-Amerikasta Suomeen hedelmiä, kahvia ja naudanlihaakin.

– Ajoimme Brasilian Rioon ja Santokseen, Argentiinan Buenos Airesiin ja

Uruguayyn Monte Videoon, Seija muisteelee.

Laivat olivat tuohon aikaan pidempään satamassa, joten Etelä-Amerikassa ehti käydä myös maissa.

Etelä-Amerikan tuon aikaiset poliittiset muutokset ja taloustilanteet muistuttavat nykypäivän Yhdysvaltoja: Argentiinan ja Brasilian poliittiset muutokset ja talousongelmat sekä Brasilian omaksumma protektionistinen merenkulkupoliittika vaikeuttivat rahtien saantia Etelä-Amerikasta ja tekivät AL-linjan toiminnasta lopulta kannattamatonta.

Monenlaisia laivarottia

Etelä-Amerikan lisäksi Seija purjehti myös Persianlahdella.

– Ajoimme Kuwaitiin, Abu Dhabiin, Ruwaisiin ja Dammaniin. Persianlahdelta purjehdittiin Port Elisabethiin, joka on puolestaan Etelä-Afrikassa.

Reissulta on monia muistoja. Aluksissa oli rottapellit, joilla estettiin rottien pääsy laivaan. Alukseen pääsi livahtamaan kuitenkin toisenlainen laivarotta, eli salamatkustaja. Seija muistee eräästää salamatkustaajasta tehdyn miehistön jäsenen: ruokaa vastaan hän teki töitä aluksella.

Tänä päivänä Välimeren alueella ja Persianlahden satamissa esiintyy edelleen samoja ilmiöitä kuin tuhon aikaan. Ihmiset lähtevät kotimaastaan pakoon haastavia

olo-suhteita, kuten sotia, poliittisia konflikteja tai ilmastonmuutosta.

50 vuodessa maailma muuttuu paljon, mutta toisaalta ei yhtään. Persianlahden öljykriisi vuonna 1973 koetteli koko maailman taloutta. Tänä päivänä elämme jälleen samoissa asetelmissa: Energiavarannoista taistellaan ja ilmassa leijuu globaali kauppasota. Suezin kanava ja Persianlahti ovat räjähdysherkkiä alueita.

Työuran joustettava eri elämäntilaisiin

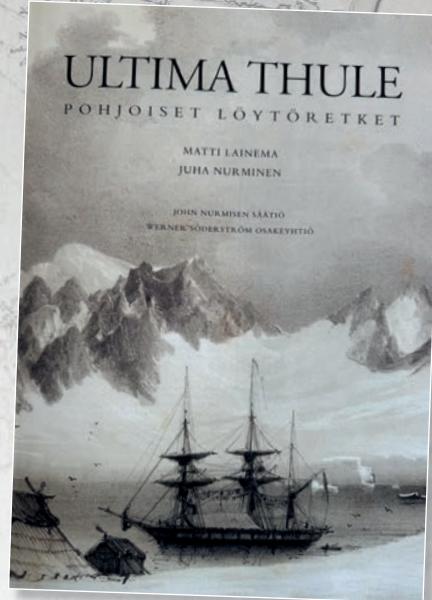
Seija on purjehtinut pää pystyssä eteenpäin maailmanmuutoksissa ja oman elämänsä muutoksissa. 49 vuoden työura kuulostaa nykynuorison korviin erikoiselta, mutta ei ole lainkaan mahdotonta. Seijan tapauksessa työuran muokkautuminen ja joustaminen eri elämäntilanteisiin ovat edesauttaneet työssä.

– Työskentelin uran alussa rahtilaivoilla. Sitten tuli mies kuvioon ja hänen myötään lapset. Jäin maihin töihin, jossa työskentelin 16 vuotta vanhusten palvelutalossa.

– Vuonna 2007 lähdin uudestaan merille töihin. Se on meri, mikä vetää, Seija nauraa.

Seijalla on takanaan nyt 15 vuotta töitä Eckerö Line -varustamossa, joista M/s Finlandialla hän on ollut töissä aluksen koko liikennointiajan Suomen lipun alla. Alus aloitti Helsinki–Tallinna-liikenteessä vuonna 2012. ♦

THE
ARCTIC REGIONS,
SHOWING
THE NORTH-WEST PASSAGE
AS DETERMINED BY
CAP. R. MCCLURE
AND OTHER ARCTIC VOYAGERS
Compiled by JOHN MERI



ULTIMA THULE

– äärimmäinen, pohjoisessa sijaitseva alue, saari tai maa

Mikä houkutti merimiehiä, kaupiaita tai tiedemiehiä löytämään napamaat? Turkkiset? Mursunhampaat? Lyhyemät meritiet? Se kaikki, sekä paljon muuta, jonka me voimme tänä päivänä pelkistää yleistään ihmisen krooniseksi energiannäläksi. Eniten onkin napaseutuja muuttanut maakaasun ja öljyesiintymien löytäminen Venäjän ja Alaskan arktisella vyöhykkeellä – onnenpotku ja mahdollinen onnettomuuks, sillä kaikista luonnon vyöhykkeistä napaseutu on haavoittuvinta.” Nämä kirjoitti Viron edesmennyt presidentti **Lennart Meri** John Nurmisen Säätiön julkaiseman *Ultima Thule*-kirjan saatteessa vuonna 2001. Ultima Thule tarkoittaa äärimmäistä pohjoisessa sijaitsevaa aluetta, saarta tai maata.

Lennart Meri tunsi Siperian ja arktisen

Lennart Meri toimi itsenäistyneen Viron presidenttinä 1992-2001. Meri syntyi diplomaatti perheeseen. Neuvostoliiton joukot hyökkäsivät Baltiaan ja Viroon 1939. Meren perhe oli tuolloin Tallinnassa ja karkotettiin Siperiaan. Meri selvisi Siperiasta hengissä. Siperian vuosien seurauksena hän kiinnostui kielistä, eterinkin suomalais-ugrilaisista

kielistä, ja historiasta. Meri toimi Viron laulavan vallankumouksen johtohahmoina ja sen jälkeen Viron presidenttinä.

Putin marssi tilaisuudesta ovet paukkuun ulos

Lennart Meri ennusti Venäjän imperialismin nousun 30 vuotta sitten. Hän piti historiallisen puheen 25.2.1994 Hampurissa hansakaupunkien perinteisessä *Matthiae*-illallistapahtumassa. Tilaisuuteen osallistui tuolloinen Pietarin apulaiskaupunginjohtaja **Vladimir Putin**, jolle Lennart Meren puhe oli liikaa: Putin marssi ovet paukkuun ulos puhelaisuudesta.

Mikä suututti Putinin ja mistä Meri sitten puhui? Meri toi puheessaan esiin, että Venäjä

”itsepäisesti kieltyyti hyväksymästä siitä, että Baltian maat oli miehitetty ja liitetty Neuvostoliittoon vastoin kansalaistensa tahtoa ja kansainvälistä oikeutta.”

Tämän lisäksi Meri piti länsimaita naiiveina ja hyväuskoisina Venäjää kohtaan. Hänen mielestään demokraattiset länsimaita olivat mukavuudenhaluisia reaalipoliitikkoja, mitä voidaan kutsua myöntäväisyydeksi. Meri piti tätä ilmiötä hälyttävänä. Hän myös varoitti, että entisiin neuvostotasavaltoihin

jääneistä venäläisvähemmistöistä koituisi ongelmia ennenmin tai myöhemmin.

– Vuonna 1994 Venäjän joukkoja oli vielä useissa entisissä neuvostotasavalloissa ja Varsovan liiton maissa. Venäjä halusi niiden jäädä varuskuntiinsa, jotta venäläisvähemmistöjen asema voitaisiin turvata. Tästä asetelmasta koituisi ongelmia ennenmin tai myöhemmin, Ilta-Sanomat uutisoi 22.2.2024 Meren varoituksista.

Kaja Kallas: meidän olisi pitänyt kuunnella Meren varoitusta Venäjän uhasta

Viron pääministeri **Kaja Kallas** (nyk. Euroopan komission varapresidentti) puhui 21.2.2024 Hampurissa samassa illallistilaisuudessa, jossa Lennart Meri oli puhunut 30 vuotta aiemmin. Kallaksen mielestä meidän olisi pitänyt ottaa hänen neuvostaan vaarin.

– Entä jos olisimme kuunnelleet Meren varoituksia, Kallas peräänkuulutti.

– Putinin ulosmarssi näytti jo varhain, mitä väriä hän tunnusti. Monet eivät kuitenkaan ottaneet viestiä vastaan tai eivät halunneet kiinnittää siihen huomiota, Kaja Kallas kirjoitti viestipalvelu X:ssä 21.2.2024. ♦

GRÖNLANNISTA kaivetaan mainetta ja mineraaleja

Arktiselle alueelle käydään kilpajuoksua. Arktisen alueen alkuperäiskansa, inuitit, ovat asuttaneet kotiseutuaan kaikessa rauhassa ja sopusoinnussa luonnon kanssa. Vuosisatojen aikana on nähty, kuinka valloittajakansa – kolonialistit – toisensa jälkeen ovat jääneet äärimmäisissä olosuhteissa jäiden puristuksiin, jäätyvät kuoliaaksi, näentyvät nälkään tai kuolevat tauteihin.

TEKSTI POHJAUTUU JOHN NURMISEN SÄÄTIÖN KIRJAAN ULTIMA THULE –

POHJOISET LÖYTÖRETKEET. KIRJOITTAJAT MATTI LAINEMA JA

JUHA NURMINEN JA ASIANTUNTIJARYHMÄ.

YHTEENVETO KIRJASTA: SAANA LAMMINSIIVU KUVAT GETTY IMAGES

JA ULTIMA THULE – POHJOISET LÖYTÖRETKEET



GRÖNLANNIN NIMI kuuluu grönlanniksi *Kalaallit Nunaat*. Sekä inuitit että skandinaavit ovat asuneet Grönlannissa suunnilleen 1000-luvulta alkaen. Skandinaavien asutus hävisi 1400-luvun alussa ja syntyi uudelleen 1700-luvulla. Norjan erottessa Tanskasta Grönlannin alueet jäivät Tanskalle. Saaren itsehallinto on vahvistunut asteittain. Vuonna 1979 Tanska myönsi Grönlannille autonomian.

Inuittilla on monia kykyjä, joita ei ole ”lännkäreillä”. Inuittit kuuntelevat tuulta ja heillä on erinomainen yksityiskohtien sekä tilan hahmotuskyky. Inuittilla on mielessään hyvin selvä kartta Grönlannin alueesta, jonka he piirros vastaa nykypäivän tarkempia tietokonekarttoja Grönlannista.

Ultima Thule – pohjoiset löytöretket

Merimies-lehden artikkeli on koottu John Nurmisen Säätiön **Ultima Thule – Pohjoiset Löytöretket** -teoksesta. Ansiokkaan ja seikkaperäisen teoksen ovat kirjoittaneet **Matti Lainema ja Juha Nurminen** yhdessä asiantuntijaryhmän kanssa. Ultima Thule on pieteellä kirjoitettu ja upein kuvituksin sekä kartoin kuvitettu tietokirja. Kirjajärkeessä on lähes 350-sivua. Kirjan on julkaisutt John Nurmisen Säätiö vuonna 2001. Kirjan sisältö on ajankohtaisempi kuin koskaan.



Grönlanti-nimellä houkuteltiin saarelle uusia asukkaita

Grönlanti tarkoittaa *vihreää maata*. Nimi juontaa juurensa Islannin saagoihin, kun Islannista karkotettu **Erik Punainen** antoi saarelle miellyttävän nimen houkutellakseen sinne asukkaita. Nyt Grönlantiin olisi tulijoita liiankin kanssa. Yhdysvaltain presidentti **Donald Trump** nostua valtaan maailman huomioon käentynyt maapallon pohjoisimpiin kolkkiiin ja Grönlantiin, jonka Trump haluaisi ostaa – tai jos ei muu auta – väkisin ottaa.

Valkoinen mies ei ole kohdellut alkuperäiskansoja aina hyvin. Kenties karma on kostanut – ja tästä syystä arktinen alue on säilynyt toistaiseksi melko koskemattomaana. Arktisen alueen alkuperäiskansojen oikeuksia ja itsemääriämisoikeutta tulee kunnioittaa. Grönlanti ei ole kaupan.



Hollantilaiset piti Grönlantia lähes omanaan

Kun viikinkien asutukset 1400-luvun kulussa kylmenivät, Grönlanti jäi rauhaan 150 vuodeksi. Myöhemmin valaanpyyntäjien ja inuittien kontaktit lisääntyivät. Hollantilaiset ja tanskalaiset kauppiaat saapuivat. Hollantilaiset hallitsivat kauppaan ja pitivät Grönlantia lähes omanaan.

Vanhan asutuksen aikaan Grönlannilla oli siteitä sekä Islantiin että Norjaan, jotka olivat tuohon aikaan Tanskan valtakunnan osia. Islantilainen **Arngrimur Vidalin** esitti siirtokunnan perustamista ja kaupan aloittamista grönlantilaisten kanssa. Hänen ansiostaan kiinnostus Grönlantia kohtaan lisääntyi, vaik-

kei toimenpiteisiin ryhdyttykään, koska Tanskan kuningas ei ollut kiinnostunut omistusoikeuksista Grönlantiin.



Pappi Hans Edege perusti ensimmäisen siirtokunnan Nuukiin

Norjalainen nuori pappi **Hans Edege** tutustui Vidalinin suunnitelmiin ja ryhtyi pontevasti edistämään ehdotusta. Hän sai bergeniläiset kauppiaat perustamaan kauppayhtiön ja tukemaan hänen ajatustaan Grönlannin alkusaluskaiden käännyttämisestä kristinuskoon. Vuonna 1721 kolme Det Bergenske Compagnien laivaa purjehti perustamaan uutta siirtokuntaa ja yhtiön ensimmäistä kauppa- paikkaa. Hans Edege asettui asumaan vaimonsa ja neljän lapsensa kanssa Godthåbin vuoonoon, nykyiseen Nuukiin.

Ilman Edegeä tanskalaiset olisivat siirtokunnan alkuaikoina moneen kertaan hylänneet Grönlannin, koska hollantilaiset valaanpyytäjät olivat jo vakiinnuttaneet asemansa. Valaanpyytäjät käyttivät inuittiteta hyväkseen. Hinnat määräsi ostajan röyhkeys ja myyjän tietämättömyys. Tanskalaiset sen sijaan pyrkivät kiinteisiin hintoihin ja alkusaluskaiden turvan lisäämiseen. Hollantilaiset vastustivat tanskalaisten etenemistä pohjoiseen kaikin voimin ja polttivat Nepisaatiin rakennetut kauppayhtiön talot kahdesti niiden jäätyä väliaikaisesti tyhjiksi.

Vuosisanan lopulla tanskalaisten retkipunktien tavoitteet olivat lähinnä tieteellisiä. Selvitettiin maanviljelyksen ja karjanhoidon paikallisia mahdollisuuksia, etsittiin ➤

mineraaleja, tutkittiin kallioperää, kasvi- ja eläinkuntaa ja parannettiin rannikon paimentusta.



Tanskalaiset työnsivät hollantilaiset syrjään

Grönlannin kuninkaallinen kauppayhtiö oli 1800-luvun puolivälissä rakentanut pohjiosinta ja itärannikkoa lukuun ottamatta maan peittävän kauppa-asemien verkoston. Päinvastoin kuin pohjoisamerikkalaisten Hudson's Bay Company Grönlannin kuninkaallinen kauppayhtiö perusti asemat kyliin, joissa alkusukkaat jo elivät.

Tanska työnsi hollantilaiset syrjään suljemalla rannikon lähivedet, vaikka sallikin avomerellä tapahtuvan valaanpyynnin. Kuninkaallinen kauppayhtiö ei pyrkinyt tuottamaan voittoa.

Tutkimusmatkailija Knud Rasmussen

Tanskalainen **Peter Freuchen** muutti Grönlantiin ja perusti **Knud Rasmussenin** kanssa yksityisen kauppa-aseman pohjoiseen, Thuleen, ennen kuin alue liitettiin 1921 Tanskaan. Rasmussenin äidinäiti oli inuitti. Hänen tanskalainen isänsä toimi Grönlannissa lähetysaarnajana ja Rasmussen oppi inuitikielessä. Rasmussen tutki Pohjois-Grönlantia sekä Kanadan arktisia seutuja ja kulttuuria.

Grönlanti oli toiseen maailmansotaan saakka suljettu myös tanskalaistilta. Hekään

ei voinut tulla sinne ilman erityistä lupaa. Toinen maailmansota erotti Grönlannin Tanskasta, jonka saksalaiset olivat miehitäneet. Amerikkalaiset tulivat saareen, ja sodan jälkeen monopolii purettiin. Tanskalaisia ei kiinnostanut pohjoisnapa vaan Tanskaan kuuluvan Grönlannin valkeiden läiskien tutkiminen.

Venäläiset tutkimusmatkailijat tekivät tutkimusmatkoja Grönlantiin 1815 lähtien. Otto von Kotzebuen kartoitti Beringinmeren aluetta, josta tavoitteena oli löytää Luoteisväylä. Venäläiset kartoittivat Alaskan ja Itä-Siperian rannikkovesiä.



Yhdysvallat ostivat Venäjältä Alaskan 7,2 miljoonalla dollarilla

Jälkkäteen erikoinen kauppa tehtiin 1867. Yhdysvallat ostivat Venäjältä Alaskan 7,2 miljoonan dollarin kauppahinnalla. Miksi nykyään mahdottomalta tuntuva toimenpide oli runsaat sata vuotta sitten mahdollista? Venäläiset eivät olleet koskaan valloitaneet Alaskaa. Enimmillään siellä oli vain tuhat venäläistä: kauppamiehiä, metsästäjiä ja pappeja.

Kun Iso-Britannia ja Ranska liittyivät 1854 Krimin sotaan Turkin rinnalle Venäjää vastaan, Englannin olisi ollut mahdollisuus valata Alaska ja liittää se Kanadaan, koska venäläinen Amerikka oli erittäin haavoittuva.

Myös Venäjän-Amerikan-kauppayhtiö oli luisunut alaspäin. Alaskan rikaudet hou-

kuttelivat onnenonkijoita, joiden valvonta olisi vaatinut enemmän ja toisenlaisia resursseja. Monet venäläiset kannattivat siksi luopumista koko alueesta.



Arktinen toisen maailmansodan jälkeen

Toisen maailmansodan jälkeen ilmailu muutti löytöretkiä luonteen. Tutkijat valtasivat vähitellen Arktisen. Venäläiset olivat aktiivisia jo ennen toista maailmansotaa. **Otto Schmit** purjehti Sibriakovilla Koillisväylän ensimmäistä kertaa 1932 yhden kesän aikana. Schmidt perusti pohjoisnavalle leiri, jota johti **Ivan Papanin**. Leiri perustettiin jäälautalle, joka lopulta ajautui ja murskautui. Jäänsärkijät Taimyr ja Murman pelastivat retkiponnan.

Venäläiset perustivat toisen maailmansodan jälkeen 1950–1958 jälleelle kuusi tutkimusasemaa. Jäämeren merkitys kasvoi toisen maailmansodan jälkeen. Alue oli tärkeä sekä sotilaallisesti että siviili-ilmailun kannalta.



Ruotsalainen Andrée kuumailmapallolla kohti Pohjoisnapaa

Ruotsalainen insinööri **Salomon Andrée** tavoitti pohjoisnavalta mainetta ja päätti valloittaa pohjoisnavan kuumailmapallolla,





A. E. Nordenskiöld purjehti ensimmäisenä Koillisväylän läpi ja teki tutkimusmatkoja Huippuvuorille ja Grönlandiin.

jolloin ei tarvitse ylittää jalan napajäiden vaikeakulkisia harjanteita. Arktisen alueen tuulet ovat kovia ja oikukkaita. Pohjoisnavalle pääsy edellyttää etelätuulta. Poispäätyn tarvitaan pohjoistuuli. Huippuvuorilta navalle on noin 1 000 kilometriä – mahdollinen pakkolaskeutuminen jääavikolle tietäisi satojen kilometrien kävelyä.

Ensimmäistä kertaa matkaa yritettiin kesällä 1896 Huippuvuorilta. Matkasta jouduttiin luopumaan suotuisia tuulia odotellessa. Seuraavaan kesään 1897 mennessä retkelle oli riittävästi tukijoita: **Alfred Nobel**, Ruotsin kuningas ja Koillisväylän purjehtija **A. E. Nordenskiöld**.

11. heinäkuuta 1897 irrotettiin köydet ja Andréen matka kuumailmapallolla kohti Pohjoisnapaa alkoi. Kolme päivää myöhemmin *Örnen* teki häitäaskun jälleelle. Seuraavat kolme kuukautta Andrée retkikuntineen vaelsi jäätä pitkin ja päätyi Kvitøyalle, josta 33 vuotta myöhemmin löydettiin retkikunnan viimeinen leiri – ja miehistön ruumiit.



Suomalainen Nordenskiöld Grönlannissa

Suomalaisyntyinen **Nils Adolf Erik Nordenskiöld** oli geologi, tutkimusmatkailija, mineralogi ja naparetkeilijä. Nordenskiöld

purjehti vuosina 1878–1879 ensimmäisenä läpi Koillisväylän eli Atlantin ja Tyynenmeren Euraasian pohjoispoolitse yhdistävän meritien. Nordenskiöld suoritti myös tutkimusmatkoja Huippuvuorille ja Grönlandiin ja pyrki etsimään reittiä pohjoisnavalle.

Nordenskiöldin isä oli Suomen mineralogian isäksiin kutsuttu tutkija **Nils Nordenskiöld**, jolta poika peri kiinnostukseen geologiaan.

Nordenskiöld osallistui vuonna 1858 **Otto Torellin** johtamalle tutkimusmatkalle, joka suuntautui Huippuvuorten länsirannikon vuonoille. Se oli ensimmäinen Skandinaviasta käsin tehty yksinomaan tieteellisiin tarkoitusperiin tähtäävä tutkimusmatka arktisille vesille.

Nordenskiöldin johtamiin tutkimusretkeihin kuului vastaisuudessakin tutkittavienalueiden systemaattinen kartoitus ja maantieteellisten sekä astronomisten mittaustulosten julkaiseminen. Näin saatiin laajoja karttoja ennen puutteellisesti tunnetuista alueista.

Noihin aikoihin tiedeyhteisön keskustelussa esitettiin teorioita, joiden mukaan Jäämeri saattaisi olla avoin pohjoisnavalle saakka, ja Nordenskiöld halusi selvittää, kuinka pohjoiseen olisi mahdollista purjehtia. Matkaan käyiin 1868 höyrylaiva Sofialla, jonka kylkeen jäävuori puhkaisi reiän. Tilanteesta selvittiin pumppujen avulla. Kävi kuitenkin selväksi, että napajää ulottui uskottua etelämpää eikä pohjoisnavalle ollut mahdollista päästä meritse suoraan laivalla. Nordenskiöld toivoi kuitenkin voivansa päästä sinne myöhemmin jätä myöten.

Nordenskiöld teki vuonna 1870 tutkimusmatkan Grönlandiin, josta hän löysi Diskon saarelta meteoriitteja. Varsinaisena päämääränä oli Grönlanin vielä tuntemattomien sisäosien tutkimus ja saaren ylittäminen jalkaisin. Nordenskiöld odotti, että Grönlanin sisäosissa saattaisi mannerjään sijaan olla esimerkiksi metsiä. Hän pääsi retkueineen kuitenkin Godthåbista 56 kilometrin verran sisämaahan.

Viimeisen retkensä Huippuvuorille Nordenskiöld teki vuosina 1872–1873. Tavoitteena oli nyt edetä pohjoisnavalle poroilla. Yritys epäonnistui, sillä porot karkasivat ja muonavarastot ehtivät. Menehtymisten jälkeen Nordenskiöld luopui Pohjoisnavan valloittamisen ajatuksesta. Tieteelliset tutkimukset Huippuvuorilla kuitenkin onnis-

tuvat: retkikunta suoritti astronomisia, meteorologisia, magneettisia ja ilmakehän sähköisyyttä tutkivia mittauksia sekä syväkairauksia ja -luotauksia.



Yhdysvaltalaiset arktisella – Peary halusi Grönlannista vain mainetta

Yhdysvaltalainen **Robert Peary** oli insinööri, jota pohjoinen napaseutu oli kiehtonut laponesta lähtien.

Peary työskenteli Coast and Geodetic Survey -virastossa. Hän liittyi laivastoon ja osallistui Nigaragan poikki ajatellun kanavan suunnittelun. Projektin jälkeen Peary keskitti arktisiin retkiin.

Peary halusi olla ensimmäinen, joka ylittää Grönlannin sisämaajäätikön. Kävi kuitenkin niin, että **Nansen** ehti ylittää ensimmäisenä Grönlannin mannerjäätikön. Peary kuuli asiasta Nigaraguassa ja se suututti häntä.

Peary teki ensimmäisellä retkellä Grönlantiin 1886 yksin. Retki oli lyhyt, mutta hän sai



Pearylla oli rautainen tahto ja fysiikka. Hän teki 1886-1909 kahdeksan erillistä tutkimusmatkaa Grönlandiin ja napa-alueelle. Hänenä oli vain yksi tavoite: päästä ensimmäisenä pohjoisnavalle.



aavistuksen ongelmista, joita liittyi arktisiin matkoihin. **A. E. Nordenskiöldin** kolme vuotta aikaisemmin kahden lappalaisen toverinsa kanssa tekemät hiihtoretket olivat siihenastiset pisimmät Grönlannin jäätkölle ulottuneet tutkimusretket.

Nansenin "valloitettua" mannerjäätkön, Peary päätti suunnata 1891-1892 Pohjois-Grönlantiin, jonka rannikko oli vielä suurelta osin tutkimatonta. Peary jätti englantilaisille, saksalaisille ja itävaltalaisille Huippuvuoret ja Frans Joosefin maan.

Smithinsalmesta tuli amerikkalainen reitti navalle. Pearyn retki suuntautui Thulen alueelle pohjoiseen Grönlantiin. Pearyn retkikunta oli aiemmista reissuista oppineena pieni. Talvella tehtiin pienempiä retkiä ja toukokuussa 1892 alkoi varsinainen tutkimustyö.

Peary saapui Grönlannin itärannikon vuorille, jolta hän erotti jäätyneen merenlahden. Peary nimesi sen Amerikan kansalislispäivän kunniaksi Independence Bayksi (Independencevuono). Peary ei kulkenut Grönlannin poikki, sillä hän kääntyi takaisin nähtyään meren. Kokonaismatka oli kuitenkin yli 1750 kilometriä ja yli neljä kertaa pidempi kuin Nansenin.

Rautavuorta etsimässä

Peary teki Grönlantiin muitakin tutkimusmatkoja. Yhdellä retkellä Peary lähti etsimään rautavuorta, josta inuikit olivat sukupolvien ajan valmistaneet veitsensä ja harppuunankärkensä. Vuoden 1895 retki oli Pearyn kehittämän menetelmän kenraaliharjoitus: matkaan lähdettiin kuuden inuitin ja 60 koiran kanssa.

Inuikit palasivat kotiin jo kuuden päivän kuluttua matkaan lähdöstä. Peary jääti etsimään rautavuorta ja teki kotiinpaluun kilpaa kuoleman kanssa. Hän palasi kotiin kuitenkin kahden meteorin – osa inuikit rautavuoresta – ja kuuden elävän inuitin ja maasta kaivettujen muutamien inuittien jäädinten kanssa. Peary myi meteorit ja ruumiit museolle. Elävät inuikit Pearytöi museolle heidän pyynnöstään. Pyydettyt tosin oli vain yhtä inuittia. Inuikit olivat New Yorkissa suuri nähtävyys, kunnes kahda lukuunottamatta he sairastuivat keuhkoon ja kuolivat.



Henson ymmärsi inuitteja, ajo heidän kanssaan koiravaljakoilla ja rakensi reet. Henson ymmärsi myös, miksi inuikit menettivät uskonsa.



Robert Peary ja Metthew Henson pohjoisnavalla. Leirin nimi oli Camp Jesup.

Pearyn ensimmäinen yritys pohjoisnavalle

Vuonna 1898 Peary teki ensimmäisen varsinaisen yrityksen pohjoisnavalle. Matkaan lähdettiin kahdella laivalla. Peary onnistui tunkeutumaan Smithinsalmea pitkin Ellesmereen, jolla alueella Peary vietti neljä vuotta. Varpaita amputoitiin kylmyyden seurauskena seitsemän. Grönlannin pohjoisin kärki sai nimen Cape Morris Jesup Pearyn tärkeimmän tukijan mukaan.

Peary teki monta retkiyritystä kohti pohjoisnapaa. Inuitteja kuoli. Peary ei päässyt yrityksistään huolimatta täysin navalle saakka, vaan jääti siitä 600 kilometriä. Matkan pohjoisimmaksi käänöpisteeksi jäi 84 astetta 17' pohjoista leveyttä. Peary masentui. Hän oli 46-vuotias. Hän kirjoitti: pelini on pelattu..."

