

MERIMIES

SJÖMANNEN

2/2024



Ajatuksia huoltovarmuudesta ja satamista

Tankar om
försörjningsberedskap
och hamnar

STOP hallituksen leikkauksille!

Hallituksen on kuunneltava
myös työntekijöiden ääntä!



26&58

M/s Prima Ladyn päällikkö
Casper Nyholm: merenkulun
huoltovarmuutta on vahvistettava



24&56

Når Kinas projekt:
Ett bälte, en väg redan Kemi?



32

STOP! nyt! -mielenosoitus
Helsingin Senaatintorilla 1.2.2024

sisältö | innehåll

- | | |
|--|--|
| 4 Suomen hallitus yrittää heikentää perusduunarin asemaa | 31 Tallinnan-liikenteen moottorialukset |
| 6 Edustajakokous – vaalitulos | 34 Mepan juuret syvällä historiassa |
| 10 Ulkomaanliikenteen työehtosopimus ja palkantarkistukset | 40 Utrikesfartens kollektivavtal samt löneförhöjningar |
| 11 Pohjoismainen Kuljetustyöntekijöiden federaatio NTF | 41 Strejkvarsel mot Nordic Jetline Finland blåstes av |
| 12 Palkkataulukot | 42 Lönetabeller 2024 |
| 14 Merimies kysyy, lakimies vastaa | 46 EU-valet 6.–9.6.2024 |
| 16 EU-vaalit 6.–9.6.2024 | 51 Kinas nya sidenväg |
| 18 Merenkulkijan kannattaa äänestää EU-vaaleissa | 54 SSB har djupa rötter i historien |
| 21 Kiinan uusi silkkitie | 56 När Kinas projekt Ett bälte, en väg redan Kemi? |
| 26 Ajatuksia huoltovarmuudesta ja satamista | 58 Tankar om försörjningsberedskap och hamnar |

SAK:n neuvotteluesitykset Suomen hallitukselle

SAK:laisten ammattiliittojen jäsenet järjestivät poliittisen työtaistelun 11.-24.3.2024, jotta Suomen hallitus kuuntelisi työntekijöiden ääntä. Lehden lähtiessä painon työtaistelua jatkettiin vielä yhdellä viikolla.

Pääministeri Petteri Orpon hallitus on syksystä lähtien jatkanut erilaisten työelämää heikentävien lakiesitysten viemistä eteenpäin, eikä ole suostunut neuvottelemaan työntekijäjärjestöjen kanssa. Kansalaisten enemmistö on hallituksen heikennyksistä eri mieltä hallituksen kanssa. Tällä hetkellä hallitusohjelmamuutokset hyödyttävät vain pelkästään työnantajia. SAK on ollut valmis neuvottelemaan työelämän uudistuksista, mutta hallituksen yksipuoliseen saneluun se ei taivu. Hallitusohjelmasta paistaa tällä hetkellä vahvasti läpi Elinkeinoelämän Keskusjärjestö EK:n ajatukset.

SAK on pyrkinyt toistuvasti löytämään neuvotteluyhteyden hallituksen ja työnantajien kanssa, joilla voitaisiin etsiä pehmenyksiä työntekijöiden kannalta anhariin heikennyksiin ja leikkauksiin. SAK:laisten ammattiliittojen suurimpia pelkoja on, että paikallisesta sopimisesta tulee työmarkkinoiden taksuudistus eli hyvän tavoitteen keho toteutus tuo suomalaisille työpaikoille viidakon lait ja sekaannuksen. SAK on esittänyt, että mikäli paikallista sopimista täytyy lisätä, tulee se toteuttaa siten, etteivät työntekijät ja rehelligiset yritykset kärsi siitä.

SAK on ollut valmis neuvottelemaan esimerkiksi näistä asioista:

– Ansiosidonnaisen työttömyysturvan leikkauksia on lievennettävä pienipalkkaisille, lapsiperheille ja ikääntyneille työttömille. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi siirtämällä päivärahan porrastusta myöhemmäksi, palauttamalla lapsikorotukset osittain ja helpottamalla ikääntyneiden mahdollisuuksia uusia ansiopäiväraha-oikeutensa.

– Paikallisen sopimisen osapuolten on määräydyttävä työehtosopimuksen mukaan. Jos yrityksessä ei ole luottamusmiestä tai

noudatettavaa työehtosopimusta, voi sopijaosapuolena olla luottamusvaltuutettu tai koko henkilöstö yhdessä. Lakiin olisi kuitenkin vahvistettava oikeus valita luottamusmies kaikilla työpaikoilla ja että luottamusmies on ensisijainen sopijaosapuoli.

– Jos oikeus paikalliseen sopimiseen laajenee järjestäytymätömiin yrityksiin, on sinne asetettava myös velvollisuuksia. Paikalliseen sopimiseen on säädettävä yleinen kohtuullisuussäännös, jonka mukaan yksinomaan työntekijöiden etuja heikentävä paikallinen sopimus on mitätön. Säännöstä olisi sovellettava vähintään silloin, kun paikallisen sopimuksen neuvottelevana osapuolena ei ole valtakunnallisen työntekijöiden yhdistyksen edustaja.

– Aikuiskoulutustukea ei lakkauteta, vaan uudistetaan tukea niin, että se tukee kansallisia tavoitteitamme osaamistason nostossa. Tukea kohdennetaan vähemmän koulutetuille työntekijöille, joilla on toisen asteen tutkinto tai tätä matalampi koulutustaso. Kehitetään tukea niin, että se tukee entistä paremmin työn ohessa tapahtuvaa opiskelua. Vuonna 2020 voimaan tullut muutos ohjaa jo tähän vahvasti.