Peary ei kuitenkaan luovuttanut, vaan palaesi takaisin armeijaan. Muiden silmissä hän oli mies, jolla oli saavuttamatton unelma. Peary ei välittänyt tietestä eikä ymmärtänyt Nanseria tai **Sverdrupia**. Peary halusi vain olla pohjoisnavalla ensimmäisenä. Peary sai kahdelta tukijaltaan 100 000 dollaria kelvolisen laivan rakentamiseksi. Laivan nimeksi tuli **Roosevelt**. Lukuisen sattumusten ja retkien jälkeen Peary pääsi oman käsityksensä mukaan pohjoisnavalle. Tai ainakin lähelle sitä. Leirin nimi oli **Camp Jesup**.

Peary ja Henson löysivät pohjoisnavan yhdessä

Inuittien kieltä puhuva **Matthew Henson** oli mukana kaikilla Pearyn tutkimusmatkoilla ensimmäistä lukuunottamatta. Mustaihoinen Henson oli aluksi palvelija, mutta rooli muuttui matkojen aikana. Peary kunnioitti tropiikan poika Hensionia, mutta Peary oli pomo. Todellisuudessa Peary ja Henson löysivät pohjoisnavan yhdessä. Tutkimusretki tehtiin 1908-1909 väisenä aikana ja itse pohjoisnavalle saavuttiin huhtikuussa 1909. Henson halusi onnitella Pearya saavutuksesta. Peary ei tarttunut hänen ojennettuun käteensä vaan nosti kätensä silmilleen suoaksi ja antoi ohjeet herättää häneltä kahden tunnin kuluttua. Ilman Hensionia Peary ei olisi onnistunut tavoitteessaan.

Peary sairastui ja kuoli 1920. Matthew Henson ei saanut kutsua suuren tutkimusretkeilyn hautajaisiin, vaikka oli itse mukana löytämässä pohjoisnapaa. Henson työskenteli arktisten tutkimusretkien jälkeen New Yorkin tullilaitoksen lähettiläinä. Palkka oli pieni, joten loma-aikoina hän työskenteli postissa.

Henson kirjoitti kirjan *A Negro Explorer at the North Pole*, mutta kirja ei menestynyt. Macmillan teki työtä Hensonin tunnustamisen hyväksi. Lopulta vuonna 1944 Chigacon Geographic Society myönsi Hensonille kul-

taisen mitalin. Kymmenen vuotta myöhemmin presidentti **Eisenhower** otti Hensonin vastaan Valkoisessa talossa.

Lääkäri ja tutkimusmatkailija Frederick Cook

Yhdysvaltalainen **Frederick Cook** oli ammatiltaan lääkäri, kuten moni muukin tutkimusmatkailija. Cook osallistui arktiseen retkeen Pearyn matkassa 1891-1892. Cook oli täysin Pearyn vastakohta: rauhallinen, ihmisläheinen ja avulias. Cook oli tynni myös vaaratilanteissa, mistä johtuen retkikunta selvisi monista haasteista. Matthew Hensonin silmät tulehtuivat, ja Cook hoisi ne kunnioon korvauksella. Cook keräsi matkan aikana arvokasta etnografiasta materiaalia tutkimattomasta heimosta.

Belgialainen retkikunta teki tutkimusretken antarktikselle. Cook pääsi matkaan muukaan, kun seurueeseen valittu lääkäri perui osallistumisensa. Seurueeseen kuulunut tutkimusmatkailija **Roald Amundsen** kehui vuolaasti Cookia muistelmissaan. Amundsen käytti Cookin suunnittelemia aurinkolaseja etelänavan retkellään. Seurue juuttui siellä jäihin, mutta Cookin optimismi ja toimeliaisuus pelastivat heidät.

Cook teki reissuista palattuaan lääkäritöitä, mutta oli myös seikkailija. Hän halusi kiivetä valloittamattoman Mount McKinleyn huipulle. Se onnistui toisella yrityksellä 1906.

Cook suuntaa Grönlandiin

Kahdeksan kuukautta sen jälkeen, kun Peary oli palannut viimeiseltä retkeltään 1907 Cook lähti Grönlandiin. Thulessa hän törmäsi tanskalaiseen tutkimusretkeilijään **Knud Rasmusseniin**.

Cook perusti talvileirin Annoatokiin. Sitten lähdettiin kohti pohjoisnapaa. Laivan miehistön jäsenistä mukaan lähti vapaaehdotoinen nuori **Rudolph Francke** ja yhdeksän inuittia. Varusteet olivat hyvä ja reet täynnä provanttia, mutta Ellesmeressä metsästys epäonnistui ja muonavarat alkoivat ehtyä.

Cook lähetti Francken ja pääosan inuitteista takaisin leiriin. Lopulta Cookin matkaan jäi kaksi inuittinuorukaista. Seurue

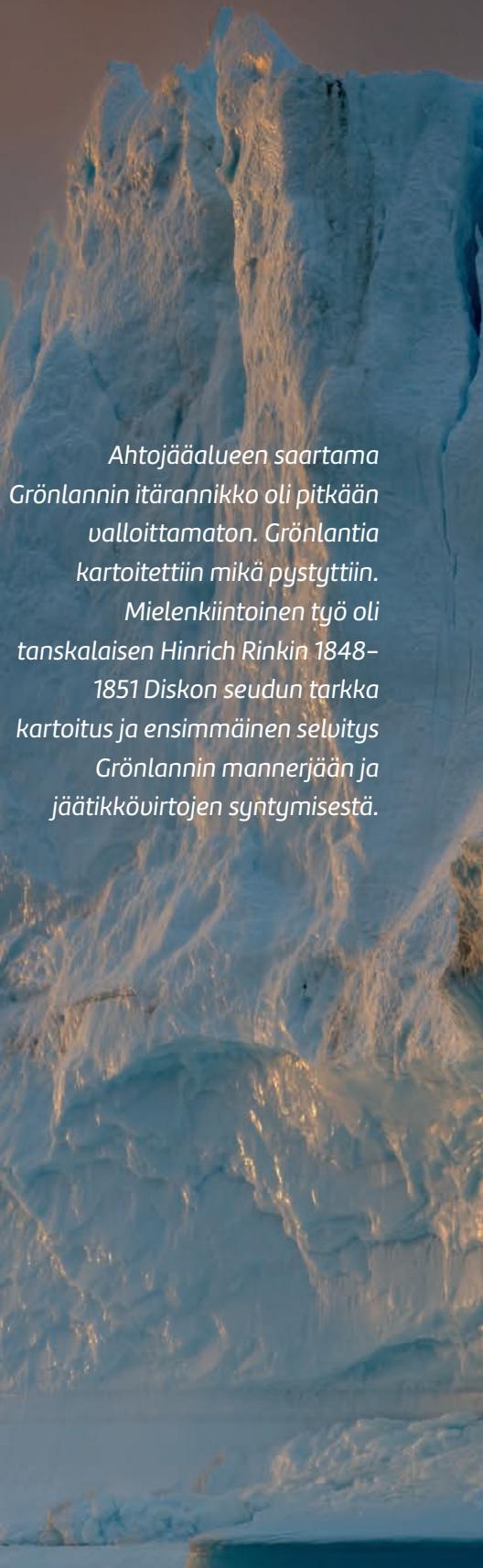
törmäsi sulaan. Iniuutit huolestuivat. Cook osoitti taivaalla olevia pilviä ja uskotteli maan olevan siellä.

Cook ja inuiitit saapuivat pohjoisnavalle 21. huhtikuuta. Cook halusi varmistua olevalansa pohjoisnavalla. Hänen mittasi tietyssä paikassa seisovan iniuitin varjon pituuden jokaisen tunnin jälkeen ja piirsi jäähän merkin. Vuorokauden kulussa merkit muodostivat ympyrän. Tämä koe todisti väijäämättömästi, että he olivat saapuneet pohjoisnavalle, koska siellä varjot olivat koko vuorokauden yhtä pitkiä.

Pohjoisnavan kilpailijat: Peary vastaan Cook

Saavutuksesta kateellinen Peary teki kaikkensa viedäkseen Cookin matkalöydöksiltä uskottavuuden. Cookin seurueessa olleita inuitteja haastateltiin. Lopulta monet seikat todistavat, ettei Cook käynyt navalla. Yksikään inuiitti ei uskonut, että toista inuittia voisi harhauttaa pilvien avulla uskomaan lähistöllä olevan maata.

Tutkimusmatkat olivat aikansa lehdistönsensaatiaita. Suuri yleisö piti ystäväällisesti Cookista ja hänen tarinoistaan etäistä sekä itsekeskeistä Pearya enemmän. ♦



*Ahtojääalueen saartama
Grönlannin itärannikko oli pitkään
valloittamaton. Grönlantia
kartoitettiin mikä pystyttiin.
Mielenkiintoinen työ oli
tanskalaisen Hinrich Rinkin 1848-
1851 Diskon seudun tarkka
kartoitus ja ensimmäinen selvitys
Grönlannin mannerjään ja
jäätikkövirtojen syntymisestä.*

Suomen mineraalikannat ja kartta- sekä paikkatiedot ovat avoimena netissä – kriittisten aineistojen jako koko maailman käyttöön estettävä

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SHUTTERSTOCK

Yhdysvaltain ja Ukrainan välinen sopimus mineraaleista on Suomelle viimeinen heräte ryhtyä välistömiin toimiin maamme geologisen datan ja avoimen paikkatiedon (kartat) sekä muun kriittisen infran tiedon avoimuuteen netissä. Mineraalien lisäksi esimerkiksi Suomen makean veden varannot herättävät kiinnostusta maailmalla.

Tällä hetkellä geologian tutkimuskeskuksen (GTK) data on avoimena ja kaikkien käytettävissä tutkimuskeskuksen sivuilla. Tietokantoja voi ladata käytöönsä pientä nimelliskorvausta vastaan. Myös maanmittauslaitoksen datasta suurin osa on avointa. Tutkimuslaitosten lisäksi Suomen julkisella hallinnolla, kuten kunnilla, on paljon aineistoja, joiden avoimuus ei ole Suomelle hyväksi nykyisessä turvallisuuspoliittisessa tilanteessa.

Suomen maaperän harvinaiset mineraalit kiinnostavat maailmalla

Maailman kolmella suurvaltiolla on käynnissä kauppasota, jossa taistellaan myös harvinaisista mineraaleista. Maapallon pinta-alasta 70 prosenttia on merta, joten huomionarvoista on että mineraaleja ei ole tähän mennessä kaivettu pitkälti kuin näkyvältä maalta: meret sen sijaan ovat "tutkimattomat". Odottavissa on kamppailua siis merten pohjassa olevista mineraaleista. Luonnonvarat kaikkineen kiinnostavat: tulevaisuudessa tulemme näkemään

yhteenottoja myös makean veden vesivarannoista ilmastonmuutoksen ja kuivuden seurauksesta.

Suomen maaperässä on paljon arvokkaita mineraaleja, jotka kiinnostavat ulkomailta. Tällä hetkellä geologien ja tutkijoiden vuosikymmenten aikana keräämät aineistot ovat avoimesti esillä GTK:n kotisivuilla. Geologian tutkimuskeskuksessa säilytetään myös kalloiperänäytteitä, joita katsastamassa ovat käyneet vuosien saatossa esimerkiksi arabit, joilla itsellään on nykypäivänä laajaa osaamista ja toimintaa samalla osaamisalueella. Kiinalaisetkin vierailivat GTK:n arkistoissa vielä jokin aika sitten tiiviisti.

Malminetsintään tarvittavia varauksia myydään ulkomaaisille kaivosyhtiölle

Kansalaisyhteiskunta huolestui kaivostoiminnan vaikutuksista, minkä seurauksena kaivoslaki päätettiin uusia. Suomen kaivoslaki (505/2023) uudistettiin ja hyväksyttiin eduskunnassa kaksi vuotta sitten, 20. helmikuuta 2023. Uudistamisesta huolimatta kaivoslakiin jäi edelleen valuvikoja.

Kaivoksen perustamiseen ja kaivostoimintaan luvat myöntää Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes). Tarvittavat luvat ovat kaivoslupa ja kaivosturvallisuuslupa. Yle uutisoi 21.2.2025 Norjaan rekisteröidystä Edelweiss Mineral Explorationista, joka on varannut Kangasalan ja Tampereen rajalta alueen kullan ja muiden kaivosmineraalien etsimistä varten. Lähes 900 hehtaarin varausalueen. Norjalaiselle kaivosyhtiölle kaivosluvan perusteella varausluvan myönsi

Ylen mukaan Norjaan rekisteröidyn yhtiön jäät johtavat Gibraltarille rekisteröityyn holdingyhtiöön, Ropa Investmentsiin, joka on Ylen mukaan myynyt varauksia eri puolilta Suomea yrityskoilla.

On hyvin huolestuttavaa, että Suomen maaperän malmeista ja muista mineraaleista ovat kiinnostuneet ulkomaalaiset yritykset, joiden omistuspohja ja bisnestavoitteet ovat Suomen kannalta kyseenalaisia. Ennenkuulumatonta on "bulvaanitoiminta", jossa Suomen maaperään myönnettyä varauslupia vielä edelleenmyydään.

Suomen malmit ja mineraalit eivät saa valua ulkomaalaiseen omistukseen

Suomen tulee estää maaperämme ja malmien ja harvinaisten mineraaliemme myynti ja kaivoslupien myöntäminen epämääräisille ulkomaalaisille yrityksille. Suomen geologisten tuotteiden ja muiden luonnonvarojemme, kuten vesien, tulee säilyä omassa omistuksessamme.

Suomeen pitää saada kaivosteollisuutta, mutta kiinnostuneet toimijat ja mahdolliset pääomittajat on selvitettävä huolella ja kaivostoiminnan tulee olla Suomen itse johtama ja hallitsemaa. Suomeksi sanottuna: Suomen malmit, mineraalit ja luonnonvarat eivät saa valua ulkomaalaisten yhtiöiden hallintaan tai omistukseen, jolloin Suomi ei hyödy omista luonnonvaroistaan itse mitään. Suomesta ei saa tulla ulkomaalaisten, epämääräisten yritysten kaivosplantaasi.

14.1.2025 Tukes.



Paraisten kalkkikivikaivos

Mistä ulkomaalaiset yhtiöt löytävät tietoa Suomen luonnonvaroista?

Vastaus: avoimesta datasta

Ulkomaalaiset kaivosyhtiöt ovat saaneet tiedot Suomen malmista ja mineraaleista muutamalla napinpainalluksena, koska suomalaisten tutkimuslaitosten aineistot ovat tällä hetkellä julkisesti netillä saatavilla sekä ladattavissa. Suomalaisissa tutkimuslaitoksissa ja julkisyhteisöissä sekä kunnissa olisi pitänyt harjoittaa tarkempaa analysointia, mitä tietoja julkaistaan ja mitkä on syytä pitää kansallisesti "tiskin alta" luovutettavina. Tehtävä ei ole helppo, mutta maailmantilanteen muutos antaa vakavan turvallisuuspolitiikan syyn tarkastella tapauskohtaisesti julkisen dataan avoimuutta. Mikäli Suomen kannalta kriittinen data on tällä hetkellä julkista, on viimeinen hetki tehdä tilannepäätös ja poistaa aineistoja, jotka ovat kaikkien julkisesti saatavilla. Tällaisia aineistoja löytyy esimerkiksi Geologian tutkimuskeskuksesta, maanmittauslaitoksesta (mm. kartat) ja kuntien julkaisemat Suomen huoltovarmuuden kannalta tärkeät tiedot.

Miksi julkishallinnon data on netissä avoimena?

Tietojen saanti on Euroopan unionissa pe-

rusoikeus. Julkisen tiedon avoimuudesta säättää Euroopan Parlamentin ja Neuvoston Direktiivi (EU) 2019/1024 avoimesta dataasta ja julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäytöstä. Direktiiviä kutsutaan nimellä *avoimen datan direktiivi* ja se tuli voimaan vuonna 2019. Direktiivi korvaa vanhan, vuonna 2003 voimaan tulleen PSI-direktiivin ("Public Sector Information").

Avoimen datan julkaiseminen on kaksiteräinen miekka

Julkishallinnon avoimen datan jakamisella on tarkoitus saada EU:n alueen talous kasvuun ja luoda esimerkiksi uusia innovaatioita. Eri yritykset ovatkin jo hyödyntäneet avoimen datan mahdollisuuksia tuotteissaan. Tekniikan kehittymisen ja tekoäly tuovat avoimen datan hyödyntämiseen vielä enemmän mahdollisuuksia.

Kolikon toinen puoli on avoimen datan jakamisen varjopuolet. Avointa dataa voidaan myös väärinkäyttää tai sen hyödyt valuvat "ulkopuolisille" toimijoille. Avoimen datan käyttöä on vaikea hallita ja emme tiedä mihin kaikkeen niitä käytetään: ei välttämättä eurooppalaisten valtioiden hyödyksi ja talouden kasvattamiseksi.

"Kovat keinot" käyttöön ja osa avoimesta datasta piiloon

Euroopan ja Suomen turvallisuuspoliittinen tilanne edellyttää, että on otettava käyttöön kovat keinot, joilla voidaan estää ja rajoittaa ulkomaalaisten, epämääräisten toimijoiden pääsy suomalaiseen avoimeen dataan: kriittisiin tietokantoihin ja aineistoihin. On harvinaista tapauskohtaisesti, mikä on syytä laittaa ei-julkiseksi. Sen tietävät varmasti esimerkiksi eri alojen tutkijat ja julkishallinnon virkamiehet hyvin itse.

Kaikkea julkishallinnon avointa dataa ei tarvitse "piilottaa". Esimerkiksi hankintalainsäädännön kilpailutusten asiakirjat ovat

Avoimen datan direktiivin täytäntöönpano Suomessa

EUROOPAN KOMISSIO ei antanut avoimen datan direktiiville tarkkoja kansallisia täytäntöönpanosäädöksiä. Avoimen datan direktiivillä pyritään yhdenmukaistamaan EU-valtioiden tuottaman avoimen datan *vähimmäistaso*, jotta tieto olisi kaikkien saatavilla. Suomessa säädettiin kaksi uutta lakiä: laki eräitä yleishyödyllisiä palveluita tuottavien yritysten tiedon uudelleenkäytöstä (712/2021) ja laki julkisin varoin tuotettujen tutkimusaineistojen uudelleenkäytöstä (713/2021). Samalla muutettiin laki julkisen hallinnon tiedonhallinnasta (906/2019) ja laki viranomaisten toiminnan julkisuudesta (621/1999).

Hallitus antoi 6.5.2021 eduskunnalle esityksen avoimen datan direktiivin täytäntöönpanoa koskevaksi lainsäädännöksi (HE 74/2021). Eduskunta hyväksyi laki 23.6.2021 ja ne tulivat voimaan 17.7.2021.

hyvä esimerkki avoimesta datasta, joka on syytä pitää edelleen julkaistuna. Pääosin varmasti suurin osa datastamme on julkaiselpoista, mutta mineraaleja, vesistöjä ja energialähteitä koskevat tiedot ovat kriittistä kansallista infraa, jonka ei tarvitse olla kaikille saatavilla. ♦



Maa- ja metsätalousministeriö:

Kunnille ehdotetaan vesihuollen omistuksen myyntikeltoa

Maa- ja metsätalousministeriö esittää, että kuntien tulee pitää vesihuoltolaitokset kokonaan omistuksessaan. Vesihuoltolaitosten osiakaan ei saisi myydä ulkopuolisille, maa- ja metsätalousministeriö tiedotti 9.1.2025.

TEKSTI SAANA LAMMINSIIVU KUVA GETTY IMAGES

Yle uutisoi 3.3.2025 Gotlannin saarella vesihuoltoon kohdistuvasta epäillystä sabotaasirytyksestä. Suomessa on tapahtunut kuluneen vuoden aikana vesihuoltoon kohdistuneita murtautumisia. Vedenjakelu on huoltovarmuuden kannalta kriittinen infra, joka on säälytettävä kansallisessa omistuksessa.

Vesi on meidän -kansalaisaloitteenvesihuollon yksityistämisen estämiseksi allekirjoitti lähes 90 000 henkilöä ja aloite luovutettiin eduskunnalle maaliskuussa 2020. Aloitteen tavoitteena on estää julkisomisteisten vesihuoltotoimintojen myymisen kaupallisille yksityisille toimijoille ja nykyinen julkisen sektorin omistajuus säilytetään sen hallussa.

Hallituksen vesilakia koskeva lakiesitys sai osakseen voimakasta kritiikkiä

Petteri Orpon (kok.) hallitus aloitti saapuneen kansalaisaloitteen pohjalta vesihuoltain uudistamisen viime kesänä. Suomen hallitus markkinoi lakiesitystään Suomen vesihuolto parantavana lakia, vaikka vesihuoltoa koskeva lakiesitys jätti mahdollisuuden, että vesilaitosten omistuspohjasta jopa 49 prosenttia voitaisiin myydä ulkomaisille sijoittajille.

Hallituksen vesihuoltoa koskeva lakiesitys on siis susi lammasten vaatteissa ja tästä johtuen se aiheutti viime syksynä suuren

julkisuusmellakan. MTV uutisoi 7.10.2024: "Veden yksityistäminen piti estää, mutta mitä tapahtui? "Usua Caruna-kauppoja ei pidä sallia". Myös Merimies-lehti kirjoitti aiheesta pitkän artikkelin 31.10.2024: Tulevat sukupolvet näkevät Suomessa janoa, jos vesivaroja yksityistetään.

Maa- ja metsätalousministeriö esittää vesihuollen omistuksen myyntikeltoa

Hallituksen vesihuoltoa koskevasta lakiesityksestä järjestettiin lausuntokierros 1.7.–30.9.2024. Lakiesitykseen jätettiin yli 130 lausuntoa, joista yhteenvedon teki maa- ja metsätalousministeriö. Lausuntopalautteen pohjalta maa- ja metsätalousministeriö ehdotti 9.1.2025, että kunta ei saisi myydä vesihuollen omistustaan ollenkaan.

Ensimmäisen lausuntokierroksen ehdotuksen mukaan omistusta olisi saanut myydä, mutta kunta ei olisi saanut luopua määräysvallastaan. Käytännössä kunta olisi saanut myydä vähemmistöomistusosuuden laitoksesta.

Saapunut lausuntopalaute – ja varmasti kesän sekä syksyn 2024 murtautumiset suomalaisiin vesihuoltolaitoksiin – saivat myös hallituksessa istuvan maa- ja metsätalousministeri Sari Essayahin käänämään takkinsa ja hän ilmoitti 9.1.2025, että hallitus on aikeissa kielteä kokonaan kuntien omistuksessa olevien vesihuoltolaitosten myymisen kuntien ulkopuolisille tahoille.

– Kunta ei saa myydä tai muulla tavoin luovuttaa omistustaan vesihuoltolaitoksesta, tukkuvesihuoltolaitoksesta tai vesihuolto-omaisuudesta muulle kuin toiselle kunnalle tai kunnan omistuksessa olevalle laitokselle, uudessa pykälässä todetaan.

Korjattu pykälä lähti 9.1.2025 lausuntokierrokselle. Muu osa lakiesityksestä etenee normaalissa valmistelussa. Vesihuoltoa koskeva lakiesitys on tarkoitus antaa eduskunnan käsitteilyyn loppukevästä. Hallitus esittää, että laki vesihuoltolain muuttamisesta tulisi voimaan jo 1.1.2026.

Vesivarat ja vesilaitokset on pidettävä kansallisessa omistuksessa

Suomen vesilaitoksiin – ja sittemmin jopa Itämeren alueella tapahtuneet vesilaitoksiin kohdistuvat sabotaasit – antavat meille viimeisen signaalin pitää vesihuoltomme – ja samalla suomalaisten vesistöjen – omistus kansallisissa käissä. Suomen makean veden varannot ovat tulevaisuudessa kova kiinnostuksen kohte, kun kuivuus koettelee maailmaa. Ei siis myydä tuhansien järvienvaan vesivarantoja ulkomaisille sijoittajille ja yksityishenkilöille, vaan pidetään ne kansallisessa omistuksessa. Tällöin pystymme takaamaan, että juomavesi on kaikkien suomalaisten saavutettavissa ilman suuria kustannuksia. Suomen vesi ei ole kauppatavaraa. ♦

The Maritime Executive: **Valkoinen talo haluaa kiinalaisilta aluksilta miljoonan dollarin satamamaksun per satamakäynti Yhdysvalloissa**

Valkoinen talo haluaa kiinalaisilta aluksilta ja Kiinassa rakennetulta aluksilta miljoonan dollarin satamamaksun per satamakäynti Yhdysvalloissa. Asiasta uutisoi The Maritime Executive 23.2.2025.

VAPAA SUOMENNOS SAANA LAMMINSIIVU KUVA SHEILA FITZGERALD / SHUTTERSTOCK

Yhdysvaltain presidentti Donald Trumpin hallinto esittää kiinalaisille aluksille ja Kiinassa rakennettuille aluksille merkittäviä satamamaksuja, kun ne vierailevat Yhdysvalloissa. Yhdysvaltain kaappaedustaja (eli paikallinen EK) on tuonut esiin epäreilun kilpailun kiinalaista tonnistoa vastaan. Erityisesti kiinalaiset konttilaivat vievät kuljetuksia.

Yhdysvaltain hallinto haluaa kiinalaiset, epäreilut merikuljetukset kuriin. Kiina johtaa tällä hetkellä myös laivanrakennusta, jossa se on joillakin mittareilla jopa johtava valtio maailmassa. Myös Yhdysvaltain hallinto on itse rahoittanut laivanrakentamista vuosikymmeniä Kiinassa, jossa on rakennettu uutta tonnistoa niin halvalla, että muut maat eivät pysty kilpaillemaan sen kanssa kustannuksissa.

Yhdysvaltain kaappaedustajan esitys kiinalaisten alusten satamamaksujen kasvatamisesta on tehty viime vuonna. Tästä syystä Valkoisen talon kauppaosasto alkoi sorvata muutoksia vuodelta 1974 tehtyyn kauppaliikiin, jolla saadaan vähennettyä kiinalaisten alusten dominointia markkinoilla. Laki antaa Yhdysvaltain presidentille laajat valtuudet puuttua epäreiliin kilpailuun vieraita valtioita vastaan, jotka kävät kauppa epäreilille ehdoilla.

Yhdysvaltain hallinto käy läpi ja toimenpanee laajempaa strategiaa, jolla Kiinan harjoittama merenkulkui ei koidu Yhdysvaltain tappioksi. Yksi vahva keino on nostaa kiinalaisten alusten satamamaksuja Yhdysvalloissa.

– Jokaisen kiinalaisen aluksen satamamaksu nostetaan miljoonaan dollariin per alus riippumatta aluksen koosta aina hinaajista suuriin konttilaivoihin. Toinen vaihtoehto on nostaa maksu 1.000 dollariin per aluksen paino, kuollut tonni – mikä on paljon matalampi hinta.

– Samoin jokaisen Kiinassa rakennetun aluksen – operoipa alusta Kiina tai joku muu lippuvaltio – joutuu maksamaan miljoonan dollarin satamamaksun.

Yhdysvallat aikoo "sakottaa" myös toimijoita, joilla on tällä hetkellä rakenteilla Kiinan telakoilla uudisrakennuksia. Heille lyödään vielä lisämaksua päälle Kiinasta saapuvaan uudistonnistoona.

– Jokaiselle varustamolle, jolla on tällä hetkellä Kiinassa rakenteilla laiva, tulee miljoonan dollarin ylimääräinen satamamaksu päälle per satamakäynti.

Yhdysvalolta palautusta miljoona dollaria omalle tonttisolle

Mikäli varustamo omistaa Yhdysvalloissa rakennetun aluksen, jokaisesta satamakäynnistä Yhdysvalloissa voidaan tehdä miljoonan dollarin palautus per satamakäynti. Alukselle ei ole muita erityisvaatuksia sen koon, rahtikoon, kuljetun matkan tai satamakäynnin vierailuajan pituuden suhteen.

Ehdotus pitää sisällään myös Yhdysvaltain lipun alla kuljetun tontiston määrän kasvattamisen maan meriliikenteen kuljetuksista. Aikataulun mukaan Yhdysvaltalaisista tontistoa määrää kasvatetaan välittömästi prosentilla ja kolmella prosentilla vuoteen 2027, viidellä prosentilla vuoteen 2028 ja 15 prosentilla vuoteen 2032 mennessä.

Samaan aikaan kasvatetaan Yhdysvalloissa rakennetun tontiston määrää alkaen 2028 ja kasvaen viiteen prosentiin vuoteen 2032 mennessä.

Yhdysvaltain kaappaedustaja ei tarkenna vielä tässä vaiheessa, lasketaanko tontiston määrä tontiston kokona vai dollareina. ♠

Panaman lipun alla purjehtiva M/s Cosco America Yhdysvalloissa Oaklandin satamassa 25.7.2020. Oakland on yksi Yhdysvaltain vilkkaimmista satamista.



Aavan meren tuolta puolen

MERIMIES: Työskentelen Suomen lipun alla purjehtivassa rahtialuksessa ja olen kotoisin Filippiineiltä. Voisitko kertoa tiiviisti, mitä lakeja ja työehtosopimuksia työsuhdeessani sovelletaan ja mikä niiden pääsisältö on? Kuka valvoo, että niitä noudatetaan oikein? Keneltä voin kysyä tarkempia tietoja työsuhteeni ehdoista? Ovatko lakitekstit luetavissa verkossa?

LAKIMIES: Suomi, jonka lainsäädäntövallan alueella eli suomalaisella aluksella työskentelet, on ratifioinut ja sitoutunut noudattamaan *ILO:n merityöyleissopimusta* (Maritime Labour Convention 2006). Se tuli voimaan ja osaksi Suomen oikeusjärjestelmää tammikuussa 2013. Ratifiointia edelsi uuden merityösopimuslain säätäminen sekä merimiesten vuosilomalain sekä ulkomaan- ja kotimaanliikenteen työaikalakien päivittäminen. Nämä neljä lakia ovat tärkeimmät merityösuhdetta koskevat lait Suomessa. Lisäksi uudistettiin joukko muita alan erityislakeja ja asetuksia mm. laivaväen lääkärintar-kastuksista, aluksen työ- ja asuinypäristöstä, ruokahuollossa ja laiva-apteekista. Ulkomaanliikenteessä tärkeä säädös on myös laki meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvystä (1277/2007), jossa on säädetty mahdollisuudesta sopia työehtosopimuksilla toisin alla mainituista kolmesta laista ja niiden määräyksistä.

Merityösopimuslaissa (756/2011) säännettäen työsopimuksen tekemistä ja sisältöä sekä työsuhteen päättämisen perusteita ja menettelytapoja. Oma lukunsa on sekä työntekijän velvollisuksista esimerkiksi noudattaa työturvallisuutta että työnantajan velvollisuksista kuten tasapuolista kohtelusta, sairaanhoidosta ja muusta työntekijän huolenpidosta ja alkoholitestauksesta. Työehtosopimuksissa on näitä säännöksiä täydentäviä tarkempia määräyksiä.

Merityöaikalakia (296/1976) sovelletaan ainostaan ulkomaanliikenteessä operoivilla aluksilla. Laissa säädetään säännöllisestä työajasta, työajan sijoittamisesta, lepoajoista, ylityöstä ja poikkeuksellisesta ylityöstä ja niiden korvaamisesta. Tärkeitä määräyksiä ovat myös työvuoroluetteloa ja työaikakirjanpitoa koskevat määräykset. Työajasta, sen sijoittamisesta ja sisältymisestä takuupalkkaan on sovittu työehtosopimuksissa eri tavalla kuin mitä laissa määritään.

Merimiesten vuosilomalaki (433/1984) sisältää määräykset vuosiloman kertymisestä, erääntymisestä, pitämisestä, siirtämisestä sekä vuosiloma-ajan palkasta ja korvauksesta. Myös vuosiloman kertymisestä, lomaoikeudesta ja vuosiloman palkasta on sovittu toisin työehtosopimuksissa.

Työskennellessäsi ulkomaanliikenteen rahtialuksella työsuhteesasi sovellettavat ehdot perustuvat työsopimuksen lisäksi ainakin kolmeen työehtosopimukseen: nk. TEA-sopimukseen, miehitysopimukseen sekä ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimukseen.

TEA-sopimuksen (*Terms and conditions for Non Eu Seafarers*) ehdot pohjautuvat ITF:n laatiman ja ylläpitämän nk. Uniform TCC-työehtosopimusmallin tekstiin ja liitteisiin. Se on tärkein mai-nituista kolmesta työehtosopimuksesta. TEA-sopimus sisältää määräyksiä mm. työsopimuksen kestosta, lastinkäsittelytehtävistä, vahdinpidosta ja työajasta, ylityöstä, lepoajoista, palkallisesta lomasta, sairaanhoidosta ja sairausajan palkasta, vammakorvauksesta, työsuhteen ennenaikaisesta päättymisestä, kotimatkasta, vakuutuk-

sista, asuinolosuhteista ja ruokahuollossa. Kerran kuukaudessa maksettava takuupalkka, joka sisältää korvauksen tietystä määrästä ylityötä, määräytyy liitteenä olevan palkkataulukan mukaan.

Miehityssopimus on joko aluskohtainen tai varustamon koko laivaston kattava. Siinä ammattiliiton ja varustamon kesken on sovitut aluksen miehistön lukumäärästä ja toimista.

TEA-sopimuksen alkuun on kirjattu, että *kaikista niistäasioista, joista TEA-sopimuksessa ei ole määräyksiä*, sovelletaan alukseen sovellettavaa suomalaista työehtosopimusta. Tämä tarkoittaa, että *ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen ehtoja* sovelletaan TEA-sopimusta ja miehitys- sopimusta täydentäen. Asia vahvistettiin työtuomioistuimen tuomirossa TT 2020:118, jossa kyse oli erityisesti siitä, tuliko ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen mukaisia lisä ja korvauksia maksaa myös Euroopan Unionin ulkopuolelta tulleille merenkulkijoille. Kauppa-alussopimukseen kuuluu myös joukko liitesopimuksia esimerkiksi luottamusmiehen asemasta, pähdepolitiikasta ja epäasiallisesta kohtelusta työpaikalla.

Lain mukaan työnantajan on pidettävä merityötä koskevat lait ja aluksella sovellettavat työehtosopimukset henkilökunnan nähtävillä. Tekstien pitäisi siis olla saatavilla henkilökuntatiloissa esimerkiksi ilmoitustaululla.

Työlainsäädännön ja työehtosopimusten noudattamista valvovat Suomessa *työsuojeluviranomaiset* (www.tyosuojelu.fi). Valitusmenettelyohjeessa, jonka työnantaja on velvollinen antamaan työsopimuksen tekemisen yhteydessä, sisältää viranomaisten yhteystiedot. Merenkulkijoiden ammattiliitot ja luottamusmiehet aluksella valvovat niiden työehtosopimusten noudattamista, joiden sopimusosapuolia he ovat. Suomessa merenkulkijat ovat järjestäyneet kolmeen eri ammattiliittoon, jotka kaikki ovat maailmanlaajuisen ITF-järjestön jäseniä.

Jos vain mahdollista, työsopimuksesta ja muista työsuhdeasioista on hyvä keskustella suoraan esimiehiin tai aluksen päälikön kanssa. Aluksella työskentelevältä luottamusmieheltä, joka edustaa aluksella sitä henkilöstöryhmää, johon kuulut tai työsuojeluvaltuutetulta voi aina kysyä neuvoa ja yhdessä pohtia, miten toimia ja selvittää asiaa ja hän ohjaa tarvittaessa eteenpäin. Myös varustamon henkilöstö- ja palkanlaskenta-osastoon voi tarvittaessa olla suoraan yhteydessä. Merimies-Unionissa yhteyttä voi ottaa asiantuntijaan, joka vastaa työnantajavarustamosi työehtosopimuksista. Merimies-Unionin palveluksessa olevien ITF-tarkastajien puoleen voit kääntyä tarvittaessa. Yhteystiedot ja vastuualueet löytyvät Merimies-Unionin verkkosivulta (www.smu.fi).

Suomen lainsäädäntö ja osa työehtosopimuksista on kerätty *Finlex*-tietokantaan (www.finlex.fi). Tietokannassa on myös saatavilla myös *epävirallisia käännyksiä* eri laeista. Sieltä löytyy myös merityösopimuslaki ja monta muuta englannin kielisinä käännyksiä. Helpoiten haku onnistuu lain numeron ja vuosiluvun avulla, jotka on mainittu tässä artikkelissa aina lain nimen jälkeen. ↪

SANNALEENA KALLIO

Kirjoittaja on merityöoikeuteen erikoistunut juristi ja ollut mm. merimiesasiain neuvottelukunnan jäsen

Ahvenanmaan talousministeri Mats Perämaa:

M/s Fjärdvägen on Ahvenanmaalle tärkeää alus

Rederi Ab Lillgaardin M/s Fjärdvägen liikennöi Naantalin ja Långnäsin välillä. M/s Fjärdvägen kuljettaa kyydissään päivittäistavaroiden lisäksi tärkeitä teollisuuden rahteja mantereelle ja saarten välillä. Ahvenanmaan talousministeri Mats Perämaa korostaa M/s Fjärdvägenin olevan tärkeä alus Ahvenanmaalle.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINISIVU

Finnlines-varustamon toimitusjohtaja aloitti maaliskuun alussa Thomas Doepel. Ålandsradion haastatteli tuoretta toimitusjohtajaa 12.3.2025. Jutun otsikkoon oli nostettu Doepelin lausahdus: Ahvenanmaa pärjää ilman M/s Fjärdvägeniä (Åland klarar sig utan Fjärdvägen).

M/s Fjärdvägen täyttää merenkulun huoltovarmuuden kolme tärkeää kriteeriä:

Luotettavin tapa turvata Suomen merikuljetusten huoltovarmuus poikkeus- ja häiriötilanteissa ovat:

- suomalainen varustamo,
- Suomen lipun alla purjehtiva alus ja
- suomalainen miehistö.

Rederi Ab Lillgaard on ahvenanmaalaista varustamo, jolla on yksi alus: M/s Fjärdvägen. Aluksella työskentelevät merimiehet ovat suomalaisia, paikallisia merenkulkijoita, jotka tuntevat Ahvenanmaan saariston ja mantereelle välisen reitin kuin omat taskunsa. Tällaisia merenkulkijoita ja aluksia tarvitsemme.

Finnlinesin toimitusjohtaja Thomas Doepel tietää, että M/s Fjärdvägeniä nimitetään napanuoraksi mantereelle ja saarten välillä, mutta hänen mukaansa aluksen asema ei ole kiveen kirjoitettu. Finnlinesin toimitusjohtaja mielestä valtio ei tarvitse sekaantua Ahvenanmaa meriliikenteen kuljetuksiin.

Tikun nokkaan Doepel nostaa Rederi Ab Lillgaardin M/s Fjärdvägenin, joka on kärsinyt sen jälkeen kannattavuusongelmista, kun Ahvenanmaan posti ryhti kuljetamaan postejaan Finnlines-varustamon aluksilla jokunen vuosi sitten. Toimitusjohtajan mielestä Finnlinesilla voisi olla rooli Ahvenanmaan meriliikenteen kuljetuksissa. Hän muistuttaa, että varustamon alukset ovat purjehtineet Ahvenanmaalle jo pitkään ja varustamon alukset ovat ympäristöystävällisiä ja uusia. Finnlinesin aluksille kuuluu osa Ahvenanmaan meriliikenteen kuljetuksista, toimitusjohtaja Thomas Doepelトイシ Älandsradion haastattelussa 12.3.2025.

Talousministeri Mats Perämaa: M/s Fjärdvägen on tärkeää alus Ahvenanmaalle

Ahvenanmaan talousministeri Mats Perämaa painottaa M/s Fjärdvägenillä olevan keskeinen rooli tavarakuljetuksissa Ahvenanmaalle. Perämaa kommentoi Doepelin lausuntoa Älandsradiolle 18.3.2025:

– Meillä on turvatut ja hyvin toimivat lastimetrit aluksella molempien suuntaan, eikä yhteysaluksen ole tarvinnut koskaan keskeytettävä liikennettää syystä tai toisesta, talousministeri Perämaa kehuu M/s Fjärdvägeniä.

Perämaa muistuttaa myös, että M/s Fjärdvägenin liikennereitti palvelee vain ja ainoastaan Ahvenanmaan tarpeita, kun taas Finnlinesin alukset kuljettavat tavaroita Suomen ja Ruotsin välillä.

– Finnlinesin alukset pysähtyvät Ahvenanmaalla ja ottavat täältä rahtia mukaansa, mutta niiden liikennettä ei ole rakennettu/rätätöity palvelemaan Ahvenanmaan huoltovarmuskuljetuksia. M/s Fjärdvägen sitä vastoin on olemassa täytämään tämän tarpeen, Ahvenanmaan talousministeri Mats Perämaa tekee yhteenvedon. ♠



From beyond the ocean wide

SEAFARER: I work on a cargo ship sailing under the Finnish flag and I am originally from the Philippines. Could you please briefly explain which laws and collective bargaining agreements (CBA) are applicable in my employment and what their main contents are? Who monitors that they are complied with correctly? Who can I ask for more detailed information about the terms and conditions of my employment? Are the legal texts available online?

LAWYER: Finland, the jurisdiction under which you work on a ship flying the Finnish flag, has ratified and committed to comply with the *ILO Maritime Labour Convention* (2006). It entered into force and became part of the Finnish legal system in January 2013. Prior to the ratification, a new Sea Employment Contracts Act was enacted and updates were made to the Seafarers' Annual Leave Act and the acts regarding working hours on board in international and in domestic traffic. These four acts are the most important laws concerning maritime employment in Finland. In addition, a number of other sector-special laws and regulations were revised, e.g. medical examinations of seafarers, working and living environment on board, catering and ship's pharmacy. Another important piece of legislation in international traffic is the Act on Improving the Competitiveness of Vessels Engaged in Maritime Transport (1277/2007), which provides for the possibility to deviate from the below mentioned three acts and their provisions by collective bargaining agreements.

The *Sea Employment Contracts Act* (756/2011) regulates the conclusion and content of an employment contract and the grounds and procedures for terminating an employment relationship. It has its own chapter on both the employee's obligations, for example regarding occupational safety, and the employer's obligations, such as equal treatment, provision of medical care and other support for the employee and alcohol testing. CBAs contain more specific provisions supplementing these provisions.

The *Seafarers' Working Hours Act* (296/1976) applies only to ships operating in international traffic. The Act includes regulations regarding regular working hours, allocation of working hours, rest periods, overtime and exceptional overtime and compensation for them. It also includes important provisions on the work schedule and working time records. Working hours, their allocation and inclusion in the guaranteed wage have been agreed upon in CBAs in a different way than what is provided for in the Act.

The *Seafarers' Annual Holiday Act* (433/1984) contains provisions on the accrual, maturation, taking, postponing of annual leave and annual leave pay and compensation. Upon the accrual of annual leave, the right to leave and the annual leave pay have also been agreed differently in CBAs.

When you work on a cargo ship in international traffic, the terms and conditions applicable to your employment are, in addition to the employment contract, based on at least three collective bargaining agreements: the so-called TEA Agreement, the Manning Agreement and the Merchant Ship Agreement for international traffic (*ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimus*).

The terms and conditions of the *TEA Agreement* (aka Terms and Conditions for Non-EU Seafarers) are based on the text and annexes of the so-called Uniform TCC model collective bargaining agreement drawn up and maintained by the ITF. It is the most important of the three CBAs mentioned. The TEA Agreement contains provisions on, among other things, the duration of the employment contract, cargo handling duties, watchkeeping and working hours, overtime, rest periods, paid leave, medical care and sick pay, disability compensation, early termination of employment, repatriation, insurance, housing conditions and food. The guaranteed salary paid once a month, which includes compensation for a certain amount of overtime, is determined according to the Annex wage table.

A *Manning Agreement* is either ship-specific or covers the entire fleet of a shipping company. In it, the number of crew members on the ship and their posts are agreed between the trade union and the shipping company.

It is stated in the beginning of the TEA Agreement that in all matters not stipulated in the provisions of the TEA agreement the national Finnish collective agreement applicable to the vessel will apply. This means that the terms and conditions of the *Merchant Ship Agreement* are applied complementing to TEA Agreement and the Manning Agreement. The matter was confirmed in the decision of the Labour Court TT 2020:118, which specifically addressed whether the allowances and compensations under the Merchant Ship Agreement should also be paid to seafarers coming from outside the European Union. The Merchant Ship Agreement also includes a number of supplementary agreements on, for example, the position of the shop steward, substance abuse policy and harassment and bullying at work.

According to the law, the employer must keep the laws on maritime labour and the collective bargaining agreements applicable

on the vessel visible to the personnel. The texts should therefore be available in the staff areas, for example on the notice board.

In Finland, compliance with labour legislation and collective bargaining agreements is overseen by the *occupational health and safety administration* (www.tyosuojelu.fi). The complaint procedure instructions, which the employer is obliged to provide when concluding an employment contract, contain the contact details of the authorities. Seafarers' trade unions and shop stewards on board monitor compliance with the collective bargaining agreements to which they are parties. Seafarers are organized into three different trade unions in Finland, all of which are members of the global ITF federation.

Whenever possible, it is advisable to discuss the employment contract and other employment matters directly with your supervisor or the ship's master. You can always ask the union representative working on board, who represents the personnel group you belong to, or the occupational safety representative, for advice and together consider how to proceed in the matter, and he or she will direct you further if necessary. You can also contact the personnel and payroll department of the shipping company directly. You can also contact the expert at the Finnish Seafarers' Union responsible for the CBAs of your employer shipping company. You may also contact the ITF inspectors employed by the Seamen's Union. Contact information and areas of responsibility can be found on the Finnish Seafarers' Union's website (www.smu.fi).

Finnish legislation and some collective bargaining agreements have been compiled in the *Finlex* database (www.finlex.fi). In this database, *unofficial translations* of various laws are also available. You can find the Sea Employment Contracts Act, along with many other laws, in English translations. The easiest way to search is by using the law number and year, which are always mentioned after the name of the law in this article. 

SANNALEENA KALLIO

The author is a lawyer specialized in maritime labour law and *inter alia* a previous member of the Advisory Board on Seamen's Affairs

Uusia työntekijöitä

Talouspäällikkö Sini-Elina "Simppa" Kärsämä



Aloitin Merimies-Unionin talouspäällikön tehtävässä tammikuussa. Olen syntynyt Lapissa ja asunut suuren osan elämästäni Pohjois-Pohjanmaalla sekä opiskelut muun muassa Pohjois-Karjalassa. Nyt asun ja työskentelen Helsingissä. Vaikka sydämeni sykkii PP:lle, niin ajattelen leikkisästi, että minulla on koko Suomi hallussa!

Taustani on järjestöpainotteinen, ja erilaiset järjestöt ovatkin olleet hyvä kasvualusta niin vapaa-ajalla kuin ammatillisesti. Viime vuosina olen työskennellyt niin akavalaisessa neuvottelujärjestössä kuin poliitikan ja nuorisooasumisenkin parissa. Merimies-Unionissa vastuualueenani ovat erityisesti talous, HR, IT ja kiinteistöt. Hallinto on lähellä sydäntäni ja siihen liittyvät erilaiset koukerot ovat olleet arkeani pitkään, mutta merellä työskentely ja siihen liittyvä maailma ovat minulle uutta. Mottoni kuuluu "joka päivässä on jotain hyvää ja joka päivä oppii jotain uutta". Onni onkin tämä uusi yhteisö, Merimies-Unioni, jossa olen saanut oppia jo nytki huikeasti uusiaasioita.



ITF-tarkastaja Marko Komeri

Aloitin tammikuun alussa Suomen Merimies-Unionissa ITF-tarkastajana. Olen 37-vuotias ja asun vaimoni sekä lapsieni kanssa Turengissa.

Valmistuin vuonna 2008 Rauman ammatillipistosta kansi- ja konekorjausmieheksi. Suurimman osan työurastani olen työskennellyt korjausmiehenä Eckerö Linella.

Uusi työni on lähtenyt hyvin käyntiin ja olen siitä innoissani. ITF-tarkastajana saan tehdä työtä, jossa voidin toimia maailman merenkulkijoiden tukena ja turvana. 

COSCON GREEN-alusten miehistöjen palkkasaatavat lähes 220 000 US dollaria alle vuoden sisällä

Kiinalaisen Cosco Shipping Lines-varustamon Green-alusten miehistölle on maksettu yhteensä 219 129,67 US dollaria liian vähän palkkaa alle vuoden kuluessa. Kyseessä ovat vain tarkastajien tietoon tulleet tapaukset.

TEKSTIN LÄHDE: ITF-TARKASTAJAT KUVA SAANA LAMMINSIIVU

Suuret kiinalaisalukset kuljettavat

Metsä Groupin sellua

Kiinan valtionyhtiö Cosco Shipping Lines toi Itämeren liikenteeseen uusia, suuria kuivarahdialuksia vuoden 2024 alussa. Coscon laivat ajavat Kemistä Metsä Groupin sellua. Kemin lisäksi Coscon suuralukset kuljettavat säännöllisesti rahtia Suomen muista satamista. Alukset ajavat yleensä Suomi–Kiina–Etelä-Amerikka–Hollanti–Saksa–Suomi väliä.

Suomessa Merimies-Unionin ja AKT:n ITF-tarkastajat valvovat työehtojen noudattamista mukavuuslippulaivoilla. Tarkastajat valvovat, että miehistön työehdot mukavuuslippulaivoilla ovat kunnossa. Mukavuuslippulaiva on alus, joka on rekisteröity muun kuin aluksen todellisen omistajan kotivaltion lipun alle verojen ja palkkakustannusten väittelemiseksi. Mukavuuslipun alle siirretään aluksia, jotta voidaan välttää muun muassa verotusta ja laivan omistajien kotivaltioiden lakienvoudattamista. Toisaalta normaalina on myös alusten omistajuuden salaaminen. ITF on määritellyt mukavuusliukiksi (flag of convenience) tällä hetkellä 43 valtiota.

Coscon jättialukset saapuvat

Itämerelle vuoden 2024 alussa

Kiinalaisen Cosco Shippingin uudisrakennukset aloittivat liikenteen Suomen satamiin vuoden 2024 alussa. Ensimmäinen Suo-

men purjehtinut alus oli M/s Green Kemi, joka saapui tammikuussa 2024 Helsinkiin Vuosaaren satamaan. Helmikuussa 2024 Kemin satamaan ajoii M/s Green Rauma.

M/s Green Äänekosken tarkastus Kotkassa

Ensimmäiset puutteet tulivat tarkastajien tietoon huhtikuun puolivälissä 2024 M/s Green Äänekosken tarkastuksen yhteydessä Kotkassa. Tarkastuksessa ilmeni, että aluksen päälliköllä ei ollut minkäänlaista tietoa siitä, että alukselleon solmittu/viomassahyväksyttyvää tasoa oleva työehtosopimus. Työehtosopimusta solmiessa työnantaja ei ollut korjannut miehistön palkkoja työehtosopimuksen mukaisiksi.

Työnantaja jatkoi aluksella vanhojen työsopimusten käyttämistä ja maksoi palkkoja vanhojen, heikompien työehtosopimusten mukaan. Työnantaja maksoi kiinalaisille merimiehille bonuksia, jotka yllittivät työehtosopimusten minimipalkat, mutta indonesialaisille merimiehille maksetut palkat alittivat jopa kansainväliset minimipalkat.

Laivalla oli myös kaksi harjoittelijaa, joista toinen oli kotoisin Etiopiasta ja toinen Indonesiasta. Etiopiasta olevalle harjoittelijalle maksettiin yli tuplasti parempaa palkkaa kuin indonesialaiselle harjoittelijalle.

Tarkastuksen yhteydessä työnantaja maksoi miehistölle 8743,83 US dollarin palkkasaatavat ja korjasi heidän työsopimuksensa.

M/s Green Rauman tarkastus Kemissä

Seuraava tarkastus tehtiin heinäkuun lopussa 2024 M/s Green Raumaa, joka oli Kemiissä. Tarkastuksessa ilmeni, että miehistön työsopimuksissa oli pientä korjattavaa. Miehistölle ei ollut maksettu ylitöistä. Aluksella olevalla harjoittelijalla ei ollut harjoittelukirja tai mitään muutakaan todistusta, että hän on koulusta aito harjoittelia. Laivalla on kuntosalit, mutta ainoa väline siellä oli pingispöytä.

Tarkastuksen yhteydessä työnantaja maksoi miehistölle 2635,11 US dollarin palkkasaatavat ja korjasi heidän työsopimuksensa.

Palkkanauhat tekaistiin tarkastusta varten

M/s Green Rauman miehistö otti vielä myöhemmin yhteyttä tarkastajiin ja kertoii, että tarkastuksen yhteydessä näytetyt palkkanauhat olivat tekaistuja tarkastusta varten. Miehistölle maksettiin aluksella edelleen palkkoja alle kansainvälisen minimipalkkojen.

Lisäksi kävi ilmi, että suurin osa miehistöstä oli saapunut alukselle jo aluksen ollessa telakalla. Miehistölistaan oli kirjoitettu telakalta lähtöpäivämäärä, joten miehistö oli ollut aluksella jo sopimuskautensa loppuun. Miehistön jäsenistä moni toivoi pääsevänsä alukselta kotiin, mutta he olivat saaneet varustamosta kielväen vastauksen.

Miehitysfirma vaatii palkkasaatavia miehistöltä takaisin

Seitsemän miehistön jäsentä kotiutettiin Suomesta tarkastajien toimesta. Työnantaja maksoi miehistölle Helsingissä uudet 45 027,13 US dollarin palkkasaatavat. Tämän jälkeen indonesialainen miehitysagentti vaati indonesialaisen miehistön maksamaan palkkasaatavat takaisin yhtiölle. Tarkastajat vaativat heiltä kuitenkin lausunnon, jossa miehistön hyväksytyt palkkasaatavat toteataan oikein maksetuksi palkoiksi ja lupaus siitä, että miehittäjä tai yhtiö ei yritä ottaa rahoja takaisin miehistöltä.

Tilanteesta kirjoitettiin raportti, joka hyväksyttiin Kansainvälisen työjärjestö ILO:n ja Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n yhteiseen tietokantaan merenkulkijoiden hylkäämisestä. Raportti on luettavissa: wwwex.ilo.org/dyn/r/abandonment/seafarers/home

Yhteydenotto M/s Green Äänekoskelta

Tämän jälkeen tarkastajat saivat yhteydenoton, että M/s Green Äänekoski on Hollanin suunnalla ja aluksella on vastaava tilanne meneillään: miehistölle ei ole maksettu työehtosopimusten mukaisia palkkoja. Varustaja aikoi myös kotiuttaa miehistöä ennen Suomeen tuloa, jotta aluksella ei ole odotettavissa ongelmia tarkastusten kanssa.

Tarkastajille toimitettiin todisteita palkanmaksussa esiintyvistä puutteista. Tarkastajat pyysivät apua Hollannin kollegoilta, jotka vierailivat M/s Green Äänekoskella. Tarkastuksen yhteydessä miehistölle maksettiin 63 053,00 US dollarin palkka-saatavat.

Uusi tarkastus M/s Green Kemiin: palkat maksamatta

Vuoden 2025 tammikuussa tehtiin tarkastus uudestaan M/s Green Kemi-alukseen Kemin satamassa. Tarkastuksessa ilmeni, että miehistölle ei maksettu vieläkään työehtosopimuksen mukaisia palkkoja. Tarkastuksen johdosta työnantaja maksoi miehistölle 46 019,85 US dollarin palkkasaatavat.

Tarkastajat saivat myös todisteita, että indonesialainen miehitysagentti oli ohjeistanut miehistöä palauttamaan rahat takaisin yhtiölle. Miehistölle lähetetyssä viestissä miehitysyhtiön edustaja selitti miehistölle, että rahansiirto on vain "muodollisuus", jotta alusta ei pidättäisi ja maksetut rahat lähetetäisiin takaisin yhtiölle.

Miehitysfirman toimitusjohtaja lensi Kemiin mennäkseen laivalle selvittämään tilannetta. Lopulta miehistön jäsenistä neljä kotiutettiin Kemistä.

M/s Green Helsinki: avunpyyntö Brasiliasta

Saman vuoden maaliskuussa 2025 saatuiin viestiä M/s Green Helsinki-aluksesta, joka saapui Vitoriaan, Brasiliaan. Suomalaiset tarkastajat olivat tarkastaneet aluksen vuoden 2024 marraskuussa. Tarkastuksen ajan kohtana miehistön palkat oli maksettu oikein. Saaduista todisteista kävi myös ilmi,

että palkkoja maksettiin niin kauan oikein, kunnes alus lähti Euroopasta.

Sen jälkeen palkkoja "ulosmitattiin" takaisin maksamalla miehistölle pienempää palkkaa, jotta maksettujen palkkojen keskiarvo olisi ollut koko sopimuskauden ajan alkuperäisen työopimuksen mukaiset, jotka olivat alle kansainvälisen minimipalkkojen. Nämä yhtiö olisi voittanut. Yhtiö oli myös ilmoittanut miehistölle aikeistaan kotiuttaa heidät ennen aluksen saapumista Eurooppaan, jolloin rysän päältä on vaikeampi jäädä kiinni.

Tarkastajat keräsivät kuitenkin miehistötä valtuutuskirjeen edustaa miehistöä ja hoitaa heidän palkkasaataviaan. Työtä koodinoitiin yhteistyössä Suomen ja Brasilian ITF-tarkastajien kanssa.

Työnantaja maksoi lopulta miehistölle 53 650,75 US dollarin palkkasaatavat ja osa miehistön jäsenistä pääsi palaamaan aluksesta turvallisesti kotiin.