– Poliittisluonteiset lakot olisivat sallittuja, mutta työtuomioistuimen suhteellisuusarvioinnin kohteena. Tukilakot ovat lähtökohteisesti laillisia, jos pääriita on laillinen. Tukilakojen suhteellisuus voidaan arvioida työtuomioistuimessa. Arvioinnissa on otettava huomioon yhteys pääriitaan, aito painostusvaikutus ja yrityksen toimintaedellytysten riittävä turvaaminen. Lakkojen ilmoitusaikojen on lyhennettävä ja vuokratyövoiman käyttö lakkotilanteissa on kiellettävä.

Työoikeuden emeritusprofessori Seppo Koskinen on tuonut esiin, että vaikka hallitusohjelma on laadittu, on eri osapuolilla aina mahdollista tästä huolimatta neuvotella asioista. Koskisen viesti oli, että on Suomen etu että eri osapuolet voivat istua yhteisessä pöydässä. Työoikeuden emeritusprofessorin viestiä kannattaa kuunnella, sillä sopimalla voivat vaikeimmatkin työmarkkinapoliittiset umpisolmut avautua.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

**MERIMIES
SJÖMANNEN**
2024

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

ILMOITUKSET • ANNONSER
puh. / tel. (09) 615 2020

Lehti ilmestyy viisi kertaa
vuodessa. / Tidningen
utkommer fem gånger om året.

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

KANNEN KUVASSA MERIMIES-UNIONIN ASIAANTUNTIJA SATU SILTA.
KUVA SAANA LAMMINSIVU

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2024 • TIDTABELLEN

| nro | aineisto toimituksessa material i redaktion | ilmestyminen utges |
|-----|--|-----------------------|
| 3 | 20.5. | 20.6. |
| 4 | 16.9. | 11.10. |
| 5 | 18.11. | 20.12. |

Luottamusmies Joonas Kallio: Suomen hallitus yrittää heikentää perusduunarin asemaa

Pääministeri Petteri Orpo sai täyslaidallisen ja julkisen nöyryytyksen Euroopan parlamentissa, jossa hän kävi puhumassa 13.3.2024. Parlamentin demariryhmä ryöpytti Orpoa lakkojen rajaamisesta ja ministerin leikkaussaksista. Vastaavaa julkista nuhtelua ei ole nähty Suomen pääministerin osalta koskaan Euroopan unionissa. Suomen hallituksen maine leikkaajana ja lakko-oikeuden rajoittajana on kiirinyt kauas.

Normaalisti toivottaisin onnellisena ja ylpeänä pohjoismaisen pääministerin tervetulleeksi. Tänä en voi niin tehdä, Vasemmistoa edustava meppi **Nikolaj Villumsen** sanoi.

Sosiaalidemokraattien ryhmäpuhujana **Iratxe García Pérez** puuttui meneillään oleviin riitoihin Suomessa.

– Onko paras tapa puolustaa työntekijöiden oikeuksia niin, että helpottaa irtisanomisia, vähättelee keskustelua ja rajoittaa lakko-oikeuksia? Onko paras tapa rajoittaa köyhyyttä ja eriarvoisuutta se, että rajoittaa julkista rahoitusta eläkkeisiin, työttömyysturvaan, koteihin ja vanhempien tukiin?

– Oletteko ylpeä siitä, että valtiovarainministeri esiintyy sosiaalisessa mediassa isojen saksien kanssa tyytyväisenä siihen, että hän leikkaa ihmisten tuloja ja sosiaaliturvaa?, Iratxe García Pérez kysyi.

Pirkko Ruohonen-Lerner (ps) kävi puolestaan puhujapöytä Euroopan parlamentissa kertomassa, että perussuomalaiset ei ole äärioikeistolainen puolue. Jo tällainen käytetty puheenvuoro kertoo omaa tarinaansa siitä, millainen maine Suomen hallituksella on Euroopan parlamentin keskuudessa.

Hallitus yrittää heikentää perusduunarin asemaa

Mitä mieltä Merimies-Unionin luottamusmiesten peruskurssille 11.–14.3.2024 osallistuneet luottamusmiehet ovat tilanteesta? – On hyvä, että Suomen hallituksen maine leikkaajana kiiryy ympäri Eurooppaa. Toivon mukaan Euroopan Unionista tulisi painetta Orpon suuntaan, että tuollainen turhanpäiväinen leikkausbuumi loppuu ja rauhoitutaan. Annetaan vähän siimaa asioihin ja neuvotellaan, Merimies-Unionin luottamusmies **Joonas Kallio** toteaa.

Hallitus yrittää saada järjestäytymätömiin yrityksiin ”henkilöstön edustajan”

Suomen hallitus haluaa lisätä paikallista sopimista. Hallitus haluaa tarjota järjestäytymättömille yrityksille samat oikeudet kuin järjestäytyneille. Järjestäytymättömässä yrityksessä voisi jatkossa kuka tahansa – ”kadulta revitty” henkilö – toimia työntekijöiden edustajana. Henkilöltä ei vaadita minkäänlaista työläisäädännön tuntemusta, joten hänen todellinen henkilöstön edustamisensa ja tieto-taitonsa on heikkoa, jopa olematon. Huomionarvoista myös on, että työnantaja voi valita ”henkilöstön edustajaksi” itselleen mieluisan ”joo joo”-miehen.

M/s Viking Grace-aluksella kokkina ja luottamusmiehenä työskentelevä Joonas Kallio pitää hallituksen leikkaustoimia huolestuttavana.