Green-alusten miehistöjen palkkasaatavat lähes 220 000 US dollaria alle vuoden sisällä

Kiinalaisen Cosco Shipping Lines-varustamon Green-alusten miehistölle on maksettu palkkasaatavia yhteensä 219 129,67 US dollarin edestä alle vuoden sisällä. Kyseessä ovat vain tarkastajien tietoon tulleet tapaukset.

Tarkastusten yhteydessä on käynyt ilmi, että eri kansallisuksista saapuville työntekijöille on maksettu palkkaa eri summat. Varustajat ovat jatkuvasti yhä kekseliäämpää löytääkseen keinoja, joiden avulla he yrittävät maksaa miehistölle palkkoja alle kansainvälisen minimipalkkojen. ♦





KUMMITUSLAIVA horisontissa?

Kansainvälisen kuljetustyöntekijöiden federaatio ITF:n tilastotietojen mukaan vuonna 2024 yli 3100 merenkulkijaa jätettiin oman onnensa nojaan maailman merillä. Onko merenkulkijalla mitään tietä turvaan, jos työpaikasta tuli yhdessä yössä uiva vankila, josta ei pääsekaän pois?

TEKSTI SANNALEENA KALLIO KUVA CANVA / TEKOÄLYLLÄ TOTEUTETTU KUVA

Kansainvälisen kuljetustyöntekijöiden federaatio ITF:n verkkosivulla on kertomuksia ja valokuvia tapauksista, joissa alus on jätetty ”odottamaan lastia” tai ”satamatarkastuksen päätymistä” kuukausitolkulla. Miehistöä, jonka määrääkaiset työsopimukset ovat päättyneet jo kauan sitten, ei päästetä kotiin, koska alusta ei voi jättää tyhjäksi ilman valvontaa ja varustamo on tämän varmistamiseksi ottanut haltuunsa passit ja muut matkustusasiakirjat.

Karmivimmissä tapauksissa aluksella ei ole ruokaa, juomavettä eikä lääkeitä, polt-

toaine on lopussa ja ilman sähköä mikään ei toimi. Miehistölle ei ole maksettua palkkaa kuukausiin eikä heillä ei ole rahaa, jotta he voisivat järjestää itse matkan kotiin. Miehistö on täysin aluksen ulkopuolelta saamansa avun ja tuen varassa. Tätä tarjoavat ITF:n paikalliset edustajat ympäri maailmaa sekä yleiset hyväntekeväisyysjärjestöt.

ITF:n tilastotietojen mukaan vuonna 2024 ilmoitettiin 312 alusta miehistöineen hylätyksi. Vastaava luku edellisenä vuonna oli 132. Hylkäämistapausten määrä on siis kasvanut räjähdyksmäisesti siitä lähtien, kun tilastoja ryhdyttiin järjestelmällisesti kerää-

mään vuonna 2016. Noin 90 % hylätyistä aluksista purjehti nk. mukavuuslipun alla, mutta alati kasvavalla osuudella hylätyistä aluksista ei ollut mitään lippua. Useimmiten hylätyt alukset ovat vanhoja, huonokuntoisia ja käyttökänsä päässä.

Samojen tilastojen mukaan vuonna 2024 yli 3100 merenkulkijaa otti yhteyttä mainitusta syystä ITF:n henkilökuntaan eri puolilla maailmaa. Määrä on lähes kaksinkertainen edelliseen vuoteen verrattuna. Suurin osa oman onnensa nojaan jätetyistä merenkulkijoista oli kotoisin Intiasta, muut muun muassa Syriasta, Ukrainasta, Filippiineiltä

ITF:n tilastotietojen mukaan vuonna 2024 ilmoitettiin 312 alusta miehistöineen hylätyksi. Vastaava luku edellisenä vuonna oli 132. Hylkäämistapausten määrä on kasvanut räjähdyksimäisesti siitä lähtien, kun tilastoja ryhdyttiin järjestelmällisesti keräämään vuonna 2016.

”

ja Indonesiasta. Maksamatta olevien palkkojen yhteismäärä nousi yli 20 miljoonaan Yhdysvaltain dollariin, josta ITF on onnistunut perimään merenkulkijoiden hyväksi yli puolet.

Eniten alusten hylkäämisiä tapahtuu ITF:n tiedotteen mukaan Lähi-Idässä, erityisesti Yhdystyneiden Arabiemiraattien alueella sekä Turkin rannikolla. Tapausten taustalla on olematon lainsäädäntö, alusten puutteelliset vakuutukset, tehoton viranomaisvalvonta sekä satamissa että lippuvaltioiden toimesta sekä varustamoiden vastuuton asenne.

Hylkäämistapaukset rekisteröidään YK:n alajärjestöjen ILO:n ja IMO:n ylläpitämään yhteiseen tietokantaan (<https://wwwex.ilo.org/dyn/r/abandonment/seafarers/hom>).

Hylkäämisen käsite

Milloin alus ja sen miehistön voidaan katsoa olevan hylätty eli mitä tarkoittaa englannin kielen käsite ”abandonment”? Määritelmä sisältyy Kansainvälisen työjärjestö ILO:n katon alla kolmikantaisesti vuonna 2006 laadittuun merityöleissopimukseen (Maritime Labour Convention).

Hylkäämisestä on kysymys, kun varustamo merityöleissopimuksen, sovellettavan kansallisen lain tai työsopimuksen vastaisesti ei maksa merenkulkijan kotimatkaa, jättää merenkulkijan ilman tarvittavaa ylläpitoa ja tukea tai muutoin yksipuolisesti katkaisee siteensä merenkulkijaan. Viimeksi mainitusta on kyse esimeriksi silloin, kun varustamo laiminlyö merenkulkijan palkkojen maksamisen vähintään kahdelta kuukaudelta. Jos yksikin näistä kriteereistä täyttyy, on kyseessä hylkäämistapaus.

Suomi on ratifioinut merityöleissopimuksen ja se tuli voimaan osana Suomen oikeusjärjestelmää 2013. Yleissopimus on myös osa EU-lainsäädäntöä.

Yleissopimuksen muutoksista täydennyksiä merityösopimuslakiin
ILO:ssa ryhdyttiin ratkomaan hylkäämisongelmaa juridisin keinoin jo vuonna 2014. Tuolloin merityöleissopimukseen lisättiin määräykset työnantajan velvollisuudesta asettaa vakuus tai ottaa vakuutus sen kattamiseksi ja varmistamiseksi, että yleissopimuksen mukainen merenkulkijan oikeus kotimatkaan ja ylläpitoon ja maksatamatta oleviin palkkoihin toteutuu niissäkin tapauksissa, joissa työnantaja on maksukyvytön tai konkursissa. Yleissopimusta täydentävät määräykset tulivat voimaan alkuvuodesta 2017. Myös Suomi on hyväksynyt nämä sopimukseen tehdyt muutokset.

Yleissopimuksen muutos tarkoitti, että jokaisen yleissopimuksen allekirjoittaneen valtion tuli lainsäädännössään edellyttää, että jokaisella sen lipun alla purjehtivalla aluksella on voimassa oleva taloudellinen turvajärjestelmä mainitujen velvoitteiden täyttämiseksi. Turvajärjestelmä voi olla sosiaaliturvajärjestelmä, vakuutus, kansallinen rahasto tai muu vastaava järjestelmä. Suomessa merenkulkijoiden työsuheteeseen perustuvia saatavia on turvaamassa sekä meripantioikeus että palkkaturvajärjestelmä. Sen lisäksi merityösopimuslain (756/2011) 13 lukuun lisättiin 13a §, jonka mukaan aluksen operoidessa ulkomaanliikenteessä työnantajan on otettava ja pidettävä voimassa erityinen vakuutus tai asetettava rahavakuus, joka kattaa työntekijöiden kotimatkien matka- ja ylläpitokustannukset mahdollisine sairaanhoidokuluineen, työsuhdesta johtuvat saatavat enintään neljän kuukauden ajalta sekä työnantajan huolenpitovelvollisuuteen kuuluvat sairausajan palkan, sairaanhoidon tai hautauksen kustannukset ja korvaukset.

Yleissopimuksen mukaan asiakirja, joka vahvistaa, että työnantajalla on voimassa

oleva vakuutus tai vakuus mainittuja tilanteita varten, on pidettävä aluksella nähtävillä esimerkiksi ilmoitustaululla. Asiakirjasta tulee käydä ilmi sen tahon yhteystiedot, johon työntekijä voi tarvittaessa ottaa itse suoraan yhteyttä ja esittää vaatimuksen maksamattomien palkkojen tai kotimatkien kustannusten korvaamisesta.

ITF ja Merimies-Unioni auttavat

ITF julkaisee verkkosivullaan luetteloja niistä aluksista, jotka se katsoo täytävän abandonment-kriteerit. Sivulla on myös linkkejä ja ohjeita merenkulkijoille siitä, miten voi pyrkiä välittämään ko. tilanteeseen joutumista sekä miten toimia, jos esimerkiksi palkkaa ei makseta tai aluksella ei ole ruokaa. Ohjeet ja apu ovat kullan arvoisia epäinhimillisissä oloissa oleville merenkulkijoille.

Merimies-Unioni on ITF:n jäsen. Sen palveluksessa olevat ITF-tarkastajat osallistuvat koordinaattorinsa johdolla ITF:n mukavuuslippukampanjan toteuttamiseen Suomen satamissa. Kampanja on nimesiin huolimatta jatkuva toimintaa ja työtä mukavuuslipujen eli ala-arvoisten työehojen ja -olojen kitkemiseksi merenkulusta. Jos Suomen rantavesiin päätyisi jokin hylätty alus tai kaltion kohdeltu miehistö, ottaisivat Merimies-Unionin työntekijät yhteyden alukseen ja miehistöön, selvittäisivät tilannetta ja avun tarvetta, esittäisivät tarpeellisia vaatimuksia työnantajan, varustamon, vakuutusyhtiön tai lippuvalliton viranomaisten suuntaan tarvittaessa muissa maissa toimivien ITF-työntekijöiden ”virka-avun” avulla. ♦

Lähteet:

<https://www.itfseafarers.org/en/resources/abandoned-seafarers>
<https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Seafarer-abandonment.aspx>



M/s Meren messi ja keittiö ovat ensimmäisellä kannella laivan keulatorpassa. Ines Hilgendorf kertoo, että laiva rakennettaessa se suunniteltiin pienemmälle miehistölle. Nyt Ines kokkaa kymmenelle hengelle.



Aamiaismunakkaan Ines Hilgendorf nostaa kuumana tarjolle. Kokilla on säännölliset työajat, vaikka muu miehistö joutuu hakurahtiliikenteessä useinkin joustamaan työajoista.

Ateria ei saa olla ikävystyttävä

Miehistöllä on oikeus maistuvaan ja terveelliseen ruokaan.

TEKSTI SIRPA SUTINEN KUVAT MATIAS RAJALA, INES HILGENDORF JA SIRPA SUTINEN

On ainakin yksi asia, jossa M/s Meri aluksen kokki **Ines Hilgendorf** ei suostu työssään tinki-mään.

– Miehistöllä on laivalla oikeus saada tuoreita kasviksia, vihanneksia ja hedelmiä. Miehistön hyvinvointi on tärkeä asia. Siinä en tee kompromisseja.

Ines haluaa jääkaapista löytyvän myös tuoreita maitotuotteita, kuten jugurttia ja piimää. Pitkäläiset maitotuotteet ovat hätätilanteita varten.

Meriauran M/s Meri on siitä erikoinen alus, ettei aluksella ole säännöllisiä satamavierailuja ruokavarastojen täydentämiseksi. Merellä ollaan niin kauan, kunnes lasti saadaan perille tai päästään satamaan, josta uusi lasti haetaan. Hakurahtialuksella voi

väliin jäädä parikin viikkoa, kunnes provianttia voi taas täydentää.

– Voi olla päivä tai pari, että ollaan ilman tuoreita vihanneksia ja hedelmiä. Hätilanteessa selviämme viikon. Yritän parhaani, jos vain tiedän, että on pitkä merimatka. Keskustelen kapteenin kanssa, milloin on seuraava satama.

Ines kuvilee laivan miehistöä ”hard core sailoreiksi”, jotka eivät valita turhasta. Työ hakurahtiliikenteessä vaatii joustavuutta.

– He ymmärtävät, jos joitain puuttuu.

Provianttia Euroopan eri satamista

Eri puolilla Eurooppaa elintarvikkeiden saatavuus ja hinnat vaihtelevat. Muonatilaauksiin voi tulla mutkia myös käänösvirheiden

takia. Euroopan satamissa ei aina saa sitä, mitä tilaa.

– Siivutettuja juustoja ei kaikkialla tunneta. Jauhot ja maitorahka ovat erilaisia kuin Suomessa.

Isoissa satamaissa tavarantoimittajat suoivat isoja tuote-eriä.

– Pienen laivan kylmätiloihin ei voi ottaa 20 kiloa kananrintaa, jos olen tilannut sitä kuusi kiloa.

Puolasta saa erilaisia tuotteita kuin Espanjasta.

– Norja on todella kallis maa, mutta otamme provianttia sieltäkin, jos tarvitaan.

Aluksen yhdeksän hengen miehistössä on useita kansallisuuksia.

– Itse olen Suomessa asuva saksalainen.

M/s Meri käy Suomessa harvakseltaan. Tuttuja suomalaisia tuotteita ei aina ole tarjolla.

– Kun käydään Suomessa, ostetaan ruisleipää pakkaseen, ja hapankorppuja. Liatuotteita varataan niin ikään laivan arkupakkaseen. Ostoslistalla Suomesta on myös makkaraa, kuten HK:n sinistä, isoja kahvifilttereitä ja peffleittejä saunaan.

Hedelmiä tilatessaan Ines valitsee kestäviä ja hyvin kaupaksi meneviä.

– Kun tiedän, ketä miehistössä on mukana, tiedän mitä kaivataan.



Meriauran hakurahdilaitteessa seilaavan M/s Meren lastina voi olla monenlaisia erikoiskuljetuksia. Alus on rakennettu 2012 Suomessa. Sillä on pituutta reilut 105 metriä ja leveyttä liki 19 metriä.



Kotonaan Liperissä, Pohjois-Karjalassa on Ines Hildendorfilla esillä omia pyrografiatoititöitä. Luova harrastus on jatkunut vuosia, mutta nyt on polttopiirustus tauolla työtilan puuttumisen vuoksi. Kimppakoira Kassi saa nauttia viiden viikon ajan Ineksen seurasta luonnon keskellä Pohjois-Karjalassa.

Terveellisiä rasvoja ja salaatteja – mutta laivatyössä tarvitaan myös lihaa

Ines on työskennellyt samalla laivalla nyt viitteen vuotta. Sitä ennen varustamon toisella vastaavalla aluksella.

Kun Suomessa joulun alla julkistettiin uudet ravitsemussuositukset, oli Ines laivalla eikä ehtinyt seuraamaan uutisen herättämää keskustelua. Suositukset kannustavat kasvispaineotteiseen ruokavalioon, täysjyväviljan ja palkokasvien lisäämiseen. Punaisen lihan käyttöä suositukset puolestaan kehottavat vähentämään ja maitotuotteiden kulutusta kohtuullisestaan. Myös suolaa pitäisi vähentää, kuten myös lihaleikkeiden käyttöä.

Ines kertoo, että laivassa on aterialla aina tarjolla erilaisia salaatteja. Vihreän salaatin lisäksi pari salaattia, jotka on terästetty esimerkiksi juustolla tai kalalla.

– Voi olla perunasalaattia tai kaalisalaattia. Jos tuoretuotteet ovat lopussa niin useampana päivänä voi olla erilaisia kaalisalaatteja.

Lihaa on laivalla tarjolla joka päivä. Kokki tietää, että sitä kaivataan, eikä halua siitä tinkiä.

– Jos on meripäivä, voin tehdä lounaaksi kasvissosekeittoa. Muuten on muistettava, että miehistö tekee raskasta fyysisistä työtä kannelta. Ruoka on tärkeää.

Merellä ei kala ole itsestäänselvyys ruokapöydässä.

– Kun ei itse voi hakea kalaa kaupan tiskiltä, ei voi tietää onko se hyvää. Laitan useimmiten lohta.

Pakastetun valkean kalan laatu on Ineksen mielestä usein kyseenalaista.

Suolan käytöstä hän ei keskustele. Suolla on tehtävänsä ruuan makuja korostamaan.

– En käytä liikaa suolaa, mutta ruuan on maistuttava. Ruoka ei saa olla ikävystyttäävä, eikä mautonta.

Mausteiden kanssa hän kuuntelee miehistön makua.

– Chilin kanssa olen varovainen. Onni että valkosipulista tykätään.

Leikkeleitä ja juustoa on jääkaapissa tarjolla iltapalaleiville ja aamiaisella aina. Terveelliset rasvat kuuluvat osana arkiseen ruoanlaittoon ja siemeniä on leivässä, joita Ines leipoa keiton rinnalle. Mutta peruna-muusissa on oltava voita eikä kermakaan ole pannassa, jos sitä ruokaan kaivataan.

Menuja improvisoiden

Viiden viikon työjaksollaan Ines kokkaa luovalla asenteella. Viikoittaista ruokalistaa ei ole.

– Ensimmäisellä ja viimeisellä viikolla voi olla muutama sama ruokalaji, kuten pizza ja lohikeitto. Silloin ei kukaan joudu syömään kahta kertaa samaa ruokaa, koska miehistöä

vaihtuu. Vuorottelun pituus voi toki vaihdella hakurahdin mukaan.

Ineksen keittiössä ei tuoksu torstaisin hernekeitto eikä aina lauantaina ole pihipäivä. Perinteiden purkamisesta ei ole valituksia kuulunut.

– Mutta jos teen hernekeittoa, teen sen torstaina.

Ines ei tee ainoastaan suomalaista tai saksaista ruokaa, vaan lautasella maistuvat erilaiset kulttuurit kiinalaisesta intialaiseen keittiöön.

– Jos ei ole ideoita, kysyn miehistöltä, mitä he haluavat. Itse en tykkää makaronilaatikosta, mutta teen sitä koska kundit tykkäävät.

Ines myöntää, että maailma muuttuu ja on opittava uusia asioita.

– Varustamo tarjosi Mepan järjestämää kurssia kasvis- ja vegaaniruuasta, mutta en vuorottelujen takia vielä päässyt mukaan.

Ruoka-aineallergioiden kanssa on kokin selvittävä. Kasvisyönnin Ines kertoo voivansa ottaa huomioon kohtuudella mutta vegaaniruokavalion hän kokisi jo haastavaksi. Erikoisten raaka-aineiden hankkiminen ei välttämättä onnistu kaikkialla Euroopassa.

– Jos on monta erikoisruokavaliota, ei aika enää riitä. Isolla laivalla se ei ole ongelma, kun keittiössä on enemmän väkeä. ♦



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

Näin haet ansiopäivärahaa

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

Jos et voi käyttää eAsiointia, niin ohjeet tähän tilanteeseen löytyvät sivulta: a-kassa.fi/easioinnin-vinkit/

- Du hittar **E-tjänsten** och ansökningssInstruktioner från vår webbsida.
- Du kan kontrollera behandlingssituationen och svarstiden för inkommende E-tjänstens meddelanden i sammanhang med behandlingssituationen.

Om du inte kan använda E-tjänsten hittar du instruktionerna för denna situation på sidan: a-kassa.fi/sv/etjansten-tips/

A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa
Följ oss på some

@AvoinKassa

- eAsiointin ja tarkemmat hakukohteet löydät verkkosivuiltamme.
- Hakemusten ja eAsiointiin saapuvien viestien vastausajan voit tarkistaa päivärahahakemusten käsittelytilanteen yhteydestä.

Så här söker du dagpenning

1. Anmäl dig som arbetslös arbetsökande på Jobbmarknadens e-tjänst senast första dagen av arbetslöshet eller permittering.
2. Fyll i ansökan via A-kassans E-tjänst efter avslutad ansökningsperiod.
3. Kontrollera att du har alla behövliga bilagor för ansökan om dagpenning.
4. Skicka ansökan om dagpenning med bilagor.
5. Leverera eventuella begärda tilläggsutredningar och bilagor som fattas.

Treårig kollektivavtalslösning för sjöfarten

De sista dagarna i februari nåddes ett förhandlingsresultat kring lönejusteringarna i kollektivavtalet för utrikesfartens handelsfartyg och passagerarfartyg samt isbrytare.

Huvudavtalens avtalsperiod förlängdes till den 29 februari 2028. Det sista avtalsåret kan sägas upp så att kollektivavtalet kan sägas upp för att upphöra den 28 februari 2027. Anmälan om uppsägning ska lämnas skriftligen till den andra avtals parten senast den 31 december 2026.

Kollektivavtalslösningen sträcker sig över 2+1 år och ger alla parter – såväl arbetstagare och arbetsgivare som kunder – arbetsro. Det ligger alltid i alla partners intresse att nå ett avtal genom lugna förhandlingar. Inom sjöfarten råder som tur är ett bra förhandlingsklimat mellan de olika parterna och vi hoppas att det fortsätter så.

Sjöfartens kollektivavtalslösningar följer den s.k. allmänna linjen. I praktiken är det svårt för ens den ena avtals parten att få till en bättre avtalslösning än den allmänna linjen, vilket innebär Teknologiindustrins avtalslösning, som fungerar som banbrytare.

Förhandlingarna om Teknologiindustrins kollektivavtal inleddes i slutet av förra året. Redan då visste alla att Teknologiindustrin, som representerar arbetsgivarna, och Industrifacket, som representerar arbetstagarna, skulle bli tvungna att twista om lönejusteringarna i kollektivavtalet för praktiskt taget alla arbetstagare i Finland.

Södra Kajen, dvs. Finlands Näringsliv EK, har i flera år arbetat för att bli av med den tidigare centraliserade avtalslösningen och istället åstadkomma fler lokala avtal. I Finland användes fram till 2008 den s.k. inkomstpolitiska helhetslösningen, där arbetsmarknadscentralorganisationerna och landets regering tillsammans för-

handlade samordnat om en arbetsmarknadslösning. I den inkomstpolitiska helhetslösningen avtalade man om såväl lönelösningar som ekonomi-, inkomstfördelnings- och socialpolitiska åtgärder.

Den gångna kollektivavtalsrundan har bevisat vad som händer när man gått från den inkomstpolitiska helhetslösningen till de förbunds rundor som EK efterfrågade. Förhandlingarna om kollektivavtalslösningar har blivit allt mer utmanande och nästintill alla branscher måste hota med arbetskonflikt för att nå en lösning. Under den gångna förbunds rundan tycks sjöfarten vara en av få branscher där arbetsgivarna och arbetstagarna lyckats teckna kollektivavtal ansikte mot ansikte i ett förhandlingsrum.

Många andra branscher – som huvudavtalsparterna Teknologiindustrin och Industrifacket – nådde inte någon enighet och var tvungna att uppsöka äktenskapsrådgivaren på Boulevardn, dvs. riksmedlarens byrå, för att nå en avtalslösning. Riksmedlaren borde vara en opartisk medlare, men man kan se att hon står på den ena partens, dvs. arbetsgivarnas, sida. Om riksmedlarens institution inte återgår till den gamla, äkta medlingskulturen som lyssnar på och beaktar båda parters standpunkt kan hon ställa tjänsten som riksmedlare till förfogande. Efter detta finns inget annat att vänta i riket än twister, för som vi alla vet så finns det goda och dåliga stunder i en parrelation som man ibland måste söka utomstående hjälp för. Riksmedlaren behövs, men hon borde vara neutral i sitt arbete och erbjuda lösningar som gynnar alla parter och som man kan dra styrka från för att kliva in i en ny morgondag.

Det bästa är såklart alltid om förhandlingarna om kollektivavtalet sker mellan parterna, dvs. arbetsgivarna och arbetstagarna. På dena förbunds runda visade sjöfartsbranschen hur det ska gå till. ♦



M/s Viking XPRS FÖRNYADES OCH FRÄSCHADES UPP

M/s Viking XPRS kryssar mellan Helsingfors och Tallinn. I mars 2025 har fartyget seglat under finsk flagg i två år. Vid årsskiftet låg fartyget på varv, varifrån det återvände förnyat och uppfraschat. Sjöbutiken gjordes om helt och fartyget har nu en ny restaurang, Bistro & Coffee.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIIVU

Sjöbutiken revs helt från golv till tak. Nya butiken har ett mycket ljusare, modernare uttryck. I butiken kommer kunden först till parfymområdet, berättar butiksansvariga Laura Välttilä.

SJÖBUTIKEN GJORDES OM TOTALT

Den största förändringen skedde i fartygets tax free-butik, som gjordes om helt. Den nya butiken fick större yta och en mer funktionell planlösning samt ett nytt tasting-område.

Butiksansvariga **Laura Vältilä** presentade glatt den nya, fräscha butiken.

– Den förra tax free-butiken revs helt på varvet, från golv till tak. Butikens planlösning gjordes om. Vid det gamla kassaområdet byggde man ett parfymområde och nya gondoler. Butiken fick också nya, fina produkter och märken.

Kosmetikprodukter, som parfymer, fick mer plats och är nu mer synliga, vilket gör att man kan presentera parfymhusens säsongsdofter.

– Den nya butiken har ett mycket ljusare, modernare uttryck. I butiken kommer kunden först till parfymområdet och går sedan vidare till alkoholavdelningen.

Rymlig vinavdelning

– Vårt nya vinområde ligger på en helt ny plats i butiken. Vinavdelningen är ett elegant, träfärgat område där vinerna kommer

till sin rätt bättre. Vinsortimentet är brett och det finns mycket plats på hyllorna för produkterna, säger Vältilä nöjt om butiken.

Det tidsenliga och moderna uttrycket skapades med screener och digitala prislappar.

– Screenerna ger lokalen nytt liv. De kom från Aperol, Fazer, Koskenkorva och Liviko.

– Den förnyade sjöbutiken intresserade också varuleverantörerna, som har egna märkta hyllor och hylgavlar. Samarbetspartnerna är bl.a. Aperol, Baileys, Koskenkorva, Liviko och Tanqueray gin.

I sjöbutiken går kunden runt hela butiken och kommer till sist till kassan, där det finns leksaker, godis, öl och lonkero i närheten.

– Från butiken kommer man ut i arkaden som bjuder på en underbar, ljus utsikt rakt ut mot havet, säger butikschef Laura Vältilä om den lyckade butiksförnyelsen.

SJÖBUTIKEN, KASSAN

Säljaren **Jonas Heinonen** har arbetat till sjöss två år både på M/s Viking Grace och M/s Viking XPRS.

– Jag trivs med att arbeta till havs, det här känns som min grej. Jag arbetade inom kundservice i land i 15 år innan jag kom till fartyget. Jag kan utnyttja den erfarenheten i arbetet till havs.

Tempot på Helsingfors-Tallinn-linjen är mycket högre än på Åbo-Stockholm-linjen.

– När butiken är öppen arbetar vi hela tiden. Åbo-Stockholm-linjen har också många passagerare, men det är en lite annan takt där än på Tallinn-linjen.

M/s Viking XPRS korsar Finska viken på ett par timmar, varefter man seglar tillbaka. Passagerarna handlar i butiken i båda riktningarna.

– Från måndag till torsdag är det ca fyra avgångar per dag. På fredag natt åker man vid fyreatiden och på söndag natt är det en nattavgång, förklarar Heinonen.

– Ibland undrar man om man är i Tallinn eller Helsingfors, säger han med ett skratt.

Heinonen arbetar i tax free-butiken och lagret.

– Det är bra att arbetet är varierande: ibland står jag i kassan, ibland är jag i lagret eller så kanske jag presenterar någon produkt. Jag lär mig en hel del nya produkter,

Säljaren Jonas Heinonen tycker att arbetet är varierande.

– Ibland jobbar jag i lagret eller så kanske presenterar någon produkt. Jag lär mig en hel del nya produkter, som viner, och diskuterar nya produkter med min arbetskamrater.

som viner, och diskuterar nya produkter med min arbetskamrater.

Många handlar lonkero på Tallinn-linjen.

– På Åbo-linjen kan man bara köpa med sig ett sexpack, här kan man köpa mer. Öl-kärran har inte förvunnit ur "gatubilden" på Tallinn-kryssningen.

Sjöfarten lider brist på arbetskraft. Vad bör man lyfta fram i arbetet till havs?

Enligt säljaren Jonas Heinonen lockar de långa ledigheterna i yrket.

– När du arbetar sköter du ditt jobb bra och därefter väntar en lång ledighet där man inte behöver tänka på jobbet. Det är fördelen med att arbeta till havs jämfört med att arbeta i land, där man inte slipper

undan jobbet ens hemma utan liksom hela tiden är på jobbet.

– Arbetskamraterna på fartyget är också bra. Det har inte varit någon schism med någon en enda gång – i alla fall inte för mig. Arbetet till havs är bra.

– Ett annat stort plus är naturligtvis personalpriserna på produkter.

Och säkerhetsläget på Östersjön: oroar det?

– Nej, inte mig i alla fall. Jag tänker inte så mycket på det. Jag förstår dem som tänker på det, men själv kryssar jag som förut. Det är ingen idé att leva i rädsala. Vi har haft gott om passagerare och antalet bara växer. Jag har inte heller hört passagerarna prata om det.



BUFFET

Servitrisen **Hanna Suominen** började arbeta till havs vid årsskiftet. Innan det arbetade hon i land på restaurang- och finanssidan.

– Jag har inte arbetat till havs förut. Det är riktigt kul här – och arbetskamraterna är fantastiska! Jag trivs bra, berättar Suominen.

Vad gillar hon med arbetet till havs?

– Kunderna och kollegorna är trevliga.

Och hur känns arbetsrytmen på fartyget?

– Den är ganska tuff jämfört med i land, men man vänjer sig vid den. Jag gillar arbetet till havs väldigt mycket, försäkrar Suominen och går iväg för att plocka in tomma fat från den fulla restaurangen.



BISTRO & COFFEE

Viking Lines passagerare njuter varje år av 8,5 miljoner koppar kaffe. I början av året införde rederiet sitt eget kaffe Slow Forest, som odlas i Laos i rederiets egen restaurerade kaffeskog.

M/s Viking XPRS fick en ny restaurang, Bistro & Coffee, som ligger på andra däck precis vid korridoren. Från borden och bänkarna i kaféet har man direkt utsikt mot havet. Förutom olika kaffesorter kan man köpa olika konditoriprodukter och goda bakverk i bistron.

Bistron byggdes helt från grunden och ligger nu i fartygets akter. Bistron fick helt nya diskar, skåpen har bytt plats och man fick en ny kaffemaskin med tre handtag. Montern är ny.

– Nu har vi två kassor. Vid rusningstid får vi göra mycket kaffe. Specialkaffe är populärt.

I bistron kan man också köpa mat från en varierande meny. I köket lagar kocken mat som t.ex. flat bread, sallad och biff och efterrätter.





Kocken Joel Jaakkola har vikarierat på M/s Viking XPRS ända sedan fartyget registrerades under finsk flagg. Han åker till jobbet på fartyget från Åbo.

– Tidigare arbetade jag på M/s Gabriella och M/s Rosella.

Rederiet Viking Lines
M/s Viking XPRS seglar mellan Helsingfors och Tallinn året om. År 2024 reste 1,6 miljoner passagerare med fartyget. M/s Viking XPRS byggdes 2008. Vid årsskiftet fick fartygets mörka inredning ett ansiktslyft på Landskronas varu i Sverige, varifrån det återvände till Helsingfors-Tallinn-rutten den 7 februari 2025.

PERSONALKOCKEN TAPIO KANGAS

Kocken Tapio Kangas har arbetat på M/s Viking XPRS i ett år och på Viking Line i 20 år. Kangas arbetade länge på M/s Mariella.

– Fartyget var gammalt och såldes till Italien. Därefter arbetade jag ett tag i land, tills jag kom till XPRS. Det här är en trevlig linje.

Kangas åker till jobbet på XPRS från Åbo. Törnen är en vecka.

– En vecka är en helt okej arbetstid – och skulle även kunna vara lite längre.

På XPRS arbetar Kangas som personalkock. Arbetet börjar vid sex-sju på morgonen.

– Här är det omkring 150 personer som äter. Vi lagar frukost, lunch och middag åt besättningen.

– På kvällen slutar vi vid sjutiden och går och bastar.

Helsingfors-Tallinn är en kortare linje att segla än den till Stockholm.

– Fördelen med XPRS är att fartyget ligger i hamn över natten i Tallinn. Man sover lugnt på fartyget när det inte gungar.

Säkerhetsläget på Östersjön skrämma inte

Säkerhetsläget på Östersjön har förändrats. Märks förändringen på fartyget?

– Det känns lugnt här, precis som förut. I det här arbetet märker man inte att det skulle ha skett några förändringar på Östersjön, säger kocken Tapio Kangas.

– Endast i Tallinns hamn ser vi ibland NATO-fartyg som är ute på säkerhetsuppdrag. Ibland ser vi också ryska ubåtar i Östersjön, men dem ser man ju nästan hela tiden nu. Vi tar det med ro på fartyget.

Den ryska skuggflottan är som spökskepp utanför Tallinn

Något som ger sjömännen gråa hår är den ryska skuggflottan, som ligger på reden utanför Tallinn i väntan på att nå en rysk hamn. Utanför Tallinn kan flera tiotals fartyg ligga ankrade på samma gång.

– Den ryska skuggflottan och tankfartygen är som spökskepp som ligger på reden utanför Tallinn och väntar på att kom-



ma till Ryssland. Fartygen kan ligga ankrade direkt i vår linje, där vi seglar, i tre-fyra veckor.

Den ryska skuggflottan gör det svårare att segla i Finska viken.

– Man vet ju inte alltid vad som händer på skuggflottans fartyg, funderar Kangas och fortsätter

– Ibland kan det komma ett fartyg från skuggflottan i vår linje utan några radioförbindelser, och befälhavarna får inte kontakt med dem eftersom de är "mörka" fartyg.

– Sträckan till Tallinn är livligt trafikerad. Risken för kollisioner börjar bli rätt stor. På sommaren seglar flera tiotals skuggfartyg över vår linje varje dag på väg till eller från ryska hamnar.

Förhandlingsresultat för utrikesfartens handels- och passagerarfartyg samt isbrytare

Finlands Sjömans-Union FSU rf. och Rederierna i Finland rf. har kommit överens om att förnya lönebestämmelserna, justera lönerna samt att förlänga avtalsperioden för utrikesfartens handels- och passagerarfartyg samt Arctia Icebreaking Oy:s isbrytare.

Avtalsperioden förlängdes till och med 29.2.2028. Avtalets sista år kan sägas up per 28.2.2027. Anmälan om uppsägning bör skriftligen levereras åt den andra avtals parten senast den 31.12.2026.

UNDER AVTALSPERIODEN kommer de ovannämnda kollektivavtalens lönar, tillägg i euro samt naturaförmåner att justeras enligt följande:

Lönejusteringar 1.4.2025

Lönerna samt tillägg i euro enligt kollektivavtalet för handels- samt passagerarfartygen höjs från och med 1.4.2025 med 2,5 procent.

Löner enligt kollektivavtalet för isbrytare höjs från och med 1.4.2025 med 2,5 procent.

Lönejusteringar 1.3.2026 och 1.7.2026

Lönerna samt tillägg i euro enligt kollektivavtalet för handels- samt passagerarfartygen höjs från och med 1.3.2026 med 2,0 procent samt från och med 1.7.2026 med 0,9 procent.

Löner enligt kollektivavtalet för isbrytare höjs från och med 1.3.2026 med 2,0 procent samt från och med 1.7.2026 med 0,9 procent.

Lönejusteringar 1.3.2027 och 1.9.2027

Lönerna samt tillägg i euro enligt kollektivavtalet för handels- samt passagerarfartygen höjs från och med 1.3.2027 med 1,2 procent samt från och med 1.9.2027 med 1,2 procent.

Löner enligt kollektivavtalet för isbrytare höjs från och med 1.3.2027 med 1,2 procent samt från och med 1.9.2027 med 1,2 procent.

Justering av naturaförmåner under avtalsperioden

Parterna har kommit överens om att enligt tidigare praxis justera naturaförmånerna i ovannämnda kollektivavtal från och med 1.1.2026, 1.1.2027 samt 1.1.2028.

LÖNETABELLER 2025

Utrikesfartens passagerarfartygs garantilöner 1.4.2025

LÖNEGRUPP 1	2 259,83
Köks- och kallskänksbiträde	
Butiks- och lagerbiträde	
Nisse och utgivare	
Ekonomibiträde och städare	
Barnskötare	
Servitörspraktikant och barelev	
LÖNEGRUPP 2	2 420,27
Servitör och försäljare samt kassor	
Hyttstädare/-värdinnor	
Bastuvärdinna, överstädare , SPA-arbetstagare	
Konferenssekreterare och ADB-praktikant	
LÖNEGRUPP 3	2 486,34
Kockar och kallskänkor	
LÖNEGRUPP 4	2 524,09
Snabbköpsföreståndare/proviantlagerförvaltare	
Chefsstädare/-husfru, sjukskötarska	
Programvärdinna / -värd	
Ansvarig servitör	
Vinkassa, croupier, musiker	
Purserbiträde /ADB-kontorist	
LÖNEGRUPP 5	2 637,61
Hov- och barmästare	
Cafeteria föreståndare	
Chefskock och chefskallskänka	
Snabbköpsföreståndare/lagerföreståndare	
Konferensvärdinna/ -värd	
Kryssningsvärdinna/ -värd	
LÖNEGRUPP 6	2 831,83
Städs- och hotellchef	
Butikschef	
Restaurangchef och purser	
Kökschef	
Chefsbar- och chefshovmästare	
LÖNEGRUPP 7	3 030,25
Intendent	
DÄCKS- OCH MASKINAVDELNING	
Lättmatros och maskinvaktman	2 344,77
Matros och motorman	2 429,72
Ordningsman (förman)	2 705,63
Ordningsman	2 505,21
Reparatör och båtsman	2 563,72
Elektriker	2 683,68

Det arbete som sker på bildäck och som omfattar fastsättning, lösgöring samt stödjande av fordon, containers, lösa släp och motsvarande ekipage, ses som lasthantering. Till dem som utför detta arbete utbetalas en summa på 17,53 euro/månad som läggs till på garantilönen.

Utrikesfartens passagerarfartygsavtal, olika tillägg och ersättningar 1.4.2025

Dagslön under arbetsförhållandet	1/30 garantilön
Övertid / timme	1/100 garantilönen
Beredskapsersättning / timme	1/260 garantilönen
Beredskapsersättning / dygn (då arbetstagare beordrats att bära personsökare eller tekniskt hjälpmedel)	1/475 garantilönen
Lasthanteringsersättning / timme	1/164 garantilönen
"Preorder"	1/475 garantilönen
Serveringsersättning	0,67 € / matgäst / dag
Betjäningsarvodets minimibelopp ¹⁾	246,28 € / månad
Naturaförmånsersättning ²⁾	
– under semester	27,20 € / dag
(– kostersättningsandel)	18,20 € / dag
(– logiersättningsandel)	9,00 € / dag
– under arbets- och de lediga perioderna	13,60 € / dag
– under sjukdom	27,20 € / dag
(– när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	
Ersättning åt arbetstagare, som inte reserverats kost och/eller logi ombord ²⁾	
– kostersättning	
– i Finland	37,09 € / dag
– utomlands	69,82 € / dag
– logiersättning	enligt räkning
Ersättning för smutsigt arbete	16,58 € / gång
Ersättning för praktikanhandledning	1/475 garantilönen
Taxikostnader	49,62 € maximalt
Musikers beklädnadsersättning	22,67 € / månad

¹⁾ 1/30 del därav / dag, ifall arbetstagare inte är i arbetsförhållande hela månaden.

²⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2025

Utrikesfartens handelsfartygsavtal, garantilöner på småtonnage fr.o.m. 1.4.2025

Garantilön 1:1	Eurobundna tillägg
Båtsman AT	2 467,03
Matros AT	2 360,06
Vaktman	2 221,88
Kockstuert	2 468,94
Garantilön 2:1 Vid 2:1 avlösning erlägges en garantilön som erhålls genom att multiplicera tabellens 25.1.1. motsvarande beloppet med 1,23.	<p>Kockstuertens serveringstillägg 3,49 € / passagerare</p> <p>Tillfälliga matgäster 0,69 € / gäst</p> <p>Manskapspraktikanthandledartillägg 1/475 garantilönen / dag</p> <p>Hyresbil (högst) 50,38€ / gång</p> <p>Ersättning för tillredning av mat 8,35 € / dag</p> <p>Ersättning för naturaförmåner under årsseminestern¹⁾ 27,20 € / dag</p>
	¹⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2025.

Ny personal

SJÖMANS-UNIONEN

Ekonomichef Sini-Elina "Simppa" Kärsämä

JAG BÖRJADE SOM ekonomichef på Sjömans-Unionen i januari. Jag är född i Lappland och har bott en stor del av mitt liv i Norra Österbotten och studerat bl.a. i Norra Karelen. Nu bor och arbetar jag i Helsingfors. Även om mitt hjärta slår för Norra Österbotten så tänker jag lekfullt att jag besitter hela Finland!

Min bakgrund är organisationsbetonad och olika organisationer har också varit en bra grund för mig att växa på både på fritiden och i yrket. De senaste åren har jag arbetat i en förhandlingsorganisation inom Akava och även inom politiken och med ungdomsboende. Mina ansvarsområden i Sjömans-Unionen är speciellt ekonomi, HR, IT och fastigheter. Administration ligger mig varmt om hjärtat och de olika kringelkrokarna i anknytning till det har länge varit min vardag, men arbetet till sjöss och allt vad det innebär är nytt för mig. Mitt motto är ”varje dag har något gott med sig och man lär sig något nytt varje dag”. Jag är glad över den här nya ge-

menskapen, Sjömans-Unionen, där jag redan fått lära mig enormt mycket nya saker.



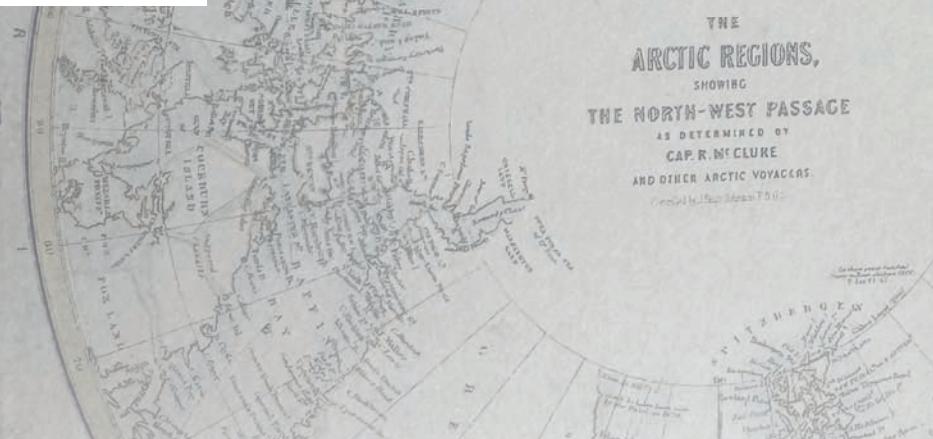
ITF-inspektör Marko Komeri

JAG BÖRJADE SOM ITF-inspektör på Finlands Sjömans-Union i början av januari. Jag är 37 år och bor med min fru och mitt barn i Turengi.

År 2008 utexaminerades jag som däcksmann och maskinreparatör från yrkesinstitutet i Raumo. Största delen av min arbetskarriär har jag arbetat som reparatör på Eckerö Line.

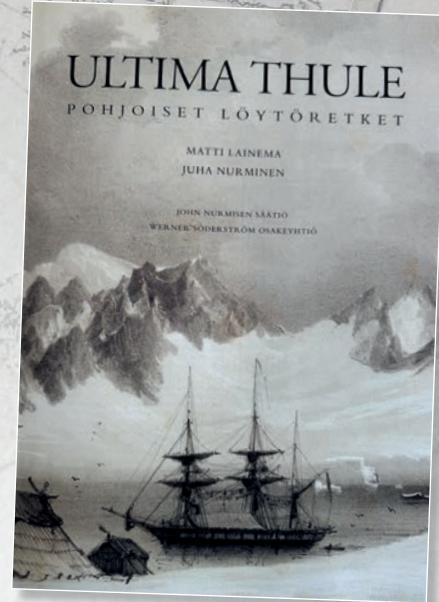
Mitt nya jobb har kommit igång bra och är entusiastisk över det. Som ITF-inspektör får jag vara stöd och trygghet för världens sjömän.





ULTIMA THULE

ett område, en ö eller ett land längst upp i norr



Vad lockade sjömän, handelsmän eller vetenskapsmän att upptäcka polarländerna? Påls? Valrosständar? Kortare sjövägar? Allt det och mycket annat som vi i dag generaliserat kan reducera till människans kroniska energihunger. Det som förändrat polarområdena mest av allt är upptäckten av naturgas och oljefyndigheter i Rysslands och Alaskas arktiska zon – en lyckträff och eventuell olycka, för av alla naturens zoner är polarområdet det mest sårbara.” Så skrev Estlands framlidna president **Lennart Meri** 2001 i följetbrevet till boken *Ultima Thule*, som utgavs av John Nurminens Stiftelse. Ultima Thule innebär ett område, en ö eller ett land längst upp i norr.

Lennart Meri kände till Sibirien och Arktis

Lennart Meri var president för det självständiga Estland 1992–2001. Meri föddes in i en diplomatfamilj. Sovjetunionens styrkor anföll Baltikum och Estland 1939. Meris familj befann sig då i Tallinn och deporterades till Sibirien. Meri överlevde Sibirien. Åren i Sibirien väckte hans intresse för språk, särskilt de finsk-ugriska språken, och historia.

Meri var en av ledargestalterna för den sjungande revolutionen i Estland och där efter president i Estland.

Putin marscherade ut från tillställningen så det small i dörrarna

Lennart Meri förutspådde den ryska imperialismens uppgång för 30 år sedan. Den 25 februari 1994 höll han ett historiskt tal i Hamburg vid Hansastädernas traditionella middagstillställning *Matthiae*. Den dåvarande biträdande stadsdirektören i S:t Petersburg, **Vladimir Putin**, deltog i tillställningen och Lennart Meris tal blev för mycket för honom: Putin marscherade ut från tillställningen så det small i dörrarna.

Vad var det som förargade Putin och vad talade Meri om? I sitt tal lyfte Meri fram att Ryssland ”envist vägrade godta att de baltiska länderna hade ockuperats och anslutits till Sovjetunionen mot medborgarnas vilja och internationell rätt”.

Dessutom betraktade Meri västländerna som naiva och godtrogna gentemot Ryssland. Han tyckte att de demokratiska västländerna var bekväma realpolitiker, vilket kan kallas eftergivenhet. Meri ansåg detta fenomen vara alarmerande. Han varnade

också för att de ryska minoriteter som blivit kvar i de före detta sovjetrepublikerna förr eller senare skulle orsaka problem.

– År 1994 fanns det fortfarande ryska trupper i flera före detta sovjetrepubliker och länder i Warszawapakten. Ryssland ville att de skulle bli kvar i sina garnisoner så att man skulle kunna trygga de ryska minoriteternas ställning. Detta arrangemang skulle förr eller senare orsaka problem, rapporterade Ilta-Sanomat den 22 februari 2024 om Meris varningar.

Kaja Kallas: vi borde ha lyssnat på Meris varningar om hotet från Ryssland

Den 21 februari 2024 talade Estlands premiärminister **Kaja Kallas** (nuvarande hög representant i EU-kommissionen) vid samma tillställning i Hamburg där Lennart Meri hade talat 30 år tidigare. Kallas ansåg att vi borde ha rättat oss efter hans varning.

– Tänk om vi hade lyssnat på Meris varningar, sade Kallas.

– Putins utmarsch visade redan tidigt vad han går för. Många tog emellertid inte emot budskapet eller ville inte fästa någon uppmärksamhet vid det, skrev Kaja Kallas på X den 21 februari 2024. 

PÅ GRÖNLAND söker man prestige och mineraler

Det pågår en kapplöpning till Arktis. Ursprungsfolket i Arktis, inuiterna, har befolkat sin hemtrakt i lugn och ro och i samklang med naturen. Genom århundradena har de sett hur det ena erövrarfolket – kolonialisterna – efter det andra har blivit kvar i de extrema förhållandena där de klämts fast i isen, frusit ihjäl eller dött av sjukdomar.

TEXTEN BASERAS PÅ JOHN NURMINENS STIFTELSENS BOK ULTIMA THULE – ARKTiska UPPTÄCKTSFÄRDER.

FÖRFATTARE MATTI LAINEMA OCH JUHA NURMINEN OCH EN GRUPP EXPERTER.

SAMMANFATTNING AV BOKEN: SAANA LAMMINSIVU

BILDERNA GETTY IMAGES OCH ULTIMA THULE –

POHJOISET LÖYTÖRETKEK



>>

GRÖNLAND HETER Kalaallit Nunaat på grönländska. Grönland har bebotts av såväl inuiter som skandinaver ungefär sedan 1000-talet. Skandinavernas bosättningar försvann i början av 1400-talet och återkom på 1700-talet. När Norge skildes från Danmark fick Danmark de grönländska områdena. Öns självstyre har förstärkts stegvist och 1979 beviljade Danmark Grönland autonomi.

Inuiterna har många förmågor som västlänneringar inte har. De lyssnar på vinden och har en enastående förmåga att uppfatta detaljer och rymd. Inuiterna har en mycket tydlig karta över Grönland inom sig som de ritade åt forskningsresande. Ritningen motsvarar de mest exakta datorritade kartorna över Grönland.

Ultima Thule – arktiska upptäcktsfärder

Artikeln i tidningen Sjömannen har sammanställts utifrån John Nurminens Stiftelses verk **Ultima Thule – Arktiska upptäcktsfärder**. Det förtjänstfulla och ingående verket har skrivits av **Matti Lainema** och **Juha Nurminen** tillsammans med en grupp experter. Ultima Thule är en pietetsfullt skriven publikation med fantastiska illustrationer och kartor. Boken är nästan 350 sidor lång och publicerades av John Nurminens stiftelse 2001. Bokens innehåll är aktuellare än någonsin.

Namnet Grönland användes för att locka nya invånare till ön

Namnet Grönland kommer ursprungligen från de isländska sagorna, där **Erik Röde** hade förvisats från Island och gav ön dess tilltalande namn för att locka dit invånare. Nu vill för många komma till Grönland. Efter att USA:s president **Donald Trump** kom till makten har världens fokus riktats mot den nordligaste delen av världen och Grönland, som Trump skulle vilja köpa – eller om inget annat hjälper, ta med våld.

Den vite mannen har inte alltid behandlat urbefolkningar väl. Kanske har karma slagit till och gjort att den arktiska regionen hittills förblivit relativt orörd. De arktiska ursfolkens rättigheter och självbestämmanderätt måste respekteras. Grönland är inte till salu.

Holländarna betraktade Grönland nästan som sitt eget

Efter att vikingarnas bosättningar svalnat under 1400-talet levde Grönland i fred i 150 år. Senare ökade förbindelserna med valfångarna och inuiterna då holländska och danska köpmän anlände. Holländarna kontrollerade handeln och betraktade Grönland nästan som sitt eget.

Under den gamla bosättningen hade Grönland band till såväl Island som Norge, som på den tiden var delar av det danska riket. Isländska **Arngrimur Vidalin** föreslog att man skulle grunda en koloni och inleda handel med grönlänningarna. Tack vare honom ökade intresset för Grönland, även om man till slut inte gjorde något eftersom den danske kunden inte var intresserad av några äganderätter till Grönland.

Prästen Hans Edege grundade den första kolonin i Nuuk

Den unga norske prästen **Hans Edege** kändtade sig med Vidalins planer och började med stor iver att driva förslaget vidare. Han fick köpmän från Bergen att grunda ett handelsbolag och stödja hans tanke om att omvandla de grönländska urinvånarna till kristendomen. År 1721 åkte tre fartyg från Det Bergenske Compagnien för att grunda en ny koloni och bolagets första handelsplats. Hans Edege bosatte sig med sin fru och sina fyra barn i Godthåbsfjorden, dagens Nuuk.

Utan Edege skulle danskarna ha övergett Grönland flera gånger under kolonins tidiga dagar eftersom de holländska valfångarna

redan hade etablerat sin ställning. Valfångarna utnyttjade inuiterna. Priserna sattes utifrån köparens fräckhet och säljaren okunskap. Danskarna ville dock ha fasta priser och öka tryggheten för urinvånarna. Holländarna motsatte sig danskarnas avancemang mot norr med alla medel och brände två gånger om ner husen som handelsbolaget byggt på Nipisat och som tillfälligt stått tomma.

I slutet av århundradet var de danska expeditionernas mål främst vetenskapliga. Man undersökte de lokala möjligheterna till jordbruk och boskapsskötsel, letade efter mineraler, studerade berggrunden och växt- och djurlivet och förbättrade lokaliseringen av kusten.

Danskarna tryckte undan holländarna

Det kungliga grönländska handelsbolaget hade i mitten av 1800-talet byggt ett nätverk av handelsstationer som täckte nästan hela landet utom den nordligaste kusten och östkusten. I motsats till nordamerikanska Hudson's Bay Company grundade det kungliga grönländska handelsbolaget stationer i byar där urinvånarna redan bodde.

Danskarna tryckte undan holländarna genom att stänga av vattnen nära kusten, även om man tillät valfångst på det öppna havet. Det kungliga handelsbolaget strävade inte efter vinstdrift.

Forskningsresande Knud Rasmussen

Danska **Peter Freuchen** flyttade till Grönland och grundade tillsammans med **Knud Rasmussen** en privat handelsstation i norr, Thule, innan området anslöts till Danmark 1921. Rasmussens mormor var inuit. Hans danska pappa var missionspredikant på Grönland och Rasmussen lärde sig inuiternas språk. Rasmussen utforskade norra Grönland och den arktiska regionen och kulturen i Kanada.

Grönland var stängt även för danskarna fram till andra världskriget. De fick inte komma dit utan särskilt tillstånd. Andra världskriget skilde Grönland från Danmark, som hade ockuperats av tyskarna. Amerikanarna kom till ön och efter kriget hävdades monopolen. Danskarne var inte intresserade av Nordpolen, utan ville utforska de vita fläckarna på danska Grönland.

Ryska forskningsresande hade gjort expeditioner till Grönland sedan 1815. Otto

von Kotzebue kartlade området runt Beringshavets med målet att hitta Nordvästpassagen. Ryssarna kartlade kustvattnen kring Alaska och östra Sibirien.

USA köpte Alaska av Ryssland för 7,2 miljoner dollar

År 1867 gjordes en speciell affär då USA köpte Alaska av Ryssland för 7,2 miljoner dollar. Varför var det som nu känns omöjligt möjligt för drygt hundra år sedan? Ryssarna har aldrig erövrat Alaska. Som mest har det bara funnits tusen ryssar där: handelsmän, jägare och präster.

När Storbritannien och Frankrike anslöt sig till Krimkriget 1854 för att hjälpa Turkiet mot Ryssland hade England haft möjlighet att erövra Alaska och ansluta det till Kanada eftersom Ryska Amerika var mycket sårbar.

Det hade även börjat gå nedåt för det rysk-amerikanska handelskompaniet. Alaskas rikedomar lockade lycksökare och det hade krävts fler och andra slags resurser för att övervaka dem. Många ryssar gick därför med på att lämna hela området.

Arktis efter andra världskriget

Efter andra världskriget ändrade luftfarten expeditionernas karaktär. Forskarna erövrade med tiden Arktis. Ryssarna hade varit aktiva redan före andra världskriget. **Otto Schmidt** seglade med Sibiryakov till Nordostpassagen för första gången sommaren 1932. Schmidt slog läger vid Nordpolen under ledning av **Ivan Papanin**. Läget slogs på ett isflak som till slut drev iväg och krossades. Isbrytarna

Taimyr och Murman räddade expeditionen.

Efter andra världskriget etablerade rysarna sex forskningsstationer 1950–1958. Ishavets betydelse ökade efter andra världskriget då området var viktigt både militärt och med tanke på den civila luftfarten.

Svenska Andrée med luftballong mot Nordpolen

Den svenska ingenjören **Salomon Andréé** strävade efter prestige i Nordpolen och bestämde sig för att erövra Nordpolen med luftballong så att han inte behövde korsa polarisens svårframkomliga åsar till fots. Vindarna i Arktisk var hårdare och nyckfulla. För att ta sig till Nordpolen krävdes en sydlig vind och för att ta sig därifrån krävdes en nordlig vind. Från Spetsbergen till Nordpolen är det ca 1 000 kilometer – en eventuell nödlandning i isönken skulle innebära att man fick gå hundratals kilometer.

Första försöket gjordes sommaren 1896 från Spetsbergen, men man fick ge upp resan i väntan på gynnsamma vindar. Nästa sommar, 1897, hade man tillräckligt med forskare för resan: **Alfred Nobel**, den svenska kungen och nordostpassagssegelaren **A. E. Nordenskiöld**.

Den 11 juli 1897 lossade man repen och Andréés resa med luftballong mot Nordpolen började. Tre dagar senare nödlandade **Örnen** på isen. De följande tre månaderna vandrade Andréé och hans följe längs isen och hamnade på Vitön, där man 33 år senare upptäckte expeditionens sista läger – och besättningens kroppar.

Finländska Nordenskiöld på Grönland

Finskfödda **Nils Adolf Erik Nordenskiöld** var geolog, forskningsresande, mineralog och polarfarare. År 1878–1879 seglade Nordenskiöld som första människa någonsin genom Nordostpassagen, dvs. sjövägen norr om Europa och Asien mellan Atlanten och Stilla havet. Nordenskiöld gjorde också expeditioner till Spetsbergen och Grönland och försökte hitta en rutt till Nordpolen.

Nordenskiölds pappa var forskaren **Nils Nordenskiöld**, som kallades den finska mineralogins fader och som förde vidare intresset för geologi till sin son.