– Tässä poljetaan nyt työntekijän etuusia Orpo-Purra hallituksen toimin. Heikennetään meidän perusduunareiden asemaa. Hallituksen esittämät leikkaukset ovat laajoja ja monet niistä perustavaa laatua olevia. Ymmärtääkö kansa, saati päättäjät, itsekin mitä ovat tekemässä?

– En usko, että ihmiset ovat vielä sisäistäneet, mitä kaikkea heikennykset tarkoittavat. Kun lukee valtamediaa, niin tuntuu siellä vain lietsotaa ja siunaillaan meneillään

**”
Onko paras
tapa puolustaa
työntekijöiden
oikeuksia niin, että
helpottaa irtisanomisia,
vähättelee keskustelua ja
rajoittaa lakko-oikeuksia?”**



Suomen hallitus pyrkii murentamaan vuosikymmenten aikana luodun neuvottelujärjestelmän. Hajaannus ja villit työmarkkinat kustautuvat, luottamusmies Joonas Kallio tietää.

olevaa lakkotilannetta. Ei kerrota riittävän selkeästi, että mistä tilanteesta on pohjimiltaan kysymys. Valtamedia kirjoittaa asioista toimituksen näkökulmasta katsottuna, mikä ei välttämättä ole faktaa. Duunari lukee jutun ja uskoo, mitä siinä sanotaan.

Leikkaukset kohdistuvat eniten pienituloisiin ihmisiin. Esimerkiksi ensimmäisestä sairauslomapäivästä ollaan tekemässä palkatonta.

– Jos ensimmäisestä sairauslomapäivästä tehdään palkaton, niin tullaan sairaana töihin eikä jäädä kotiin. Tauti leviää ja ihmisen kunto ei parane, jonka myötä hän voi sairastua vielä pahemmin, Joonas Kallio pyörittelee päätään.

Suomessa on monia pitkäaikaissairaita ja lapsiperheitä, joissa sairastellaan jatkuvasti.

– On järkyttävää, että heidän elämänsä ja toimeentuloaan heikennetään entises-

tään, samaan aikaan kun varakkaimpien etuja kasvatetaan.

Mitkä leikkaukset pelottavat eniten laivaväkeä?

– Työntekijän irtisanominen. Työntekijän voi irtisanoa ilman suurempia perusteita. Mennään kalakaveri-perusteella. Jos työnantaja ei tykkää jostakin työntekijästä, hän voi irtisanoa työntekijän ilman suurempia perusteita.

Paikallista sopimista ollaan laajentamassa ja se koskisi jatkossa myös järjestäytymättömiä yrityksiä. Työmarkkinoista tulevat villit ja säätelemättömät. Miksi Suomen hallitus tekee tällaisia päätöksiä?

– Mitä olen hallituksen esityksiä nähnyt, niin hyvä on kysyä että onko niiden keinoin syntynyt säästöjä vai ei. Mikä näyttää pape-

rilla hyvältä, voi käytännössä tarkoittaa sitä, että mennään perse edellä puuhun. On enemmän menoja kuin tuloja. Näin kävi esimerkiksi sote-uudistuksen kanssa. Järjestelmää rakennettiin kaksikymmentä vuotta ja tässä on tulos. Palvelut vain heikkenevät entisestään ja kustannukset nousevat.

Ammattiyhdistysliikkeen asemaa yritetään murentaa hallituksen toimesta. Oletko samaa mieltä?

– Ammattiliiton asemaa yritetään heikentää. Meistä koitetaan tehdä työnantajan toimesta jatkossa ”kerhotoimintaa”.

Onko tämä perimmäinen tavoite?

– Kyllä, ammattiliittoja koitetaan polkea alaspäin ja tehdä meistä tilanteeseen syntypukki lakkojen muodossa.

– Mielestäni ammattiliittojen ei pidä antaa nyt periksi.

Elinkeinoministeri Wille Rydmanin esiintyminen A-studiossa 13.3. ylimielistä Työmarkkinapoliittisesta tilanteesta olivat keskustelemassa A-studiossa 13.3.2024 elinkeinoministeri **Wille Rydman** ja kansanedustaja **Krista Kiuru** (sd.). Kiuru totesi Suomen hallituksen kopioineen Suomen hallitusohjelmaan elinkeinoelämän keskeiset tavoitteet kirjoitusvirheineen päivineen. Kiuru totesi hallituksen vievän Suomea takaisin 30-luvulle, piika- ja renkiyhdistykuntaan, jossa työnantaja määrittelee palkan ja työolot.

Elinkeinoministeri Wille Rydman kiisti Kiurun väitteet toteamalla, että suomalaista työmarkkinaa ollaan viemässä Ruotsin ja Saksan suuntaan. Rydmanin argumentointi seilasi asiasta toiseen ja hän nosti esiin myös jopa hallitusohjelmaa koskevan maa-hanmuuton, kun ei enää muuta keksinyt. Rydman väite siitä, että Suomen työmarkkinat ovat tulevaisuudessa Ruotsin ja Saksan kaltaiset ei pidä paikkaansa: Ruotsissa ja Saksassa poliittisia mielenilmauksia ei rajoiteta. Yrityksissä on aina aina luottamusmies edustajana jopa yrityksen hallituksen kokouksissa. Suomessa istuva hallitus pyrkii puolestaan murentamaan vuosikymmenten aikana luotua luottamusmiesjärjestelmää, luottamusmies Joonas Kallio toteaa 13.3.2024 A-studiossa käydystä keskustelusta. ↴



Edustajakokous Kongress 2024



Merimies-Unioni
Sjömans-Unionen

VAALI- TULOKSET

Päätöksentekijät edustajakokoukseen valittu

**MERIMIES-UNIONIN
JÄSENISTÖ** on valinnut
keskuudestaan edustajat
edustajakokoukseen.

Valitut 30 edustajaa
kokoontuvat päättämään
Unionin toiminnan
suuntaviivoista. He myös
valitsevat liiton hallituksen
jäsenet ja puheenjohtajan
sekä valtuuston jäsenet.