År 1858 deltog Nordenskiöld i en expedition under ledning av **Otto Torell**, där man skulle segla till fjordarna på Spetsbergens västkust. Det var den första nordiska expeditionen till arktiska vatten som uteslutande hade ett vetenskapligt syfte.

Nordenskiölds expeditioner innefattade även framdeles en systematisk kartläggning av områdena som skulle utforskas och publicering av geografiska och astronomiska mätresultat. På så sätt fick man omfattande kartor över tidigare knapphändigt kända områden.

På den tiden hade forskarvärlden teorier om att Ishavet skulle kunna vara öppet fram till Nordpolen, och Nordenskiöld ville ta reda på hur man skulle kunna segla till norr. Resan gjordes 1868 med ångfartyget Sofia, som stötte samman med ett isberg och fick ett hål i sidan. Med hjälp av pumpar klarade man situationen. Däremot blev det ➤





Nils Adolf Erik Nordenskiöld seglade som första mänskliga någonsin genom Nordostpassagen. Nordenskiöld gjorde och sabbexpeditioner till Spetsbergen och Grönland.

tydligt att polarisen sträckte sig längre söderut än man trott och att det inte gick att nå Nordpolen till havs direkt med fartyg. Nordenskiöld hoppades dock att han skulle kunna ta sig dit senare längs med isen.

År 1870 gjorde Nordenskiöld en expedition till Grönland, där han upptäckte meteorer på ön Disko. Själva målet var att utforska de ännu okända inre delarna av Grönland och korsa ön till fots. Nordenskiöld förvantade sig att det istället för inlandsis skulle finnas t.ex. skogar i de inre delarna av Grönland. Han och hans följe nådde 56 kilometer in i landet från Godthåb.

Sin sista färd till Spetsbergen gjorde Nordenskiöld 1872–1873. Målet var då att nå Nordpolen med renar. Försöket misslyckades, då renarna flydde och provianten sände. Efter det gav Nordenskiöld upp tanken på att erövra Nordpolen. Den vetenskapliga utforskningen av Spetsbergen lyckades dock: expeditionen gjorde astronomiska, meteorologiska, magnetiska och atmosfäriskt mätningar samt slagborningar och djuplodningar.

Amerikanare i Arktis

Peary sökte endast prestige på Grönland

Den amerikanska ingenjören Robert Peary hade fascinerats av den norra polartrakten sedan han var barn.

Peary arbetade på myndigheten Coast and Geodetic Survey. Han gick med i flottan och deltog i planeringen av den tänkta

kanalen genom Nicaragua. Projektet blev aldrig av på grund av Panamakanalen, så Peary fokuserade istället på arktiska färder.

Peary ville vara den första att korsa inlandsglaciären på Grönland. **Nansen** hann dock korsa den grönländska inlandsisen först. Peary hörde talas om det i Nicaragua och blev arg.

Han gjorde sin första färd till Grönland ensam 1886. Färdens var kort, men han fick en uppfattning om problemen som arktiska resor innebar. **A. E. Nordenskiölds** skidfärdar som han gjort tre år tidigare med sina två lappländska kamrater var de då längsta expeditionerna på den grönländska glaciären.

Efter att **Nansen** "erövrat" inlandsisen bestämde sig Peary för att 1891–1892 åka till norra Grönland, vars kust fortfarande till stora delar var utforskad. Peary lämnade Spetsbergen och Frans Josefs land åt engelsmännen, tyskarna och österrikarna.

Smithsundet blev amerikanarnas rutt till polen. Pearys färd gick till Thuleområdet på norra Grönland och vis av tidigare erfarenheter hade han en liten expedition. På vintern gjorde man mindre färder och i maj 1892 inleddes själva forskningsarbetet.

Peary kom till bergen på Grönlands östkust, från vilka han urskilde en frusen havsvik. Peary döpte viken till Independence Bay (Independence-bukten) efter USA:s nationaldag. Han korsade inte Grönland, utan vände tillbaka efter att ha sett havet. Den totala sträckan var dock över 1 750 kilometer och mer än fyra gånger så lång som Nansens.

På jakt efter järnberget

Peary gjorde även andra expeditioner till Grönland. På en av dem letade han efter ett järnberg från vilket inuiterna i generationer hade tillverkat sina knivar och harpunspetsar. Expeditionen 1895 utgjorde ett genrep för en metod som han hade utvecklat: färdens gjordes med sex inuit och 60 hundar.

Inuiterna återvände hem redan sex dagar efter att resan börjat. Peary stannade kvar för att hitta järnberget och återvände hem i en kaplöpning med döden. När han kom hem hade han med sig två meteorer – en del av inuiternas järnberg – och sex levande inuit och resterna av några inuit som grävts fram ur marken. Peary sålde meteorer och kropparna till ett museum. Han tog de levande inuiterna till museet på

museets begäran, som dock bara innefattade en inuit. Inuiterna blev en stor sevärdhet i New York, tills alla utom två fick lunginflammation och dog.

Pearys första försök till Nordpolen

År 1868 gjorde Peary sitt första riktiga försök att nå Nordpolen. Resan gjordes med två fartyg. Peary lyckades tränga sig längs Smithsundet till Ellesmere, där han blev kvar i fyra år. Han fick amputera sju tår till följd av kylan. Den nordligaste spetsen av Grönland fick namnet Cape Morris Jesup efter Pearys viktigaste sponsor.

Peary gjorde många försök att nå Nordpolen. Inuiterna dog. Trots sina försök nådde Peary inte hela vägen fram till Nordpolen, utan missade den med 600 kilometer. Den nordligaste vändpunkten på resan var 84 grader 17' nordlig bredd. Peary tappade motet. Han var 46 år gammal. Han skrev att "spelet är över..."

Peary gav dock inte upp, utan återvände till armén. I armén var han en man med en ouppnäelig dröm. Peary brydde sig



Peary hade både vilja och fysik av järrn. Mellan 1886 och 1909 gjorde han åtta separata expeditioner till Grönland och polområdet. Han hade bara ett mål: att vara den första att nå Nordpolen.

inte om vetenskap och förstod inte Nansen eller **Sverdrup**. Han ville bara vara först att nå Nordpolen. Peary fick 100 000 dollar av två sponsorer för att bygga ett dugligt fartyg. Fartyget fick namnet *Roosevelt*. Efter flera incidenter och färder nådde Peary efter egen uppfattning Nordpolen. Eller kom i alla fall nära den. Lägret hette Camp Jesup.

Peary och Hanson upptäckte Nordpolen tillsammans

Matthew Henson talade inuiternas språk och var med på alla Pearys expeditioner utom den första. Mörkhyade Henson var till en början betjänt, men fick en annan roll under resornas gång. Peary respekterade tropiska Henson, men Peary var chef. I verkligheten upptäckte Peary och Hanson Nordpolen tillsammans. Expeditionen ägde rum 1908–1909 och själva Nordpolen nåddes i april 1909. Henson ville gratulera Peary för hans prestation. Peary tog inte hans utsträckta hand, utan lyfte upp händerna som skydd för ögonen och gav instruktioner om att väcka honom om två timmar. Utan Henson hade Peary inte lyckats nå sitt mål.

Peary blev sjuk och dog 1920. Matthew Henson blev inte inbjuden till den stora forskningsresandens begravning, trots att han varit med och upptäckt Nordpolen. Efter de arktiska expeditionerna arbetade Henson i New York på tullverket. Lönen var liten, så under semestrarna jobbade han på posten.

Henson skrev boken *A Negro Explorer at the North Pole*, men boken blev ingen framgång. Macmillan kämpade för att ge Henson erkännande och 1944 beviljade Chicagos Geographic Society slutligen Henson en guldmedalj. Tio år senare tog president **Eisenhower** emot Henson i Vita huset.

Läkaren och forskningsresanden Frederick Cook

Amerikanska **Frederick Cook** var läkare till yrket, liksom många andra forskningsresande. Cook deltog i den arktiska färden med Peary 1891–1892. Cook var Pearys totala motsats: lugn, människonära och hjälpsam. Han behöll också lugnet i farliga situationer, vilket räddade expeditionen många gånger. Matthew Hensons ögon blev infekterade och Cook behandlade dem utan ersättning. Under resan samlade Cook in värdefullt etnografiskt material om outforskade stämmor.



Henson förstod inuiterna, åkte hundspann med dem och byggde slädar. Henson förstod också varför inuiterna miste sin tro.



Robert Peary och Matthew Henson på Nordpolen (Camp Jesup).

En belgisk expedition gjorde en forskningsresa till Antarktis. Cook fick följa med då den utvalda läkaren ställde in sitt deltaende. Forskningsresande **Roald Amundsen**, som tillhörde följet, berömde Cook i stora ordalag i sina memoarer. På sina färd till Sydpolen använde Amundsen glasögon som Cook hade utvecklat. Följet fastnade i isen, men Cooks optimism och driftighet räddade dem.

Efter hemkomsten arbetade Cook som läkare, men var också äventyrare. Han ville klättra till toppen av det oerövrade Mount McKinley och lyckades på det andra försöket 1906.

Cook sätter kurs mot Grönland

Åtta månader efter att Peary hade kommit tillbaka från sin sista färd 1907 åkte Cook till Grönland. I Thule träffade han på den danska forskningsresanden **Knud Rasmussen**.

Cook slog vinterläger i Annoatok och därefter gav de sig av mot Nordpolen. Den frivillige unge fartygsbesättningsmedlemmen **Rudolph Francke** och nio inuit följde med dem. Man hade bra utrustning och slädar fulla med proviant, men i Ellesmere misslyckades jakten och provianten började sina.

Cook skickade tillbaka Francke och de flesta inuiterna till lägret. Två unga inuit följde med Cook. Följet stötte på öppet vatten och inuiterna blev oroliga. Cook pekade på moln på himlen och lurade i dem att det fanns land längre fram.

Cook och inuiterna nådde Nordpolen den 21 april. Cook ville försäkra sig om att han var på Nordpolen. Varje timme mätte han längden på skuggan från en inuit som stod på en bestämd plats och ritade ett märke i isen. På ett dygn formade märkena en cirkel. Det bevisade tveklöst att de hade nått Nordpolen, eftersom skuggorna var lika långa hela dygnet där.

Konkurrenter om Nordpolen: Peary mot Cook

Avundsjuk över prestationen gjorde Peary allt för att misskreditera Cooks fynd från färden. Inuiterna som var med i Cooks följe intervjuades. Till slut bevisade flera olika omständigheter att Cook aldrig var vid Nordpolen. Inte en enda inuit trodde på att man kunde lura en annan inuit att med hjälp av moln tro att det fanns land i närheten.

Expeditionerna var den tidens mediesensationer. Den breda allmänheten tyckte mer om vänlige Cook och hans berättelser än den fjärran och självcentrerade Peary. ♦

Bortom den vida oceanen

SJÖMANNEN: Jag arbetar på ett fraktfartyg under finsk flagg och kommer från Filippinerna. Skulle du kunna berätta kortfattat vilka lagar och kollektivavtal som tillämpas på mitt anställningsförhållande och vad som är huvudinnehållet i dem? Vem övervakar att de följs rätt? Vem kan jag be om närmare information om mina anställningsvillkor? Finns lagtexterna att läsa på nätet?

JURISTEN: Finland, inom vars jurisdiktion du arbetar dvs. på ett finskt fartyg, har ratificerat och förbundit sig att följa ILO:s sjöarbetarkonvention (Maritime Labour Convention 2006). Den trädde i kraft och blev en del av Finlands rättssystem i januari 2013. Före ratificeringen stiftades den nya sjöarbetsavtalslagen och därtill uppdaterades sjömännens semesterlag och utrikes- och inrikesfartens arbetsstidslagar. Dessa fyra lagar är de viktigaste lagarna i Finland som rör ett anställningsförhållande till sjöss. Dessutom förnyades en rad andra speciallagar och förordningar inom sektorn, bl.a. om läkarundersökning av fartygspersonal, arbets- och boendemiljö ombord på fartyg, mathållning och fartygsapotek. En annan viktig författnings inom utrikesfarten är lagen om förbättringe av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007), som innehåller bestämmelser om möjligheterna att genom kollektivavtal överenskomma om annat än vad som föreskrivs i de nedan nämnda tre lagarna och deras bestämmelser.

Sjöarbetsavtalslagen (756/2011) innehåller bestämmelser om arbetsavtalets uppgörande och innehåll samt grunderna och förfrandena för att avsluta ett anställningsförhållande. Lagen innehåller separata kapitel om arbetstagarens skyldighet att t.ex. iakta skydd i arbetet och arbetsgivarens skyldighet såsom opartiskt bemötande, sjukvård och annan omsorg om arbetstagaren och alkoholtestning. Kollektivavtalet innehåller närmare bestämmelser som kompletterar dessa stadganden.

Sjöarbetstidslagen (296/1976) tillämpas endast på fartyg i utrikesfart. Lagen innehåller bestämmelser om ordinarie arbetstid, placering av arbetstiden, vilotider, övertidsarbete och undantagsmässigt övertidsarbete och ersättning för det. Andra viktiga bestämmelser är de om arbetsskiftsförteckning och arbetstidsbokföring. Arbetstiden, placeringen av den och inkluderande av den i garantilönen har avtalats på annat sätt i kollektivavtalet än vad som föreskrivs i lagen.

Semesterlagen för sjömän (433/1984) innehåller bestämmelser om intjänande, förfall, uttag och framskjutande av semester samt semesterlös och -ersättning. Även intjänande av semester, rätten till semester och semesterlönen har avtalats på annat sätt i kollektivavtalet.

När du arbetar på ett fraktfartyg i utrikesfart baseras villkoren som ska tillämpas på ditt anställningsförhållande inte bara på arbetsavtalet, utan även på minst tre kollektivavtal: det s.k. TEA-avtalet, besättningsavtalet och utrikesfartens handelsfartygsavtal.

Villkoren i TEA-avtalet (Terms and conditions for Non Eu Seafarers) baseras på texterna i och bilagorna till den s.k. Uniform TCC-kollektivavtalsmodellen som tagits fram och upprätthålls av ITF. Det är det viktigaste av de tre nämnda kollektivavtalet. TEA-avtalet innehåller bestämmelser om bl.a. arbetsavtalets längd, lasthantieringsuppgifter, vakthållning och arbetstid, övertidsarbete, vilotider,

avlonad semester, sjukvård och lön för sjuktid, skadeersättning, för tidigt avslutande av anställningsförhållandet, hemresa, försäkringar, boendeförhållanden och mathållning. Garantilönen, som betalas ut en gång i månaden och som inkluderar ersättning för en viss mängd övertidsarbete, fastställs utifrån den bifogade lönetabellen.

Besättningsavtalet är antingen fartygsspecifikt eller omfattar rederiets hela flotta. I det har fackförbundet och rederiet sinsemellan avtalat om besättningsantalet på fartyget och vakanser.

I början av TEA-avtalet står att *på alla de frågor som inte föreskrivs i TEA-avtalet* tillämpas det finska kollektivavtalet som tillämpas på fartyget. Det innebär att villkoren i *utrikesfartens handelsfartygsavtal* tillämpas som komplettering för TEA-avtalet och besättningsavtalet. Det fastställdes i arbetsdomstolens dom TT 2020:118, där det framför allt var fråga om huruvida tillägg och ersättningar enligt utrikesfartens handelsfartygsavtal också skulle betalas till sjömän från länder utanför EU. Handelsfartygsavtalet inkluderar också en rad bilageavtal om t.ex. förtroendemannens ställning, rusmedelspolitik och osäkligt bemötande på arbetsplatsen.

Enligt lagen ska arbetsgivaren lägga ut lagar som rör sjöarbete och kollektivavtal som ska tillämpas på fartyget till personalens påseende. Texterna borde alltså vara tillgängliga i personalutrymmena t.ex. på en anslagstavla.

I Finland övervakar *arbetarskyddsmyndigheterna* (www.tyosuojelu.fi) att arbetslagstiftningen och kollektivavtalet följs. Klagomålsanvisningen, som arbetsgivaren är skyldig att ge i samband med att arbetsavtalet ingås, innehåller kontaktuppgifter till myndigheten. Sjöfarandenas fackförbund och förtroendemännen på fartyget övervakar efterlevnaden av de kollektivavtalet där de är avtalsparter. I Finland är sjöfarande organiserade i tre olika fackförbund, som alla är medlemmar i den globala organisationen ITF.

Om det bara är möjligt är det bra att diskutera arbetsavtalet och andra anställningsfrågor direkt med chefen eller fartygets befälhavare. Du kan alltid be förtroendemannen som arbetar på fartyget och som representerar personalgruppen som du tillhör eller arbetskyddsfullmäktige om råd och tillsammans kan ni diskutera vad du ska göra och utreda saken. Förtroendemannen eller arbetskyddsfullmäktige hänvisar vid behov dig vidare. Vid behov kan du också ta direkt kontakt med rederiets personal- och löneavdelning. Hos Sjömans-Unionen kan du kontakta en ombudsman som ansvarar för kollektivavtalet för ditt arbetsgivarrederi. Vid behov kan du vända dig till Sjömans-Unionens ITF-inspektörer. Kontaktuppgifter och ansvarsområden finns på Sjömans-Unionens webbplats (www.smu.fi).

Finlands lagstiftning och en del av kollektivavtalet finns samlat i databasen *Finlex* (www.finlex.fi). I databasen finns också *officiella översättningar* av olika lagar. Där finns också sjöarbetsavtalslagen och många andra engelska översättningar. Lättast är att hitta lagen med lagens nummer och årtal, som nämns i denna artikel efter lagens namn. ♠

SANNALEENA KALLIO

Författaren är jurist specialiserad på sjöarbetsrätt och har bl.a. varit medlem i delegationen för sjömansärenden

The Maritime Executive: Vita huset vill ta ut en hamnavgift på en miljon dollar per hamnbesök i USA av kinesiska fartyg

Vita huset vill ta ut en hamnavgift på en miljon dollar per hamnbesök i USA av kinesiska fartyg och fartyg byggda i Kina. Det rapporterade The Maritime Executive den 23 februari 2025.

FRI ÖVERSÄTTNING SAANA LAMMINSIIVU BILD SHEILA FITZGERALD / SHUTTERSTOCK

USA:s president Donald Trumps regering föreslår höga hamnavgifter för kinesiska fartyg och fartyg byggda i Kina när de besöker USA. USA:s handelsrepresentant har lyft fram den orättvisa kinesiska konkurrensen där transporterna sköts av framför allt kinesiska containerfartyg.

USA:s regering vill vidta åtgärder mot de kinesiska, orättvisa sjötransporterna. Kina leder för närvarande också skeppsbyggandet, där de enligt en del mätare t.o.m. är världsledande. USA:s regering har också finansierat skeppsbyggandet i Kina i decennier, där man byggt nytt tonnage så billigt att övriga länder inte klarar av att konkurrera om kostnaderna.

Förslaget från USA:s handelsrepresentant om ökade hamnavgifter för kinesiska fartyg kom redan förra året. Därför började USA:s handelsdepartement att slipa på förändringar i 1974 års handelslag för att kunna minska de kinesiska fartygens dominans på marknaden. Lagen ger USA:s president bred befogenhet att vidta åtgärder mot främmande länder som idkar handel på orättvisa villkor.

USA:s regering går igenom och verkställer en bredare strategi som gör att den kinesiska sjöfarten inte är förlustbringande för USA. En kraftfull metod är att höja hamnavgifterna för kinesiska fartyg i USA.

Panamaflaggade M/s Cosco America, vid hamnen i Oakland, USA. Oakland är en av de mest trafikerade hamnarna i USA.

– Hamnavgiften höjs till en miljon dollar per fartyg för varje kinesiskt fartyg oavsett fartygets storlek, från bogserbåtar till stora containerfartyg. Ett annat alternativ är att höja avgiften till 1 000 dollar per fartygets vikt, dödviktston, vilket innebär ett betydligt lägre pris.

– Likaså kommer varje fartyg som byggs i Kina – oavsett om det opereras av Kina eller en annan flaggstat – att få betala en hamnavgift på en miljon dollar.

USA tänker även "bötfälla" aktörer som för närvarande har nya fartyg under byggnad på kinesiska varv. De får betala en tilläggsavgift för sitt nya tonnage från Kina.

– Varje rederi som för närvarande har ett fartyg under byggnad i Kina får betala en extra hamnavgift på en miljon dollar per hamnbesök.

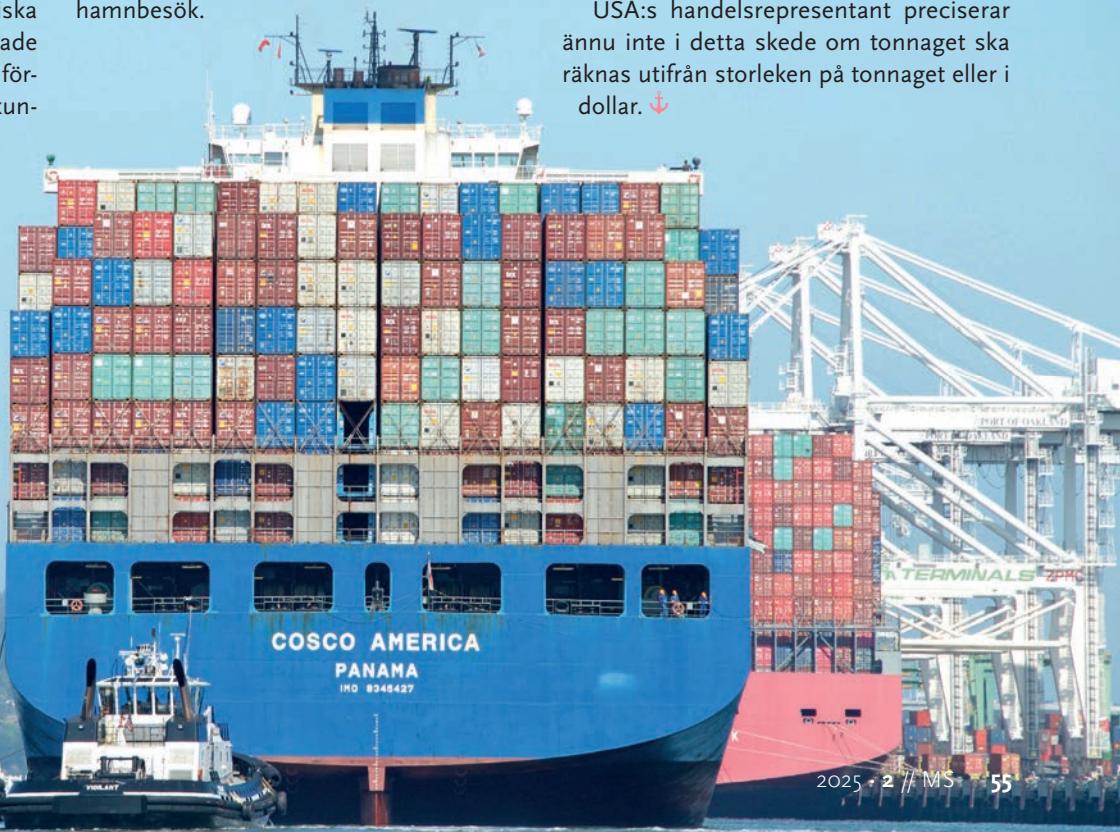
USA betalar tillbaka en miljon dollar för eget tonnage

Om ett rederi äger ett fartyg som byggs i USA kan det få tillbaka en miljon dollar för varje hamnbesök i USA. Några andra särskilda krav på fartyget i fråga om storlek, fraktsstorlek, reseavstånd eller tid i hamn har inte angivits.

Förslaget inkluderar också att öka andelen amerikanskflaggat tonnage av landets alla sjötransporter. Planen är att öka andelen amerikanskt tonnage med en procent omedelbart och med tre procent fram till 2027, fem procent fram till 2028 och 15 procent fram till 2023.

Samtidigt ska man öka andelen USA-byggt tonnage från och med 2028 och öka det till fem procent fram till 2023.

USA:s handelsrepresentant preciserar ännu inte i detta skede om tonnaget ska räknas utifrån storleken på tonnaget eller i dollar. ♠



Dörrarna öppnas för reparatören **ROBERT KARLSSON**

Eckerö Lines fartyg M/s Finlandia är viktigt för Finland. Det seglar under finsk flagg mellan Helsingfors och Tallinn och trygger Finlands försörjningsberedskap.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Robert Karlsson började arbeta till sjöss 2007 på M/s Nordlandia, som ersattes 2012 av M/s Finlandia.



Ett fartyg är en småstad på vatten där tekniken måste fungera. M/s Finlandia är ett stort fartyg med 160 passagerarhytter plus besättningens hytter. Rörledningsnätet på det stora fartyget är enormt: om man satte ihop alla rör på fartyget skulle man få många kilometer lång rörkedja.

Reparatör **Robert Karlsson** sköter kranarna och avloppen på M/s Finlandia tillsammans med två andra reparatörer.

– Jag underhåller rören och sanitetsutrymmena. Olika VVS-arbeten och övriga underhållsarbeten på fartyget ingår i mitt jobb, berättar Karlsson.

Räckena tillbaka på plats

Tusentals passagerare rör sig på fartyget varje dag. De går fram och tillbaka i fartygets korridorer och trappor. De hänger i räckena. Fartygets inredning är gedigen, men den slits. Ibland lossar räckena från väggarna av den hårda hanteringen och då sätter reparatör Karlsson tillbaka dem.

– Det finns en mängd olika saker att reparera på fartyget. Jobb finns det så det räcker, säger Karlsson, som har arbetat på M/s Finlandia sedan 2012 då det började trafikera under finsk flagg.

Hyttorna behöver också regelbundet underhåll. Hytdörrarna öppnas och stängs tusentals gånger på en dag. Låsen går sönder.

– Hytdörrarna fungerar numera med el. Jag har ett eget låssmedsrum där jag reparrar och servar lås som gått sönder, säger Karlsson när han presenterar sin lilla "verkstad".

Arbetet som reparatör är varierande, vilket gör det meningsfullt. Karlssons jobb är mångskiftande.

– Jag har olika funktioner på varje pass: jag går runt på fartyget och ser till att allt är i sin ordning. Det gör jobbet varierande och meningsfullt.

Karlsson och de andra reparatörerna arbetar också i maskinrummet, där de t.ex. reparrar pumpar och utför svetsarbeten, för att nämna några uppgifter.

Kimito är en traditionell sjömansregion

Robert Karlsson bor i Kimito vid den södra kusten. Finns det några andra sjömän i regionen?

– I Kimito finns det ganska många sjömän. Och fler blir det, har Karlsson upptäckt.

Karlsson har bott vid Finska viken hela sitt liv och betonar sjöfartens betydelse för Finland.

– Finlandia är ett viktigt fartyg för Finland med tanke på försörjningsberedskapen: Det seglar under finsk flagg mellan Helsingfors och Tallinn.

– Under coronan fungerade vi som försörjningsberedskapsfartyg; vi tog med oss livsmedel till Finland och såg till att det fanns läkemedel, påminner Karlsson.

Situationen på Östersjön har stramats åt. Fartyg på väg till Ryssland korsar M/s Finlandias rutt varje dag.

– Trafiken till Ryssland ökade efter att kriget i Ukraina inletts. Vi är inte nervösa över det på fartyget, alla har koll på vad som händer.

Information på Sjömans-Unionens förtroendemannakurser

Reparatör Robert Karlsson är förtroende-man på maskinavdelningen på M/s Finlandia. Han har deltagit i Sjömans-Unionens förtroendemannakurser.

– På förtroendemannakurserna får man alltid ny information. Om man undrar över något kan man ställa frågor på kurserna, säger Karlsson, som är nöjd med vad kurserna erbjuder.



Tiiu Laaksonen: Det bästa till havs är de bra arbets- kamraterna

Butiken på M/s Finlandia är populär bland kunderna. Tiiu Laaksonen vet vilka produkter som säljer bäst på kryssningen till Tallinn.

– Alkohol, godis, kosmetika och parfymer, berättar hon.

När det gäller alkohol har varje kund sin egen smak, oavsett om det handlar om vin eller sprit.

– Konjak och gin säljer bra just nu, säger hon.

Tiiu Laaksonen bor i Lahtis och har arbetat på M/s Finlandia sedan 2012.

– Det bästa till havs är de bra arbetskamraterna och de långa ledigheterna. Då kan man bara ta det lugnt eller åka på en liten resa, säger Laaksonen om fördelarna med att jobba till havs.



På bilden från vänster kockarna Abdullah Hamada och Marko Korhonen, chefskocken Ulla-Maija Järvisalo-Simu och mässvärd Virva-Leena Mars-Johansson.



Kryssningsvärdinnan Suvi Lilja välkomnade passagerarna ombord med gott humör.

Det är många passagerare som reser mellan Helsingfors och Tallinn under hela året.

Farleden är också viktig med tanke på försörjningsberedskapen inom den finländska sjöfarten.

>>

Seija & 49 år i arbetslivet



Få av oss är riktiga tuffingar, men **Seija** på Eckerö Lines M/s Finlandia tyckes vara det. Seija arbetar som hyttstäderska och går i pension i slutet på våren. Hon har jobbat i 49 år.