Ääntään postivaaleissa
käytti 18,24 prosenttia
jäsenistöstä. Joka neljäs
vuosi kokoontuva
edustajakokous on Unionin
ylin päätävä elin.

*Edustajakokouksen
vaalitulokset seuraavalla
aukeamalla.*

Jatkuu seuraavalla sivulla >>

VALRESUL- TATET

Kongressens beslutsfattare har utsetts

**MEDLEMMARNA I SJÖ-
MANS-UNIONEN** har valt
representanter från det
egna ledet till kongressen.

De 30 valda representanter-
na samlas för att besluta om
riktlinjerna för Unionens
verksamhet. De utser också
medlemmar och ordförande
till förbundets styrelse samt
fullmäktigeledamöter.

I poströstning utnyttjade
18,24 procent av medlem-
marna sin rösträtt. Kongres-
sen som sammanträder
vart fjärde år är förbundets
högsta beslutande organ.

*Valresultat på
nästa uppslag.*

Fortsätter på andra sidan >>

VAALITULOS VALRESULTAT

Edustajat | Representanterna 2024

Valittujen edustajien nimet ja äänimäärät on tummennettu.

Heidän jälkeensä mainitut ovat varaedustajia äänimääräjärjestyksessä.

De valda representanternas namn och antal röster har i texten angetts med mörkare färg. Som suppleanter fungerar de kandidater som efter dessa fått flest röster.

Vaalipiiri 001
Sisä-Suomen osasto ry

Valkrets 001
Inre Finlands avdelning rf

Valitaan kaksi edustajaa ilman vaaleja.

Val av 2 representanter utan val.

Eino Leppänen
Mikko Munck

Vaalipiiri 002
Pohjoisen osasto

Valkrets 002
Norra avdelning

Valitaan 1 edustaja ilman vaaleja.

Val av 1 representant utan val.

Tomi Kangas

Vaalipiiri 003
Satama-ala

Valkrets 003
Hamnbranschen

Valitaan 1 edustaja ilman vaaleja.

Val av 1 representant utan val.

Marko Taipalus

Valkrets 005
Ålandsavdelning

Vaalipiiri 005
Ahvenanmaan osasto

Val av 1 representant utan val.

Valitaan 1 edustaja ilman vaaleja.

Lasse Åkerlund

Vaalipiiri 006
Lounais-Suomen osasto

Valkrets 006 | Syd-
västra Finlands avdelning

Lohko I,
matkustaja-
alukset

Sektor I,
passagerarfartygen

Valitaan 7 edustajaa

Val av 7 representanter

Taru Hakala (42)
Juha-Pekka Saanilehto (40)
David Björkdahl (39)
Marko Laine (39)
Tero Palokoski (36)
Roger Thomander (32)
Joonas Kallio (30)

Virpi Virta (9)
Jan Holm (7)
Mikael Svanberg (6)

Lohko II, rahtialukset

Sektor II, fraktfartyg

Valitaan 1 edustaja

Val av 1 representant

Turo Ihalainen (35)
Pasi Virtanen (14)
(Lohkoon III valittu.)
Vald till sektor III)

Susanna Mäntysaari (13)
Petri Päivärinta (11)

Lohko III,
muut sopimusalat

Sektor II,
övriga autalsområden

Valitaan kaksi edustajaa

Koska ehdokkaita oli asetettu tähän lohkoon vain 1, toinen valituksi tulee muista lohkoista, joista valitsematta jäänyt ehdokas on saanut eniten ääniä.

Val av 2 representanter

Eftersom det fans bara en kandidat så väljs den andra kandidaten från den sektorn där den kandidaten som inte blivit vald fått flest röster.

Kim Lindberg (5)
Pasi Virtanen (14)
(Valittu lohkosta II.)
Vald från sektorn II)

Vaalipiiri 007
Itäkustin osasto

Valkrets 007
Östkustavdelning

Valitaan kolme edustajaa

Val av 3 representanter

Anne Vuorijärvi (24)
Ari Kosonen (22)
Sami Kivi (12)

Ilkka Katainen (11)

Vaalipiiri 008
Länsi-Suomen osasto

Valkrets 008
Västra Finlands avdelning

Valitaan kaksi edustajaa ilman vaaleja.

Val av 2 representanter utan val.

Marika Norrgård
Riitta Timonen

Vaalipiiri 009
Etelä-Suomen osasto

Valkrets 009
Södra Finlands avdelning

Lohko I,
matkustaja-
alukset

Sektor I,
passagerarfartygen

Valitaan 6 edustajaa

Val av 6 representanter

Jari Aho (55)
Hannu Kumpulainen (51)
Tommi Laaksonen (39)
Kimmo Riivari (37)
Mikko Heikka (17)
Marko Komeri (12)

Peter Simu (9)

Lohko II, rahtialukset

Sektor II, fraktfartyg

Valitaan 1 edustaja

Koska ehdokkaita ei ole asetettu tähän lohkoon, valituksi tulee muista lohkoista, joista valitsematta jäänyt ehdokas on saanut eniten ääniä.

Val av 1 representant

Eftersom det inte fans någon nominerad kandidat så väljs kandidaten från den sektor där den kandidaten som inte blivit vald fått flest röster.

Johnnie Isaksson (11)
(Valittu lohkosta III.)
Vald från sektorn III)

Lohko III,
muut sopimusalat

Sektor II,
övriga autalsområden

Valitaan 1 edustaja

Val av 1 representant

Mikko Ervast (18)
Johnnie Isaksson (11)
(Valittu lohkoon II.)
Vald till sektorn II)

Vaalipiiri 010
Matkailu- ja huolinta ala

Valkrets 010 | Rese-
och expeditionsbransch

Valitaan 1 edustaja ilman vaaleja

Val av 1 representant utan val

Pilvi Salonen

Vaalipiiri 011 | Laivan
Viihdeammattilaiset

Valkrets 011
Fartygens Under-
hållnings arbetare

Valitaan 1 edustaja ilman vaaleja

Val av 1 representant utan val

Johanna Vaalikivi

Ulkomaanliikenteen työehtosopimus ja palkantarkistukset

Suomen Merimies-Unioni SMU ry ja Suomen Varustamot ry uudistivat ulkomaanliikenteen matkustaja-alkusia ja kauppa-alkusia koskevat työehtosopimukset.

Sopimuskausi

Uusi sopimuskausi on 1.3.2024–28.2.2026

Palkantarkistukset 1.3.2024

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alkusia ja kauppa-alkusia koskevia työehtosopimusten mukaisia palkkoja ja euromääräisiä lisiä korotetaan 1.3.2024 alkaen 2,5 prosenttia.

1.10.2024 edellä mainittujen työehtosopimusten palkkoja ja euromääräisiä lisiä korotetaan 1,1 prosenttia.

Lisäksi työntekijöille maksetaan joulukuun 2024 palkanmaksun yhteydessä kertakorvaus, jonka suuruus on 350 euroa.

Palkantarkistukset 1.3.2025

Palkkojen ja euromääräisten lisien korottamisesta 1.3.2025 sovitaan erikseen.

Tekstimuutokset

Työehtosopimuksien uudistamisen yhteydessä sovittiin lisäksi tekstimuutoksista työehto- ja liitesopimuksiin.

Työehtosopimuksien kohtaan matkakorvaus (8) sovittiin muutos, joka rajoittaa oman auton käyttöä työmatkaan. Muutos aiempaan on, että oman auton käyttö edellyttää etukäteistä sopimista työnantajan kanssa, mikäli työmatkan pituus on yli 350 kilometriä. [↕](#)

Liitesopimukset, joihin sovittiin muutoksia:

10.1 Päihteen työpaikka

10.2 Alkoholi- ja päihdeaineiden väärinkäyttäjää koskeva hoitoonohjaussopimus

12.1 E-koulutusopimus (yhteinen matkustaja-alkukset ja kauppa-alkukset)

Merenkulkijat Pohjoismaisista kuljetusliitoista lähestyivät pääministeri Petteri Orpoa

Pohjoismaisen kuljetustyöntekijöiden federaatio NTF:n merenkulkija- jaosto – mukaan lukien Merimies-Unioni – ovat lähestyneet pääministeri **Petteri Orpoa** kirjeellä 10.3.2024, jossa pohjoismaiset kuljetusliitot osoittavat syvän huolensa Suomen työmarkkinoiden nykyisestä kehityssuunnasta.

Pohjoismaisen kuljetustyöntekijöiden federaatio NTF:n merenkulkijoita ja kalastajia edustava jaosto piti vuosittaisen kokouksensa 7. maaliskuuta 2024. Kokouksessa Suomen merenkulkijoiden edustaja, Merimies-Uniönin liittosihteeri **Joachim Alatalo**, antoi selostuksen Suomen tämänhetkisestä työmarkkinatilanteesta. Suomen hallitus aikoo tehdä merkittäviä muutoksia työlainsäädäntöön. Suomen hallituksen tavoitteena on tuoda suomalainen työlainsäädäntö lähemmäs niin kutsuttua pohjoismaista mallia. Pohjoismaisen kuljetustyöntekijöiden federaatio NTF on tehnyt vuosikymmeniä töitä pohjoismaisen työlainsäädännön



KUVA CHRISTER NORFALL

parissa eri Pohjoismaista, eikä tunnista Suomen hallituksen esitystä ja ehdotuksia niin kutsutusta pohjoismaisesta mallista.

Pohjoismaisen työmarkkinamalli perustuu molemminpuoliseen kunnioitukseen, hyvin järjestäytyneisiin työntekijöihin sekä työnantajiin sekä työehtosopimuksiin, jotka on neuvoteltu yhdessä sopimuspartneiden kesken. Pääministeri Petteri Orpon hallituksen nyt ehdottamat lakimuutokset vievät

Suomea aivan väärään suuntaan ja päinvastoin pois päin muista Pohjoismaisista.

Pohjoismaisen kuljetustyöntekijöiden federaatio NTF:n jäsenliitot osoittavat solidaarisuuttaan ja täyden tukensa siihen, että Suomen hallitus vetää pois Suomen työlainsäädäntöön kohdistuvat heikennykset, jotka tulevat viemään Suomen vuosikymmeniä taaksepäin kehityksessä verrattuna muihin Pohjoismaihin. [↕](#)

AHVENANMAAN YHTEYSALUKSET

Ahvenanmaan yhteysaluksia koskeva lakonuhka peruuntui

Suomen Merimies-Unioni ry, Suomen Laivanpäällystöliitto ry, Suomen Konepäällystöliitto ry antoivat Ahvenanmaan yhteysaluksille lakkovaroituksen helmikuun puolivälissä koskien Nordic Jetline Finland Oy:n operoimia Ahvenanmaan yhteysaluksia. Työtaisteluvaroitus koski työehtosopimuksen noudat-

tamista ja palkkoja. Tämä oli jo toinen kerta, kun Nordic Jetline Finland Oy:n operoimille Ahvenanmaan yhteysaluksille jouduttiin antamaan lakkovaroitus lyhyen ajan sisällä. Edellisen kerran se annettiin syyskuun 2023.