– Jag gick till sjöss när jag var ung, 1978, för att arbeta på fraktfartyg. Vi körde i Persiska viken och till Sydamerika, säger hon och minns händelser från nästan 50 år.

– I Sydamerika åkte vi främst till Argentina och Brasilien. På den tiden hann vi också gå i land.

Suomen Etelä-Amerikan Linja (AL) grundades 1926 med Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö – Finska Ångfartygs Aktiebolag (SHO), Suomen Valtamerentakainen Kauppa Oy och Höyrylaiva Osakeyhtiö Bore som medlemmar.

AL-linjen trafikerade till Sydamerika

Sydamerikalinjen, eller AL-linjen, skötte fraktfarten mellan Finlands och övriga europeiska länders hamnar och hamnarna i Sydamerika.

– Jag hade ett fast arbete på AL-linjen, berättar Seija.

AL-linjen transporterade frukt, kaffe och även nötkött från Sydamerika till Finland.

– Vi körde till Rio och Santos i Brasilien, Buenos Aires i Argentina och Monte Video i Uruguay, minns Seija.

På den tiden låg fartygen i hamn längre, så i Sydamerika hann man också gå i land.

De politiska förändringarna och den ekonomiska situationen i Sydamerika på den tiden påminner om dagens USA: De politiska förändringarna och ekonomiska problemen i Argentina och Brasilien och Brasiliens protektionistiska sjöfartspolitik gjorde det svårare att få frakt från Sydamerika och ledde slutligen till att AL-linjens verksamhet blev olönsam.

Många slags skeppsråttor

Förutom Sydamerika seglade Seija också i Persiska viken.

– Vi åkte till Kuwait, Abu Dhabi, Ruwais och Damman. Från Persiska viken seglade vi till Port Elisabeth, som ligger i Sydafrika.

Seija har många minnen från resorna. Fartygen hade råttskydd för att förhindra råttor från att komma ombord. Däremot lyckades en annan typ av skeppsråtta, en fripassagerare, smita ombord. Seija minns hur en fripassagerare gjordes till besättningsmedlem och jobbade på fartyget i utbyte mot mat.

I dag förekommer alltjämt samma fenomen i Medelshavsområdet och hamnarna i Persiska viken som på den tiden. Människor lämnar sina hemländer på flykt från svårigheter, som krig, politiska konflikter eller klimatförändringar.

Världen förändras mycket på 50 år, men ändå inte alls. Oljekrisen i Persiska viken 1973 prövade den globala ekonomin. I dag är situationen återigen densamma: Man släss om energireserverna och ett globalt handelskrig hänger i luften. Suezkanalen och Persiska viken är explosiva områden.

Karriären måste anpassas efter olika livssituationer

Seija har seglat med huvudet högt och blicken framåt genom globala förändringar och förändringar i sitt eget liv. Ett 49-årigt arbetsliv låter ovanligt för dagens unga, men är inte alls omöjligt. I Seijas fall har det underlättat att hon anpassat sin karriär efter olika livssituationer.

– I början av min karriär arbetade jag på fraktfartyg. Sen kom min man in i bilden och med honom barnen. Jag blev kvar i land, där jag arbetade på ett serviceboende för äldre i 16 år.

– År 2007 gav jag mig återigen ut till havs. Det är havet som lockar, säger Seija med ett skratt.

Seija har nu 15 år bakom sig i rederiet Eckerö Line och har arbetat på M/s Finlandia ända sedan det började trafikera under finsk flagg. Fartyget började trafikera mellan Helsingfors och Tallinn 2012. ☈

Ålands finansminister Mats Perämaa: M/s Fjärdvägen är ett viktigt fartyg för Åland

Rederi Ab Lillgaards M/s Fjärdvägen trafikerar mellan Nådendal och Långnäs. M/s Fjärdvägen transporterar dagligvaror och viktiga industrifrakter mellan fastlandet och öarna. Ålands finansminister Mats Perämaa betonar att M/s Fjärdvägen är ett viktigt fartyg för Åland.

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINISIVU

början av mars började **Thomas Doepel** som verkställande direktör för rederiet Finnlines. Ålandsradion intervjuade den färskas vd:n den 12 mars 2025. Som rubrik använde man Doepels kommentar "Åland klarar sig utan Fjärdvägen".

Finnlines vd Thomas Doepel vet att M/s Fjärdvägen kallas för navelsträngen mellan fastlandet och öarna, men enligt honom är fartygets ställning inte skriven i sten. Doepel anser att staten inte behöver lägga sig i Ålands sjötrafiktransporter.

Doepel lyfter fram Rederi Ab Lillgaards M/s Fjärdvägen, som har haft lönsamhetsproblem efter att Ålands post började transportera sin post med rederiet Finnlines fartyg för något år sedan. Enligt Doepel skulle Finnlines kunna ha en roll i Ålands sjötrafiktransporter. Han påminner att rederiets fartyg har seglat till Åland länge och att rederiets fartyg är miljövänliga och nya. Finnlines fartyg borde ha en del av Ålands sjötrafiktransporter, lyfte vd Thomas Doepel fram i intervjun med Ålandsradion den 12 mars 2025.

Finansminister Mats Perämaa:
M/s Fjärdvägen är ett viktigt fartyg för Åland

Ålands finansminister Mats Perämaa betonar att M/s Fjärdvägen har en central roll i godstransporterna till Åland. Perämaa kommenterade Doepels uttalande för Ålandsradion den 18 mars 2025:

– Vi har säkrade och välfungerande lastmeter på fartyget åt båda håll och förbindelsefartyget har aldrig behövt avbryta sin trafik av någon anledning, säger finansminister Perämaa berömmende om M/s Fjärdvägen.

Perämaa påminner också att M/s Fjärdvägens trafikrutsrt endast betjänar Ålands behov, medan Finnlines fartyg transporterar varor mellan Finland och Sverige.

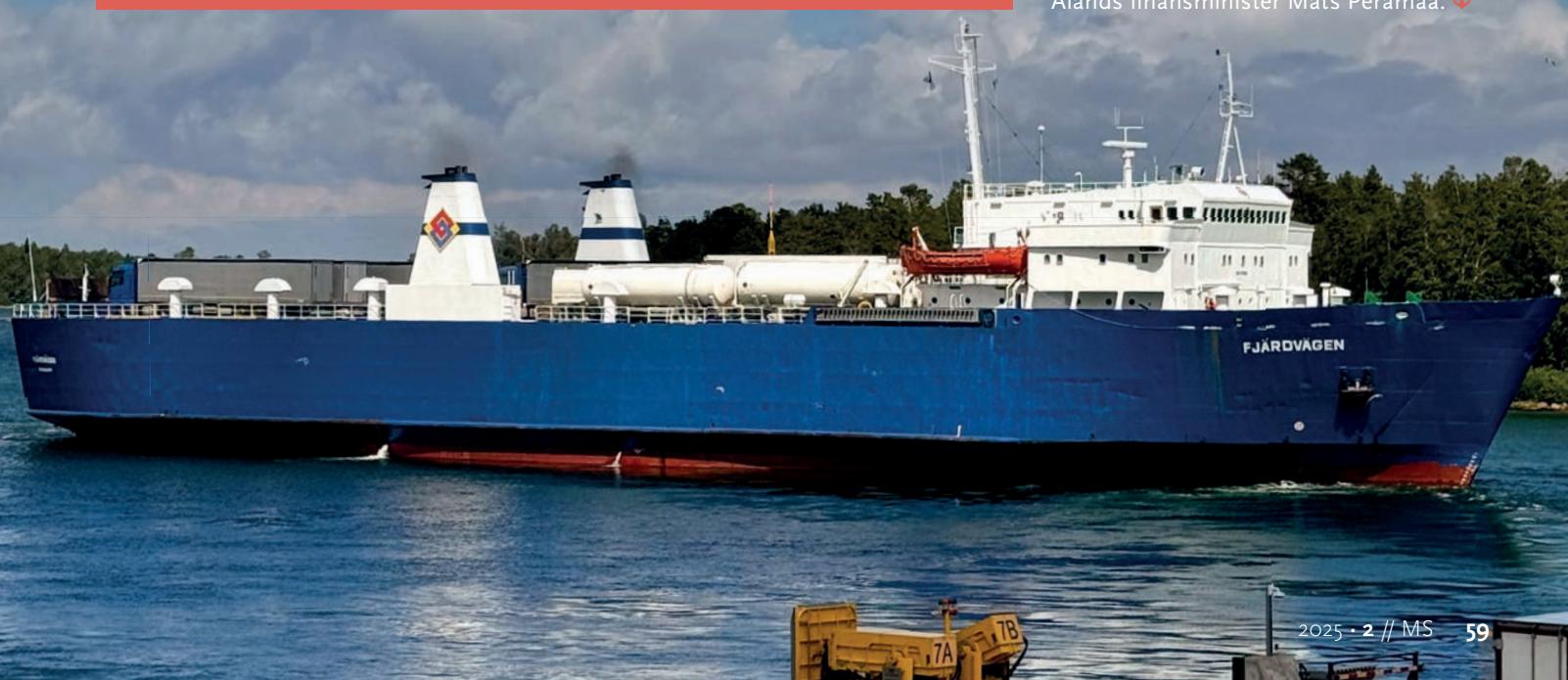
– Finnlines fartyg stannar vid Åland och tar med sig frakt härifrån, men deras trafik är inte byggd/skräddarsydd för att betjäna Ålands försörjningsberedskapstransporter. M/s Fjärdvägen däremot finns för att uppfylla detta behov, sammanfattar Ålands finansminister Mats Perämaa. ♦

M/s Fjärdvägen uppfyller tre viktiga kriterier för sjöfartens försörjningsberedskap:

Det mest tillförlitliga sättet att trygga försörjningsberedskapen för Finlands sjötransporter i undantags- och störningssituationer är:

- ett finskt rederi,
- ett fartyg under finsk flagg och
- en finländskt besättning.

Rederi Ab Lillgaard är ett åländskt rederi med ett fartyg: M/s Fjärdvägen. Sjömännen som arbetar på fartyget är finländska, lokala sjömän som känner rutten mellan den åländska skärgården och fastlandet som sin egen ficka. Vi behöver sådana sjömän och fartyg.



Regeringen föreslår ”sparklag” – propositionen rör också sjöfarten

Sjömans-Unionen accepterar inte regeringens proposition där man vill underlättा uppsägningen av arbetstagare. Propositionen är en ännu radikalare försvagning av arbetstagarnas anställningsskydd än vad som står i regeringsprogrammet. I propositionen föreslår man en ändring av arbetsavtalslagen och sjöarbetsavtalslagen.

TEXT SAANA LAMMINSIIVU BILD GETTY IMAGES



Regeringen föreslår märkbara förändringar i grunderna för uppsägning av arbetstagare. För närvanande krävs ett *vägande skäl* för att säga upp en arbetstagare, men i fortsättningen skulle det räcka med ett *sakligt skäl*. Regeringens förslag rör också sjöfarten. Löntagardriften har framfört en avvikande mening om regeringens ”sparklag”.

Vad föreslår regeringen?

Det blir lättare att säga upp arbetstagare

om regeringens proposition går igenom. I fortsättningen blir det ännu lättare att få sparken.

Sakligt skäl

För att avsluta ett arbetsavtal skulle det i fortsättningen räcka med ett ”sakligt skäl”. Saker som ogrundad sjukfrånvaro, ständig underprestation på jobbet, försummelse av arbete eller ett osakligt beteende hos en arbetstagare skulle kunna leda till att man får sparken.

I fortsättningen skulle även ändrade arbetsförutsättningar som gör att arbetstaga-

ren inte längre klarar av att utföra sina arbetsuppgifter kunna leda till uppsägning.

Varningsförfarandet behöver inte följas

I dag ska arbetsgivaren ge arbetstagaren en varning om han eller hon missköter sig. Enligt lagen behöver man inte följa varningsförfarandet om:

- arbetstagaren även utan en varning borde ha förstått allvaret och det klandervärda i sitt förfarande,
- man tidigare har fått en varning som pe-

kar på en liknande klandervärdhet eller likgiltighet.

Skyldigheten att omplacera arbetstagare försvagas

I dag måste arbetsgivaren före en uppsägning ta reda på om det går att undvika uppsägning genom att omplacera arbetstagaren i ett annat arbete. I fortsättningen gäller omplaceringskyldigheten endast vid försämrade arbetsförutsättningar.

Uppsägningsgrunderna kan inte fastställas på ett uttömmande sätt i lagen, utan prövas från fall till fall. Domstolarna kommer i fortsättningen sannolikt komma att få in många rättsfall som rör uppsägningar.

Löntagarsidan motsätter sig starkt sparklagen

Regeringens förslag om uppsägningsgrundar som utgår från arbetstagarens person bereddes på trepartsbasis. Arbetsgruppen var inte enig i arbetet och löntagarorganisation FFC, STTK och Akava lämnade en avvikande mening.

– Regeringens förslag innehåller inte ett enda element som är balanserande för arbetstagarna, konstaterar FFC:s jurist **Katriina Sahlberg** som var med i arbetsgruppen och fortsätter

– Om förslaget går igenom som det är kommer ca 1,2 miljoner löntagare i Finland att i flera år leva i ovissitet om vilken nivå uppsägningströskeln egentligen kommer att ligga på.

Arbets- och näringsministeriet skickade propositionen på remiss den 24 februari. Lagen föreslås träda i kraft den 1 januari 2026.

Varför vill man strama åt den nuvarande lagen ytterligare?

Petteri Orpos (Saml) regering motiverar förslaget med att det blir lättare för små och medelstora företag att anställa personal. Regeringens mål är att förbättra sysselsättningen och få företagen att våga anställa. Med lagen vill man minska riskerna med att anställa och förbättra personalomsättningen "dock utan att ogrundat äventyra arbetstagarnas anställningsskydd".

Svagheterna i propositionen avslöjades vid en presskonferens

MÅNDAGEN den 24 februari 2025 anordnade arbets- och näringsministeriet en presskonferens om försvagningen av grunderna för uppsägning av arbetstagare lagom efter att Industrifacket söndagen den 23 februari 2025 hade meddelat att de nått ett avtal om kollektivavtal med teknikindustrin och kemiindustrin. Industrifacket lyckades få in både sakligt och vägande skäl i det färskta kollektivavtalet. Det räddar däremot inte arbetstagarna i andra branscher – och särskilt inte arbetstagare i små företag i oorganiserade branscher som propositionen särskilt riktar sig mot. Den 24 februari hade det gått tre år sedan kriget i Ukraina inleddes, så det var förväntat att regeringens förslag om en "sparklag" för arbetstagare skulle få mindre uppmärksamhet i medierna.

Enkelt sätt att bli av med arbetstagare
Tidningen Sjömannen deltog i den snabbt anordnade presskonferensen om propositionen den 24 februari 2025 vid arbets- och näringsministeriet. Statssekreterare **Mika Nykänen** presenterade ändringen av uppsägningsgrunderna som utgår från arbetstagarens person med orden: det handlar inte om "revolution, utan evolution". Efter dessa ord fick tidningen Sjömannen en stark känsla av att Finland är på väg mot de händelser som vi bevitnat i USA de senaste veckorna, där alla offentligt anställda sades upp, ända ner till personalen som sköter kärnkraftverken.

Tidningen Sjömannen gav direkt och svavelosande respons om propositionen till statssekreterare Mika Nykänen och lagstiftarna vid ministeriet: syftet med lagen är helt klart att enkelt kunna göra sig av med arbetstagare. Tjänstemännen vid ministeriet kunde inte ge några siffror på propositionens sysselsättningseffekter, trots att lagen motiveras med att den ska göra det lättare för framför allt små före-

tag att anställa personal. Tvärtom kan man tydligt se att lagens enda mål är att göra sig av med arbetstagare som arbetsgivaren tycker är "jobbiga".

Regeringens förslag rör också sjöfarten

Regeringens förslag rör också sjöfarten, som är oerhört viktig för att trygga den finska sjöfartens försörjningsberedskap och sjötrafiken.

– Sjöfarten lider för närvarande brist på arbetskraft och varje sjöman behövs på Östersjön med tanke på det säkerhetspolitiska läget på Östersjön, konstaterade tidningen Sjömannen för statssekreteraren och tjänstemännen vid ministeriet.

I ett läge där fartyg i den ryska skuggflottan seglar på Östersjön och gasledningar och datakabler kapas både här och där är det mer än ett svagt förslag från den finska regeringen att motivera uppsägningen av arbetstagare med t.ex. att man förbättrar arbetssäkerheten, som statssekreterare Mika Nykänen lyfte fram. Vilken arbetssäkerhet kan bekvämlighetsflaggfartygen på Östersjön ha? Eller Kina, där man tillverkar produkter i dåliga eller obefintliga arbetsförhållanden? Man borde peka ett anklagande finger mot dessa länder och medge att saker och ting har skötts bra i Finland – det är t.o.m. vårt trumfkort i världen.

En annan mycket bra fråga är också varför det finska regeringsprogrammet inte innehåller något om att främja exporten, vilket vårt land är i starkt behov av. Den finska regeringen tycks lägga all sin energi på nedskärningar och på att klämma till arbetstagarna. Så får man inte Finland att resa sig, utan istället försvagar man landet ytterligare. Enligt statistik från arbets- och näringsministeriet var 321 000 personer arbetslösa i december, vilket är 24 000 fler än föregående år. ☩

Lönefordringar på nästan 220 000 USD till besättningarna på Coscos Green-fartyg på mindre än ett år

Besättningarna på det kinesiska rederiet Cosco Shipping Lines Green-fartyg har fått totalt 219 129,67 USD för lite i lön under ett år. Det är bara fall som kommit till inspektörernas kännedom.

TEXTKÄLLA: ITF-INSPEKTÖRER BILD SAANA LAMMINSIIVU

De stora kinesiska fartygen transporterar kemisk massa åt Metsä Group

I början av 2024 satte det kinesiska statliga bolaget Cosco Shipping Lines nya, stora torrfraktfartyg i trafik på Östersjön. Coscos fartyg kör kemisk massa åt Metsä Group från Kemi. Coscos stora fartyg kör också regelbundet frakt från andra finska hamnar, vanligtvis på rutten Finland–Kina–Sydamerika–Holland–Tyskland–Finland.

I Finland övervakar Sjömans-Unionens och AKT:s ITF-inspektörer att arbetsvillkoren följs på fartyg under bekvämlighetsflagg. Inspektörerna övervakar att besättningens arbetsvillkor på dessa fartyg är i ordning. Ett fartyg under bekvämlighetsflagg är ett fartyg som har registrerats under en annan flagg än fartygets hemstat för att undvika skatter och lönekostnader. Fartyg registreras under bekvämlighetsflagg för att undvika bl.a. beskattnings- och lagarna i fartygsägarnas hemstat. Å andra sidan är det också normalt att döbla vem som äger fartygen. ITF har för närvarande definierat 43 stater som bekvämlighetsflagg (flag of convenience).

Coscos jättefartyg kom till Östersjön i början av 2024

Kinesiska Cosco Shippings nybyggnationer började trafikera till finska hamnar i början av 2024. Det första fartyget som seglade till

Finland var M/s Green Kemi, som kom till Nordsjö hamn i Helsingfors i januari 2024. I februari 2024 kom M/s Green Rauma till Kemi hamn.

Inspektion av M/s Äänekoski i Kotka

De första bristerna kom till inspektörernas kännedom i mitten av april 2024 i samband med en inspektion av M/s Green Äänekoski i Kotka. Vid inspektionen framgick det att fartygets befälhavare inte hade någon som helst kännedom om att det tecknats/fanns ett gällande kollektivavtal på godtagbar nivå för fartyget. Då kollektivavtalet tecknades hade arbetsgivaren inte justerat besättningens löner så att de motsvarade kollektivavtalet.

Arbetsgivaren fortsatte att använda de gamla arbetsavtalet på fartyget och betalade ut löner enligt de gamla, svagare kollektivavtalet. Arbetsgivaren betalade de kinesiska sjömännen bonusar som översteg minimilönerna i kollektivavtalet, men lönerna till de indonesiska sjömännen understeg t.o.m. de internationella minimilönerna.

Fartyget hade också två praktikanter varav den ena var från Etiopien och den andra från Indonesien. Den etiopiska praktikanten fick mer än dubbelt så hög lön som den indonesiska praktikanten.

I samband med inspektionen betalade arbetsgivaren ut lönefordringar på 8743,83

USD till besättningen och korrigrade deras arbetsavtal.

Inspektion av M/s Green Rauma i Kemi

Nästa inspektion gjordes i slutet av juli 2024 på M/s Green Rauma, som befann sig i Kemi. Vid inspektionen framgick det att det fanns en del att rätta till i besättningens arbetsavtal. Besättningen hade inte fått betalt för övertidsarbete. En praktikant på fartyget hade inte någon praktikbok eller något annat intyg som visade att han var en genuin praktikant från skolan. Fartyget har ett gym, men den enda utrustningen där är ett pingisbord.

I samband med inspektionen betalade arbetsgivaren ut lönefordringar på 2635,11 USD till besättningen och korrigrade deras arbetsavtal.

Avlöningslistorna totades ihop för inspektionen

Besättningen på M/s Green Rauma tog senare kontakt med inspektörerna och berättade att avlöningslistorna som visades upp i samband med inspektionen hade totats ihop för ITF-inspektionen. Besättningen fick fortfarande löner som låg under de internationella minimilönerna.

Dessutom framgick det att största delen av besättningen hade kommit till fartyget redan då fartyget låg på varv. På besättningslistan hade man skrivit datumet då fartyget lämnade varvet, så besättningen hade

redan varit på fartyget till slutet av sin avtalsperiod. Många av besättningsmedlemmarna ville åka hem, men hade fått ett nekande svar från rederiet.

Bemanningsföretaget krävde tillbaka lönefordringarna från besättningen

Sju besättningsmedlemmar skickades hem från Finland genom inspektörernas försorg. I Helsingfors betalade arbetsgivaren ut nya lönefordringar på 45 027,13 USD till besättningen. Därefter krävde indonesiska bemanningsagenten att indonesiska besättningen betalade tillbaka lönefordringarna till bolaget. Inspektörerna krävde dock ett utlåtande från dem där de godkända lönefordringarna till besättningen konstaterades vara korrekt utbetalda löner och ett löfte om att bemanningsagenten eller bolaget inte ska försöka ta tillbaka pengar från besättningen.

En rapport skrevs om fallet och godkändes i Internationella arbetsorganisationen ILO:s och Internationella sjöfartsorganisatjonen IMO:s gemensamma databas över övergivna sjömän. Rapporten finns att läsa på wwwex.ilo.org/dyn/r/abandonment/seafarers/home

Kontakt från

M/s Green Äänekoski

Därefter kontaktades inspektörerna om att M/s Green Äänekoski var på väg mot Holland och att man hade en liknande situation på fartyget: besättningen hade inte fått löner enligt kollektivavtalet. Rederiet tänkte också skicka hem besättningen innan fartyget kom till Finland så att man inte skulle få problem med inspektionerna.

Bevis på brister i löneutbetalningarna skickades till inspektörerna. Inspektörerna

bad inspektörerna i Holland om hjälp, och de besökte M/s Green Äänekoski. I samband med inspektionen betalades lönefordringar på 63 053,00 USD ut till besättningen.

Ny inspektion på M/s Green Kemi: lönerna hade inte betalats ut

I januari 2025 gjordes en ny inspektion på M/s Green Kemi i Kemi hamn. Vid inspektionen framgick det att besättningen fortfarande inte hade fått löner enligt kollektivavtalet. Till följd av inspektionen betalade arbetsgivaren ut lönefordringar på 46 019,85 USD till besättningen.

Inspektörerna fick också bevis på att indonesiska bemanningsagenten hade instruerat besättningen att betala tillbaka pengarna till bolaget. I meddelandet till besättningen förklarade en representant för bemanningsbolaget för besättningen att penningöverföringen bara var en "formalitet" så att fartyget inte skulle kvarhållas och att de utbetalda pengarna skulle skickas tillbaka till bolaget.

Bemanningsföretagets verkställande direktör flög till Kemi för att gå ombord på fartyget och reda ut situationen. Till slut skickades fyra besättningsmedlemmar hem från Kemi.

M/s Green Helsinki: begäran om hjälp från Brasilien

I mars 2025 kom ett meddelande från M/s Green Helsinki, som anlände till Vitoria i Brasilien. De finska ITF-inspektörerna hade inspekterat fartyget i november 2024. Vid tidpunkten för inspektionen hade besättningens löner betalats ut rätt. Av de bevis som man fått framgick det också att löner-

na betalades ut rätt fram till att fartyget lämnade Europa.

Därefter "utmätttes" lönerna tillbaka genom att betala besättningen lägre löner så att de utbetalda lönerna i genomsnitt hade varit i enlighet med det ursprungliga arbetsavtalet under hela avtalsperioden, vilket hade varit under de internationella minimilönerna. På så sätt hade bolaget vunnit. Bolaget hade också informerat besättningen om sin avsikt att skicka hem dem innan fartyget kom till Europa så att det skulle bli svårare att åka fast.

ITF-inspektörerna samlade dock in ett fullmaktsbrev från besättningen som gav dem rätt att representera besättningen och sköta deras lönefordringar. Arbetet samordnades av inspektörerna i Finland och Brasilien.

Arbetsgivaren betalade slutligen ut lönefordringar på 53 650,75 USD till besättningen och en del av besättningsmedlemmarna kunde tryggt åka hem.

Lönefordringar på nästan 220 000 USD till besättningarna på Green-fartygen på mindre än ett år

Lönefordringar på totalt 219 129,67 USD har betalats ut till besättningen på det indonesiska rederiet Cosco Shipping Lines Green-fartyg på mindre än ett år. Det är bara fall som kommit till ITF-inspektörernas kännedom.

I samband med inspektionerna har det framkommit att arbetstagare av olika nationaliteter har fått olika löner. Rederierna blir hela tiden allt påhittigare när det gäller att hitta sätt att betala ut löner under de internationella minimilönerna till sin besättning. ↴





SPÖKSKEPP på horisonten?

Enligt statistik från Internationella Transportarbetarfederationen ITF övergavs fler än 3 100 sjörövare på världens hav 2024. Finns det någon väg till trygghet för sjörövaren om arbetsplatsen över natt blir ett flytande fängelse som det inte går att komma ifrån?

TEXT SANNALEENA KALLIO BILD CANVA / TEKOÄLYLLÄ TOTEUTETTU KUVA

På Internationella Transportarbetarfederationen ITFs webbplats finns det berättelser och foton från fall där ett fartyg har lämnats att vänta på "last" eller att "hamninspektionen ska vara över" i flera månader. Besättning vars tidsbegränsade arbetsavtal har löpt ut sedan länge får inte åka hem, eftersom fartyget inte kan lämnas tomt utan tillsyn och rederiet har lagt beslag på passen och andra resehandlingar för att säkerställa det.

I de värsta fallen finns det inte mat, dricksvatten eller läkemedel på fartyget, bränslet är slut och utan el fungerar inget.

Besättningen har inte fått lön på flera månader och de har inte pengar för att själva ordna resan hem. Besättningen är helt beroende av hjälp och stöd utanför fartyget. Det erbjuder ITFs lokala representanter runt om i världen och allmänna välgörenhetsorganisationer.

Enligt ITFs statistik anmälde 312 fartyg inklusive besättning som övergivna 2024. Motsvarande siffra föregående år var 132. Antalet fall har alltså ökat explosionsartat sedan man började samla in statistik systematiskt 2016. Ca 90 procent av de övergivna fartygen seglade under s.k. bekvämlig-

hetsflagg, men en ständigt växande andel av de övergivna fartygen saknade flagg. De övergivna fartygen är oftast gamla, i dåligt skick och i slutet av sin livslängd.

Enligt samma statistik kontaktade fler än 3 100 sjörövare ITFs personal på olika håll i världen av närmnda skäl 2024. Antalet har nästan fördubblats från föregående år. De flesta av de övergivna sjörövarena kommer från Indien, övriga från bl.a. Syrien, Ukraina, Filippinerna och Indonesien. Den totala mängden obetalda löner uppgick till över 20 miljoner USD, av vilka ITF har lyckats driva in över hälften för sjörövaren.

Enligt ITF:s statistik anmälde 312 fartyg inklusive besättning som övergiuna 2024. Motsvarande siffra föregående år var 132. Antalet fall har alltså ökat explosionsartat sedan man började samla in statistik systematiskt 2016.

”

Flest fartyg överges enligt ett meddelande från ITF i Mellanöstern, speciellt området runt Förenade Arabemiraten och den turkiska kusten. Bakgrunden till dessa fall är en obefintlig lagstiftning, bristfälliga försäkringar på fartygen, ineffektiv myndighetstillstyrn både i hamnen och av flaggstaterna samt en ansvarslös attityd från rederierna.

Fallen registreras i en gemensam databas som upprätthålls av FN:s underorganisationer ILO och IMO (<https://wwwex.ilo.org/dyn/r/abandonment/seafarers/hom>).