1. maaliskuuta alkavaksi ilmoitettu lakonuhka kuitenkin peruuntui, kun osapuolet

saavuttivat keskenään neuvottelutuloksen ja näin ollen Nordic Jetline Finland Oy:n operoimia Ahvenanmaan yhteysaluksia koskeva työtaistelu-uhka peruuntui.

Ahvenanmaan yhteysalukset omistaa Ahvenanmaan maakuntahallitus, joka on kilpailuttanut yhteysalusten operoinnin. [↕](#)

PALKKATAULUKOT 2024

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten takuupalkat 1.3.2024

| | |
|--|-----------------|
| PALKKARYHMÄ 1 | 2 180,72 |
| Keittiö- ja kylmökönäpulainen Myymlä- ja varastoapulainen Nisse ja annostelija Talousapulainen ja siivooja Lastenhoitaja Tarjoilijaharj. ja baarioppilas | |
| PALKKARYHMÄ 2 | 2 335,55 |
| Tarjoilijat ja myyjät sekä kassat Hyttisiivoojat / -emännät Saunaemäntä, ylisiivooja, SPA-työntekijä Konferenssi sihteeri ja ATK-harj. | |
| PALKKARYHMÄ 3 | 2 399,31 |
| Kokit ja kylmäköt | |
| PALKKARYHMÄ 4 | 2 435,74 |
| Muonavarastonhoitaja Pääsiivoja/emäntä, sairaanhoitaja Ohjelmaemäntä / -isäntä Vastaava tarjoilija Viinikassa, croupier, muusikko Purserinapulainen / ATK-hoitaja | |
| PALKKARYHMÄ 5 | 2 545,28 |
| Hovi- ja baarimestari Cafeterian esimies Pääkokki ja pääkylmäkö Myymlä- / varastonhoitaja Konferenssiemäntä / -isäntä Risteilyemäntä / -isäntä AV-tekniikko | |
| PALKKARYHMÄ 6 | 2 732,70 |
| Siivous- ja hotellipäällikkö Myymläpäällikkö Ravintolapäällikkö ja purseri Keittiöpäällikkö Pääbaari- ja päähovimestari | |
| PALKKARYHMÄ 7 | 2 924,17 |
| Intendentti | |
| KANSI- JA KONEOSASTO | |
| Puolimatruusi ja konevahtimies | 2 262,69 |
| Matruusi ja moottorimies | 2 344,67 |
| Järjestysmiesten esimies | 2 610,92 |
| Järjestysmies | 2 417,52 |
| Korjausmies ja pursimies | 2 473,98 |
| Sähkömies | 2 589,73 |

Autokansilla tapahtuva ajoneuvojen ja konttien sekä irtoperien ja muiden vastaavien kiinnittäminen, irrottaminen ja tukeminen on lastinkäsittelytyötä, joka korvataan lisäämällä tätä työtä tekevien takuupalkkoihin **16,91 €/kk**.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.3.2024

| | |
|---|------------------------------------|
| 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 | 0,64 € / per ruokavieras / päivä |
| Palvelurahan vähimmäismäärä ¹⁾ | 237,66 € / kuukausi |
| Luontoisetukorvaus ²⁾ | |
| – vuosiloman aikana (– ravintokorvausosuus) | 26,92 € / päivä 18,02 € / päivä |
| – asuntokorvaus | 8,90 € / päivä |
| – työ- ja vapaajakson aikana | 13,46 € / päivä |
| – sairauden aikana (– kun työntekijää ei hoideta sairaalassa) | 26,92 € / päivä |
| Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa ²⁾ | |
| – ravintokorvaus | |
| – Suomessa | 36,72 € / päivä |
| – ulkomailla | 69,13 € / päivä |
| – asuntokorvaus | laskun mukaan |
| Likaisen työn korvaus | 16,00 € / kerta |
| Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta | 1/475 takuupalkasta |
| Taksikulut | 47,88 € enintään |
| Muusikon pukuraha | 21,88 € / kuukausi |

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

²⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2024.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen palkkataulukot 1.3.2024 alkaen

TAULUKKOPALKAT RAHTIALUKSISSA

| | | | |
|---|--|--|--|
| Kansi- ja konemiehistö | | YT-lisällä | |
| Pursimies, korjausmies, sorvari | 2 024,20 | 2 226,62 | |
| Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja | 1 994,61 | 2 194,07 | |
| Matruusi, moottori-/konemies lämmittäjä, rasvaaja | 1 927,46 | 2 120,21 | |
| Puolimatruusi/konevahtimies ¹⁾ | 1 853,49 | 2 038,84 | |
| Puolimatruusi/konevahtimies | 1 825,18 | 2 007,70 | |
| Trimhari | 1 820,37 | | |
| Laivapoika, oppilas | 1 796,33 | | |
| Sähkömies aluksen generaattoritieto | alle 999 1000–1499 1500–4199 yli 4200 | 2 055,08 2 086,54 2 108,55 2 131,67 | YT-lisällä 2 260,59 2 295,19 2 319,41 2 344,84 |