Begreppet övergivande

När kan ett fartyg och dess besättning betraktas som övergivet, dvs. vad betyder det engelska begreppet "abandonment"? Definitionen ingår i sjöarbetskonventionen (Maritime Labour Convention) som antogs 2006 på trepartsbasis av Internationella arbetsorganisationen ILO.

Det är fråga om övergivande när rederiet i strid mot sjöarbetskonventionen, tillämplig nationell lag eller arbetsavtalet inte betalar för sjörövarens hemresa, lämnar sjörövaren utan nödvändigt uppehälle och stöd eller i övrigt ensidigt kapar banden till sjörövaren. Det är fråga om det sistnämnda t.ex. när rederiet försummar utbetalningen av sjörövarens löner för minst två månader. Om bara ett av dessa kriterier uppfylls handlar det om övergivande.

Finland har ratificerat sjöarbetskonventionen och den trädde i kraft som en del av Finlands rättssystem 2013. Konventionen är också en del av EU-lagstiftningen.

Ändringarna i konventionen blir tillägg i sjöarbetsavtalslagen

ILO vidtog juridiska medel för att lösa

problemet med övergivande redan 2014. Då lades bestämmelser till i sjöarbetskonventionen om arbetsgivarens skyldighet att ställa säkerhet eller teckna en försäkring för att täcka och säkerställa att sjörövarens rätt enligt konventionen till hemresa och uppehälle och till obetalda löner förverkligas i de fall där arbetsgivaren är insolvent eller har gått i konkurs. De kompletterande bestämmelserna trädde i kraft i början av 2017. Finland har också godkänt ändringarna i konventionen.

Ändringen i konventionen innebar att varje stat som undertecknat konventionen i sin lagstiftning ska kräva att varje fartyg som seglar under dess flagg har ett gällande ekonomiskt skyddssystem för att uppfylla nämnda skyldigheter. Skyddssystemet kan vara ett socialt trygghetssystem, en försäkring, en nationell fond eller ett annat liknande system. I Finland tryggas fordringarna som baseras på sjörövarens anställningsförhållande av såväl sjöpanträtt som ett löneskyddssystem. I 13 kap. i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) lade man dessutom till 13 a §, enligt vilken arbetsgivaren då fartyget opererar i utrikesfart ska teckna och vidmakthålla en särskild försäkring eller ställa annan ekonomisk säkerhet som täcker arbetstagarnas resekostnader för hemresor inklusive uppehälle samt eventuell sjukvård, fordringar som grundar sig på ett anställningsförhållande för högst fyra månader samt de kostnader och ersättningar för lön under sjuktid, sjukvård eller begravning som ingår i arbetsgivarens omsorgsplikt.

Enligt konventionen ska en handling som bekräftar att arbetsgivaren har en gällande försäkring eller säkerhet för nämnda situationer finnas till påseende på fartyget på t.ex. en

anslagstavla. Handlingen ska uppge kontaktuppgifterna till den part som arbetstagaren vid behov själv kan kontakta direkt och lägga fram krav på ersättning för obetalda löner eller kostnader för hemresan.

ITF och Sjömans-Unionen hjälper

På sin webbplats publicerar ITF en förteckning över de fartyg som man anser uppfyller kriterierna för abandonment. Där finns också länkar och anvisningar till sjörövare om hur man kan försöka att undvika att hamna i en sådan situation och vad man ska göra om t.ex. lönen inte betalas ut eller det inte finns mat på fartyget. Anvisningarna och hjälpen är guld värda för sjörövare i omänskliga förhållanden.

Sjömans-Unionen är medlem i ITF. Sjömans-Unionens ITF-inspektörer deltar under ledning av sin kordinator i ITF:s bekvämlighetsflaggkampanj i finska hamnar. Trots sitt namn är kampanjen en ständig verksamhet och ett ständigt arbete för att rensa bort bekvämlighetsflagg, dvs. undermåliga arbetsvillkor och -förhållanden, från sjöfarten. Om ett övergivet fartyg eller en illa behandlad besättning skulle hamna i finska kustvatten skulle Sjömans-Unionens anställda kontakta fartyget och besättningen, utreda situationen och behovet av hjälp, lägga fram nödvändiga krav till arbetsgivaren, rederiet, försäkringsbolaget eller flaggstatens myndigheter vid behov med "handräckning" från ITF-anställda i andra länder. ♀

Källor:

<https://www.itfseafarers.org/en/resources/abandoned-seafarers>
<https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Seafarer-abandonment.aspx>



Ines Hilgendorf serverar den varma morgonomeletten. Hon har regelbundna arbetstider, trots att den övriga besättningen ofta måste vara flexibla med sina arbetstider i trampfart.



Mässen och köket på M/s Meri ligger i fören på första däck. Ines Hilgendorf berättar att fartyget byggdes för en mindre besättning. Nu lagar Ines mat åt tio personer.

Maten får inte vara trist

Besättningen har rätt till god och hälsosam mat.

TEXT SIRPA SUTINEN BILDER MATIAS RAJALA, INES HILGENDORF OCH SIRPA SUTINEN

Det finns åtminstone en sak som **Ines Hilgendorf**, kock på M/s Meri, vägrar att tumma på i sitt jobb.

– Besättningen på fartyget har rätt att få färsk grönsaker och frukter. Det är viktigt att besättningen mår bra. Det kompromis-sar jag inte med.

Ines vill också att det ska finnas färsk mejeriprodukter i kylskåpet, som yoghurt och surmjölk. Mejeriprodukter med lång hållbarhet har man för nödsituationer.

Meriauras fartyg M/s Meri är speciellt på så sätt att man inte gör några regelbundna hamnbesök för att fylla på matförråden. Man är till havs tills lasten har levererats eller man kommer till en hamn där man häm-

tar ny last. På ett trampfartyg kan det ibland gå två veckor innan man kan fylla på med proviant igen.

– Vi kan vara utan färsk grönsaker eller frukter i en eller ett par dagar. I en nödsituation klarar vi oss en vecka. Jag försöker mitt bästa om jag bara vet att vi har en lång sjöresa framför oss. Jag pratar med kapte-nen om när vi kommer till nästa hamn.

Ines beskriver besättningen på fartyget som "hard core sailors" som inte klagar i onöдан. Arbetet i trampfart kräver flexibilitet.

– De förstår om det saknas något.

Proviant i olika europeiska hamnar

Tillgängligheten till livsmedel och priserna

på dem varierar på olika håll i Europa. Översättningsfel kan också ställa till problem när man beställer proviant. I europeiska hamnar får man inte alltid det man beställt.

– Skivad ost finns inte överallt. Mjölet och kvargen är annorlunda än i Finland.

I de stora hamnarna föredrar varuleverantörerna stora produktpartier.

– Det går inte att ta emot 20 kilo kyckling-bröst i kylutrymmet på ett litet fartyg om man beställt sex kilo.

Man får andra produkter i Polen än i Spanien.

– Norge är ett väldigt dyrt land, men vi hämtar proviant även där om vi behöver det.

Fartygets besättning består av nio personer från olika länder.

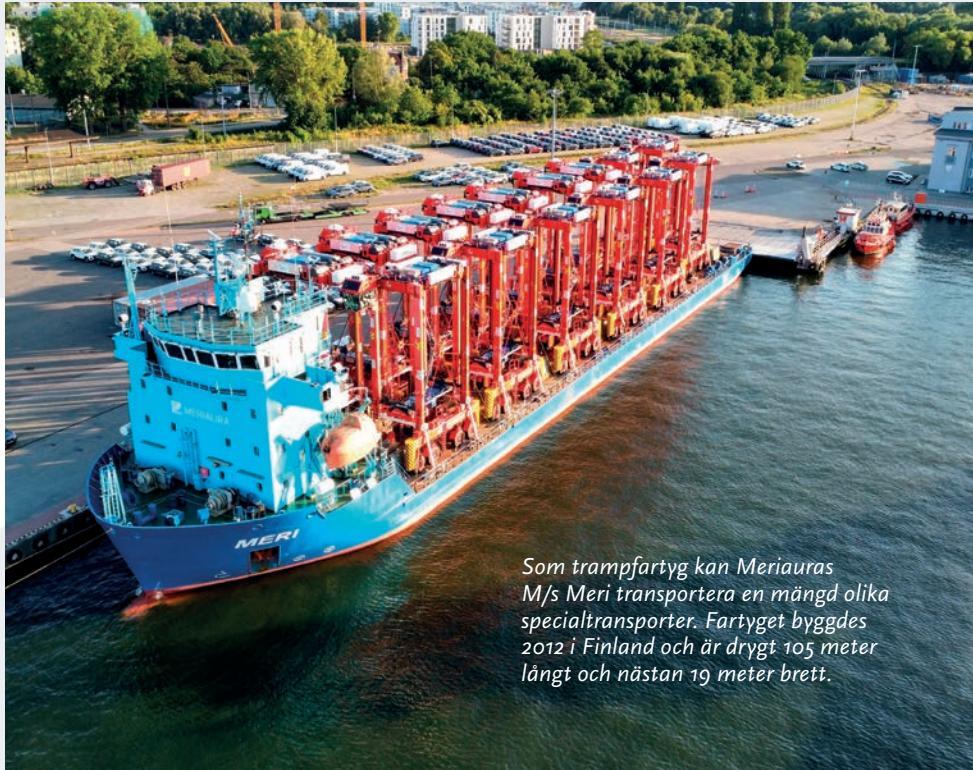
– Själv är jag tysk men bor i Finland.

M/s Meri åker sällan till Finland, så man har inte alltid bekanta finska produkter.

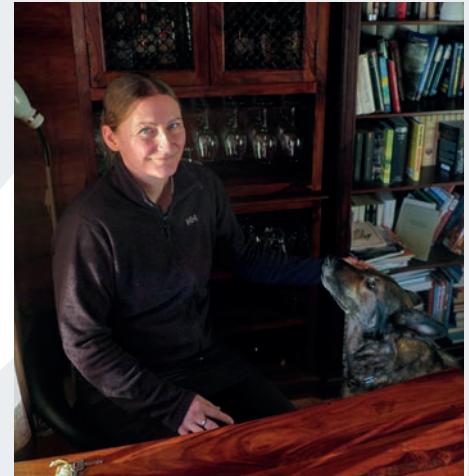
– När vi åker till Finland köper vi rågbröd till frysen och surskorpor. Köttprodukter lägger vi i fartygets frysbox. I Finland köper vi också korv, som HK:s blå, stora kaffefilter och sittunderlag till bastun.

När hon beställer frukt väljer Ines sådant som håller länge och som är populärt.

– När jag vet vilka som är med i besättningen vet jag vad de vill ha.



Som trampfartyg kan Meriauras M/s Meri transportera en mängd olika specialtransporter. Fartyget byggdes 2012 i Finland och är drygt 105 meter långt och nästan 19 meter brett.



I hemmet i Libelits i norra Karelen har Ines Hilgendorf ställts fram sina pyrografiärbeten. Det är en kreativ hobby som hon har haft i flera år, men nu är det satt på paus eftersom hon saknar arbetsutrymme. Den gemensamma hunden Kassu får njuta av Ines sällskap i naturen i norra Karelen i fem veckor.

Hälsosamma fettar och sallader – men i arbetet på ett fartyg behöver man också kött

Ines har arbetat på samma fartyg i ungefär fem år. Innan det arbetade hon på ett liknande fartyg i samma rederi.

När det kom nya kostrekommendationer i Finland i julas befann sig Ines på fartyget och hann inte följa debatten som följe av nyheterna. Rekommendationerna förordar en grönsaksbetonad kost, fullkornsspannmål och fler baljväxter. Däremot rekommenderas man att minska användningen av rött kött och använda en rimlig mängd mejeriprodukter. Man bör också minska på saltet, liksom charkprodukter.

Ines berättar att det alltid finns olika sallader vid måltiderna på fartyget. Grönsallad och ett par sallader med t.ex. ost eller fisk.

– Det kan vara potatissallad eller kålsallad. Om färskvarorna är slut kan vi ha olika kålsallader i flera dagar.

Kött serveras varje dag på fartyget. Kocken vet att besättningen vill ha det och vill inte tumma på det.

– Om vi är till havs kan jag göra en slät grön-sakssoppa till lunch. För övrigt gäller det att komma ihåg att besättningen gör ett tungt fysiskt arbete på däck. Maten är viktig.

Fisk är inte någon självklarhet på matbordet till havs.

– Om man inte kan hämta fisken själv i butiken kan man inte veta om den är bra. Jag lagar oftast lax.

Kvaliteten på fryst vit fisk är enligt Ines ofta tvivelaktig.

Hon diskuterar inte användningen av salt. Salt gör sitt för att lyfta smaken på maten.

– Jag använder inte för mycket salt, men maten måste smaka. Den får inte vara trist eller smaklös.

När det gäller kryddor lyssnar hon på besättningen.

– Jag är försiktig med chili. Tur att de gillar vitlök.

Köttfärs och ost finns alltid i kylskåpet för kvällsmackan och frukost. Hälsosamma fettar ingår dagligen i matlagningen och brödet som Ines bakar till soppan innehåller frön. Potatismoset måste innehålla smör och om man vill ha grädde i maten så finns också det.

Improviserade menyer

På en fem veckor lång törn lagar Ines maten kreativt. Hon har ingen veckomeny.

– Första och sista veckan kan det vara några rätter som är desamma, som pizza och laxsoppa. Då behöver inte någon äta

samma mat två gånger eftersom besättningen byts ut. Längden på törnen kan däremot variera beroende på frakten.

I Ines kök luktar det inte ärtsoppa på torsdagar och det är inte alltid biff på lördagar. Hon har inte fått några klagomål på att hon bryter mot traditionerna.

– Men om jag gör ärtsoppa så gör jag det på en torsdag.

Ines lagar inte bara finsk eller tysk mat, utan gör maträtter från olika kulturer, som det kinesiska eller indiska köket.

– Om jag saknar idéer frågar jag besättningen vad de vill ha. Själv tycker jag inte om makaronilåda, men jag gör det eftersom kilarna tycker om det.

Ines medger att världen förändras och att man måste lära sig nya saker.

– Rederiet erbjöd en Mepa-kurs i vegetarisk och vegansk mat, men jag kunde inte gå på grund av törnen.

En kock måste kunna ta hänsyn till matalergier. Ines berättar att hon är ganska bra på vegetarisk mat, men att en vegansk kost skulle bli svårare. Det går inte alltid att skaffa speciella livsmedel överallt i Europa.

– Om det finns många specialkoster räcker tiden inte till. Det är inte något problem på ett stort fartyg eftersom det är mer folk i köket. ☺



Kassa vastaa

Huolella tehty hakemus nopeuttaa hakemuksesi käsitellyä

Huolellisesti täytetty hakemus, jossa on mukana kaikki tarvittavat liitteet nopeuttaa sen käsitellyä. Tässä vinkit sujuvaan asiointiin:

→ 1. Täytä hakemus huolella

eAsiointi ohjaa sinua hakemuksen täyttämisesä. Hae päivärahaa aina hakujaksoittain, ei yksittäisiltä päiviltä. Kun täytät hakemusta, ilmoita hakujaksolle kaikki työttömyys- tai lomautuspäivät sekä työssäolopäivät.

Ensimmäinen hakemus:

- Kun työttömyys alkaa, voit täyttää ensimmäisen hakemuksen jo kahden kalenteriviikon jälkeen. Päätä hakemus sunnuntaihin. Ensimmäisen hakuviikon ei tarvitse olla kokonainen viikko.

Jatkohakemus:

- Ensimmäisen hakemuksen jälkeen hakujakso on aina joko neljä kalenteriviikkoa (ma-su) tai kalenterikuukausi.

→ 2. Toimita kaikki tarvittavat liitteet

Hakemusta täytäessäsi eAsiointi ohjaa sinua toimittamaan tarvittavat liitteet.

Välttämättömät:

- Työsuhteen päätyessä: Irtisanomisilmoitus tai kopio työtodistuksesta
- Lomautettuna: Lomautusilmoitus

Tarvittaessa:

- Palkkatodistus
- Sosiaalietuudet
- Henkilökohtainen verotuspäätös
- Verokortti: Saamme verottajalta suoraan palkka-verokortin tiedot. Voit hakea tarvittaessa muuton verokortin etuutta varten.

Otamme sinuun yhteyttä, jos tarvitsemme lisätietoja.

Lähettämäsi liitteet näkyvät eAsioinnin Liitteet-välilehdellä, ja kunkin liitteen kohdalla olevaa nuolta klikkaamalla voit myös tarkistaa, miltä lähettilästä näyttää.

→ 3. Seuraa hakemustasi eAsioinnissa

eAsioinnin kautta voit tarkistaa hakemuksesi käsitellytilanteen ja varmistaa, Liitteet-välilehdellä, että kaikki tarvittavat liitteet on toimitettu.

→ 4. Asioi kätevästi eAsioinnissa

eAsiointi on turvallinen ja nopea palvelu, joka on käytettävissä milloin vain. Sen kautta lähetetyt hakemukset, liitteet ja viestit saapuvat kassalle välittömästi. Kirjautuminen onnistuu pankkitunnuksilla tai mobiilivarmementeella. eAsioinnin kautta voit myös lähetä viestejä ja lisäselvityksiä helposti ja turvallisesti.

→ 5. Seuraa käsitellytilannetta

Verkkosivuiltamme löydät ajantasaisen tiedon hakemusten käsitellyajoista. Hakemukset käsittelemme saapumisjärjestyksessä.

→ 6. Lisävinkkejä

Verkkosivujemme Usein kysyttyjen kysymysten listalta voi myös löytyä vastaus sinua askarruttaviin kysymyksiin.

Toimimalla näiden vinkkien mukaan varmistat, että hakemuksesi käsitellään mahdollisimman nopeasti ja sujuvasti.

Lue lisää A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa



Kassan svarar

En noggrant ifyllt ansökan gör behandlingen snabbare

En noggrant ifyllt ansökan med alla nödvändiga bilagor gör behandlingen snabbare. Här får du tips om hur du sköter dina ärenden smidigt:

→ 1. Fyll i ansökan omsorgsfullt

Ansök alltid om dagpenning enligt ansökningsperiod, inte för enskilda dagar. När du fyller i ansökan ska du för ansökningsperioden ange alla dagar som arbetslös eller permitterad och de dagar du har arbetat.

Första ansökan:

- När du blir arbetslös kan du fylla i din första ansökan redan efter två kalenderveckor. Avsluta ansökan med en söndag. Den första ansökningsveckan behöver inte vara en hel vecka.

Fortsatt ansökan:

- Efter den första ansökan är ansökningsperioden alltid antingen fyra kalenderveckor (mån-sön) eller en kalendermånad.

→ 2. Lämna in alla nödvändiga bilagor

När du fyller i ansökan ger E-tjänsten dig handledning i vilka bilagor som ska lämnas in.

Nödvändiga:

- När anställningsförhållandet upphör: meddelandet om uppsägning eller en kopia på arbetsintyget
- Som permitterad: meddelandet om permitting

Vid behov:

- Löneintyg
- Sociala förmåner
- Personligt beskattningsbeslut
- Skattekort: Vi får uppgifterna på skattekortet för lön direkt från skattemyndigheten. Du kan vid behov beställa ett ändringsskattekort för förmånen.

Vi kontaktar dig om vi behöver tilläggsinformation.

De bilagor du har skickat till kassan visas på flikken Bilagor i E-tjänsten och genom att klicka på pilen vid varje bilaga kan du också se hur bilagan du har skickat ser ut.

→ 3. Följ upp din ansökan i E-tjänsten

Via e-tjänsten kan du se hur behandlingen av din ansökan framskrider och du kan säkerställa att alla nödvändiga bilagor har lämnats in.

→ 4. Sköt dina ärenden smidigt i E-tjänsten

E-tjänsten är säker, snabb och kan användas oavsett tid och plats. Ansökningar, bilagor och meddelanden som skickas via E-tjänsten kommer genast till kassan. Logga in med bankkoder eller mobilcertifikat. Via E-tjänsten kan du också enkelt och tryggt skicka meddelanden och kompletterande uppgifter.

→ 5. Följ upp ansökningsstatus

På vår webbplats hittar du aktuell information om behandlingstiderna. Vi behandlar ansökningarna i den ordning de har inlämnats.

→ 6. Tips om vanliga frågor

Du kan också hitta svar på saker du grubbilar över på vår webbplats. Där finns en lista med vanliga frågor.

Genom att sköta dina ärenden enligt de här tippen säkerställer du att din ansökan behandlas på snabbt och smidigt som möjligt.

Läs mer A-kassa.fi

Följ oss på some @AvoinKassa

WWW.SJOFART.AX

Sjömans-Unionen är med på mässan!

SJÖFARTENS DAG

22.5.2025 | MARIEHAMN, ÅLAND



Sjöfartens Dag arrangeras i år **torsdagen den 22 maj** på Alandica kultur och kongress i Mariehamn på Åland.

SJÖFARTENS DAG har ordnats sedan år 2001 och har utvecklats till att bli en mötesplats för hela sjöfartsbranschen. Över 100 företag deltar som utställare. Dagen består i övrigt av seminarier som behandlar bland annat sjöfartsmarknaden, miljö och teknik. Dessutom hålls rederipresentationer för studerande och Rederierna i Finland delar ut förtjänsttecken till sjöfarare.

MERCY SHIPS RACE 21.5.2025

DAGEN FÖRE, det vill säga **onsdagen den 21 maj**, ordnas Mercy Ships Race. Där kan man välja att gå eller springa 5 eller 10 kilometer, anmälningssavgiften går oavkortat till Mercy Ships Race och deras hjälperksamhet för de allra fattigaste. Vi utmanar företag och organisationer att sponsrera sina anställda och vi hoppas på stort deltagande. Det är även möjligt att delta på distans så att du går eller springer där du är!"

POHJOISEN OSASTO

KEVÄTKOKOUS 7.6.2025, OULU

Tervetuloa Pohjoisen osaston kevätkokoukseen 7.6.2025 klo 14.30 alkaen Scandic Oulu Stationiin Ouluun. Hallituksen kokous pidetään kello 13. Tervetuloa!

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

KESÄTEATTERI 4.6.2025 & 11.6.2025

Vaimoni on toista maata -kesäkomedia Naantalin Emma-teatterissa.

Ohjauksesta vastaa Jaakko Saariluoma. Rooleissa: Linda Wiklund, Pia Piltz, Markus Ilkka Uolevi, Joel Hirvonen.

Esityspäivät ovat ke 4.6. klo 19.00 ja ke 11.6. klo 19.00. Hinta osaston jäsen 20 € ja avec 25 € sisältää teatterilipun ja väliaikatarjoilun.

Maksu tilille **TSOP FI80 5542 4020 0093 83** viittettä **2532** käyttäen **8.5.** mennessä.

Osallistujien nimet ja esityspäivä s-postiin smu.osastoo06@gmail.com

Lippujen jako esityspäivinä klo 18.30 Kailon saaren puoleisessa päädyssä.

ETELÄ-SUOMEN OSASTO

KEVÄTKOKOUS 29.4.2025

Etelä-Suomen kevätkokous pidetään **29.4.2025 klo 15** ravintola Weeruskassa. Osoite: Porvoonkatu 19, 00510 Helsinki

SISÄ-SUOMEN OSASTO

RISTEILY SAVONLINNASSA

14.6.2025 KLO 17–19

Tervetuloa koko perheen kesätapahtumaan, mukaan voi ottaa puolison ja lapset.

Risteilylle ei ole omavastuuuta, ammatti-osasto tarjoaa risteilyn.

Sisä-Suomen osasto järjestää kesätapahtuman parin tunnin risteilyn Savonlinnassa.

Lähtö risteilylle Savonlinnan kauppatorin reunalta klo 17.00.

Risteilylle mahtuu max 60 henkilöä ilmoittautumisjärjestysessä.

Ilmoittautumiset tapahtumaan 4.6.2025 mennessä Sisä-Suomen sivujen kautta:

sisasuomi.smu.fi/yhteystiedot

Muistathan ilmoittaa, kuinka monta henkilöä mukaasi on tulossa.

Risteilyllä tarjotaan kalakeitto ja jälkiruoksi marjapiirakka vanilja-kastikkeella kahvin kera.

Peruutukset risteilylle toivotaan tehtävän viimeistään viikkoa ennen tapahtumaa ilmoittautumislomakkeella, jolla ilmoittuminenkin tehtiin, jotta voidaan ilmoittaa henkilöille, jotka ovat odottamassa mahdollisia peruutuspaikkoja tapahtumaan.

Tervetuloa!

**KULTAMERKIT/
GULDMÄRKERNA**

Timo Kyöstilä

Lauri Kirsilä

Hannu Kumpulainen

Hannes Karhu

Lili Autio

Teemu Kauto

Huomasitko?

Oman ammattiosastosi näet nyt suoraan Merimies-lehden takasivulta osoitekenttää. Jos huomaat kuuluvasi väärään osastoon voit pyytää osaston vaihtoa: jasenrekisteri@smu.fi

Märkte du?

Du kan nu se din fackavdelning på baksidan av tidningen Sjömannen i adressfältet. Om du tillhör fel avdelning kan du begära byte: jasenrekisteri@smu.fi

Turun työllisyysalue**MERITYÖNVÄLITYS**

Yhteyshenkilö: Ville Käldström

Palvelunumero: 044 796 5015

Sähköposti:

merityonvalitys.tyollisyysalue@turku.fi

Osoite:

Yliopistonkatu 27a, 20100, Turku
Palvelumme on valtakunnallinen.
Henkilökohtainen asiointi aina
aikavarauksella.

**Åbo sysselsättningsområde
SJÖMANSFÖRMEDLING**

Kontaktperson: Ville Käldström

Tjänstenummer: 044 796 5015

E-post: sjomansformedling

sysselsattningsomrade@turku.fi

Adress: Universitetsgatan 27 A,

20100, Åbo

Vår service är nationell. Tidsbokning krävs för att uträffa personliga
ärenden.



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2025

Luottamusmiesten täydennyskurssi 20.5.–21.5.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 22.9.–25.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 21.10.–22.10.

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Heikki Karla
p. 050 435 6094
heikki.karla@smu.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOTE
John Stenbergin ranta 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 Stenberggs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors
VÄXEL +358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi
E-ADRESS förnamn.efternamn@smu.fi
ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

AVOIN TYÖTTÖMYYSKASSA A-KASSA

PL 116
00531 Helsinki
a-kassa.fi

PUHELINPALVELU:
020 690 455

Puhelinpalvelun aukiolot:
ma-pe 8.30–12.00

poikkeukset aukioloissa voi tarkistaa:
a-kassa.fi/yhteystiedot

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

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN

PB 116
00531 Helsingfors
a-kassa.fi/sv

TELEFONTJÄNST:
020 690 455

Öppetider för telefontjänsten:
mån-fre 8.30–12.00

Undantag i öppettider meddelas på
A-kassans hemsida:
a-kassa.fi/sv/kontaktpunkter

E-TJÄNSTENS CHATT öppen alla vardagar
från 8:30 till 15, a-kassa.fi/sv/e-tjansten

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande
Joachim Alatalo
(09) 615 20 223 / 050 529 9206

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

Förtroendemannautbildning 2025

Kompletteringskurs för förtroendemän 20.5.–21.5.

Fortsättningskurs för förtroendemän II 22.9.–25.9.

Kompletteringskurs för förtroendemän 21.10.–22.10.

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Heikki Karla
tel. 050 435 6094
heikki.karla@smu.fi

Liitosihteeri / Förbundssekreterare

Heikki Karla
(09) 615 0259 / 050 435 6094

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

Asiantuntija / Ombudsman
Matias Widjekog
050 544 0174

Asiantuntija / Ombudsman
Niko Heino
(09) 615 0224 / 050 560 9204

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

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör
Marko Komeri
(09) 615 0252 / 050 574 6603

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

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

Talous- ja jäsenihteeri
Kirsil Kostiainen
(09) 615 20 217

Jäsenpalvelusiheteeri /
Medlemssekreterare
Saara Nordberg
(09) 615 0256

Taloudenhoitaja/Ekonomin
Jussi Katajainen
050 526 1965

Talouspäällikkö / Ekonom
Sini-Elena Kärsämä
(09) 615 0219 / 040 354 1945

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

VARAATHAN ETUKÄTEEN AJAN ASIANTUNTIJATAPAAMISEEN

Mikäli haluat tulla tapaamaan asiantuntijaa paikan pääle Helsingin tai Turun toimistolle, varmistathan että sinulla on tapaamisaika etukäteen sovittuna kyseisen asiantuntijan kanssa.

Tapaamisajan voi sopia suoraan sähköpostitse tai puhelimitse kyseisen asiantuntijan kanssa.

VÄNLIGEN BOKA TID I FÖRVÄG VIDMÖTE MED VÅRA OMBUDSMÄN

Om du vill träffa en ombudsman på plats på vårt kontor i Helsingfors eller Åbo, boka tid med den ifrågavarande ombudsmannen i förväg.

Du kan boka tid direkt via e-post eller telefon med den ifrågavarande ombudsmannen.