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

| | | | |
|-------------------------------|---|--|--|
| Taloushenkilökunta | Taloussosaston esimies | Kokki-stuerti ¹⁾ | Kokki |
| DWT/IHV | alle 4499 4500–12999 13000–29999 30000–79999 80000–159999 yli 160000 | 2 072,67 2 106,69 2 127,97 2 165,89 2 236,94 2 323,79 | 2 020,52 2 041,60 2 055,08 2 083,22 2 130,01 2 183,02 |
| II Kokki | 1 881,60 | | 1 960,21 1 972,43 1 979,06 1 994,80 2 005,35 2 015,88 |
| II Kokki ²⁾ | 1 894,55 | | |
| Talousapulainen ³⁾ | 1 881,60 | | |

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 1.3.2024

| | | |
|---|---|---|
| Ylityökorvaus | | |
| – arkipäivänä | 1/102 kk-palkasta / ylityötunti | |
| – pyhäpäivänä | 1/63 kk-palkasta / ylityötunti | |
| Vastikekorvaus | | |
| – työsuhteen aikana | 1/164 kk-palkasta / vastiketunti | |
| Valtamerilisiä | | |
| – taloussosaston esimies | 75,29 € / kk | |
| – matruusi tai sitä korkeamman massa palkkaluokassa oleva | 53,62 € / kk | |
| – muut | 37,13 € / kk | |
| Kokkistuurtin pätevyyslisä | 69,27 € / kk | Peruspalkkaa korottava |
| Pukuraha | 22,21 € / kk | Stuerti, 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 | 16,26 € / kerta | |
| Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta | 1/475 kk-palkasta/vrk | |
| 1. Rahtialukset | | |
| Tarjoilukorvaus | | |
| Tilapäiset matkustajat | | |
| – perusmaksu | 2,24 € / matkustaja | |
| – lisäkorvaus | 0,77 € / matkustaja / päivä | |
| Tilapäiset ruokavieraat | 0,62 € / henkilö / päivä | |
| Yötyökorvaus | 7,86 € / vahtivuoro | |
| rahtialuksen vuorotyöntekijälle | | |
| Korvaus työntekijälle, ²⁾ | | |
| ellei työntekijälle ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa | | Rahtialuksessa konehuoneen ollessa miehittämätön, vuorotyöntekijälle maksetaan yötyökorvaus 00–04 |
| – ravintokorvaus | | |
| – Suomessa | 36,72 € / päivä | |
| – ulkomailla | 69,13 € / päivä | |
| – asuntokorvaus | laskun mukaan | |
| Luontoisetukorvaus ²⁾ | | |
| – vuosiloman aikana (– ravintokorvausosuus) | 26,92 € / päivä 18,02 € / päivä | |
| – asuntokorvaus | 8,90 € / päivä | |
| – vastikeaikana | 26,92 € / päivä | |
| – sairauden aikana (– kun työntekijää ei hoideta sairaalassa) | 26,92 € / päivä | |
| Taksikulut | | |
| Matkakorvaus | 48,62 € / henkilö / matka (esim. korkeintaan) | |
| Lomamatkat | 48,62 € / matka (enintään) | |

²⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2024.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen mukaiset takuupalkat pientonniston aluksissa 1.3.2024 alkaen

Takuupalkka 1:1

Pursimies YT 2 380,67

Matruusi YT 2 277,45

Vahtimies 2 144,10

Kokkistuertti 2 382,51

Takuupalkka 2:1

Vuorottelussa 2:1 maksettava takuupalkka saadaan kertomalla taulukon 25.1.1 kohdan takuupalkka luvulla 1,23.

Euromääräiset lisät

Kokkistuertin tarjoilukorvaus 3,36 € / matkustaja

Tilapäiset ruokavieraat 0,66 € / vieras

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta 1/475 takuupalkasta / päivä

Korvaus ruuan laitosta 8,06 € / päivä

Vuokra-autokulut (enintään) 48,62 € / kerta

Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana ¹⁾ 26,92 € / päivä

¹⁾ Luontoisetukorvaukset korottuvat aina tammikuun 1. päivänä kuluttajahintaindeksin mukaisesti.

MERIMIES KYSYY, LAKIMIES VASTAA

TESTING, 1-2-3, TESTING...

MERIMIES: Milloin ja missä tilanteissa työnantaja voi vaatia työntekijää tekemään huumausainetestin? Voiko työnantaja vaatia sen tekemistä tavanomaisen merimieslääkärintarkastuksen yhteydessä? Liittyykö itse testausmenettelyyn erityisiä sääntöjä? Miksi puhallustestausta koskevat lain määräykset ovat erityisosaamislaissa?

LAKIMIES: Työsuhteeseen liittyviä huumausainetestejä koskevat säännökset löytyvät lain yksityisyyden suojasta työelämässä (759/2004) 3 luvusta. Niissä on määritelty, missä tilanteissa ja minkä edellytysten vallitessa työnantajalla on oikeus vaatia työntekijää teettämään laboratorioissa testi ja toimittamaan siitä terveydenhoidon ammattilaisen laatima kirjallinen todistus (6 §), jossa selvitetään, onko työntekijä käyttänyt testissä huumausainelain (373/2008) tarkoittamia huumausaineita muihin kuin lääkinnällisiin tarkoituksiin siten, että hänen työ- tai toimintakyönsä on heikentynyt. Työnantaja saa käsitellä vain sellaisia työntekijän huu-

mausainesten käyttöä koskevia tietoja, jotka sisältyvät asianomaisen työntekijän työnantajalle toimittamaan huumausainetestistä koskevaan todistukseen.

Laissa erotetaan kaksi eri tilannetta, joissa työnantaja voi edellyttää työntekijältä testin tekemistä ja käsitellä testitodistuksen tietoja: otettaessa uusi työntekijä työhön tai siirrettäessä työntekijä uusiin työtehtäviin (7 §) ja työsuhteen aikana (8 §).

Työnantaja saa vaatia huumeiden tekemistä ja käsitellä huumausainetestistä koskevaa todistusta ja siinä olevia tietoja vain silloin, kun uuden työntekijän on tarkoitus toimia sellaisessa työssä, joka 1) edellyttää tarkkuutta, luotettavuutta, itsenäistä harkintakykyä tai hyvää reagointikykyä, ja jossa 2) työtehtävien suorittaminen huumeiden vaikutuksen alaisena tai huumeista riippuvaisena (esimerkiksi) voi vaarantaa henkeä, terveyttä tai työturvallisuutta tai liikenneturvallisuutta. Työnantajan on myös ilmoitettava testin teettämisestä työpaikkailmoituksessaan, jotta hakijoilla on siitä tieto etukäteen. Huumeiden tekemistä voidaan teettää vain tehtävään vali-

tulla työntekijällä ja ainoastaan hänen suostumuksellaan. Jos valittu työntekijä kieltäytyy testitodistuksen toimittamisesta siitä huolimatta, että testauksesta on ilmoitettu hakumenettelyn yhteydessä, ei työnantajalla ole velvollisuutta ottaa häntä palvelukseensa.

Työnantaja voi velvoittaa työntekijän esittämään työsuhteen aikana huumausainetestistä koskevan todistuksen, jos työnantajalla on perusteltua aihetta epäillä, että työntekijä on huumausainesten vaikutuksen alaisena työssä tai riippuvainen huumeista. Epäilyn lisäksi edellytetään, että 1) testaaminen on välttämätöntä työntekijän työ- tai toimintakyvyn selvittämiseksi ja että 2) työntekijä toimii sellaisessa työssä, joka edellyttää erityistä tarkkuutta, luotettavuutta, itsenäistä harkintakykyä tai hyvää reagointikykyä ja jossa 3) työtehtävien suorittaminen huumeiden vaikutuksen alaisena tai huumeista riippuvaisena (esimerkiksi) vakavasti vaarantaa työntekijän itsensä tai toisen henkeä, terveyttä tai työturvallisuutta, liikenneturvallisuutta tai voi lisätä huomattavasti merkittävien ympäristövahinkojen riskiä. Lista on hyvin samankaltainen kuin edellä kuvatussa 7 §:ssä, mutta kriteerit ovat tiukempia. Työsuhteen voimassa ollessa huumeiden tekemistä voidaan vaatia työntekijältä, joka työskentelee itsenäisesti erityistä eli korostetusti tarkkuutta tai harkintakykyä vaativissa tehtävissä. Esimerkiksi väärin ohjattuna vaarallisten koneiden käyttö on tällainen tehtävä. Merenkulun näkökulmasta olennainen on maininta liikenneturvallisuudesta. Silinä tarkoitetaan liikennettä ja sen turvallisuutta laajemmin ja kokonaisuutena toki kattaen myös hengelle ja terveydelle aiheutuvat vaarat. Arviointiin vaikuttavat myös mm. liikennesääntöjen sisältö, liikenteen luonne, liikennöintialueen tai sataman olosuhteet, yhteentörmäysten ja poikkeustilanteiden riskit jne. Vaaran vakavuuden arvioinnissa otetaan huomioon sekä mahdollisen vahingon laatu ja laajuus että sen riski ja todennäköisyys. Lain määräyksen piiriin kuuluvat näin ainakin ne työtehtävät, jotka liittyvät aluksen kuljettamiseen, kiinnittämiseen ja muuhun ohjaamiseen.

Työnantajan asettaman määräajan, jonka kuluessa todistus on esitettävä, on oltava kohtuullinen ja otettava huomioon mm. työn sidonnaisuus alukseen. Testattavalla on aina oikeus saada testitulokset kirjallisena. Todistus on annettava testatulle itselleen eteenpäin työnantajalle toimitettavaksi eli esimerkiksi työterveyshuollosta testituloksia ei saa toimittaa suoraan työnantajalle. Työterveyshuoltolain (1383/2001) 19 §:n mukaan työsuhteeseen liittyvän huumausainetestin positiivinen testitulokset on varmistettava laatuvalvotussa laboratorioissa. Valtioneuvoston asetuksessa huumausainetestien tekemisestä (218/2005) on tarkempia säännöksiä mm. testien toteuttamiseen liittyvästä näytteiden ottamisesta, analysoinnista ja testitulosten riittävyydestä.

Työterveyshuoltolain 11 §:n mukaan työnantajalla on oltava ja sovellettava päihdeohjelma, joka on edellytys huume- ja puhallustestien teettämiselle. Päihdeohjelma on organisaation sisäinen kirjallinen kokonaisuus periaatteita ja sääntöjä siitä, miten työpaikalla ehkäistään, valvotaan ja puututaan päihdeiden käyttöön ja miten ongelmakäyttötapausten toimitaan eli esimerkiksi millaisesta päihdehoidosta testeineen työntekijän kanssa voidaan sopia. Oh-

”
Testattavalla on aina oikeus saada testitulokset kirjallisena. Todistus on annettava testatulle itselleen eteenpäin työnantajalle toimitettavaksi eli esimerkiksi työterveyshuollosta testituloksia ei saa toimittaa suoraan työnantajalle.

jelma on käsiteltävä yhteistoimintalain tarkoittamassa vuoropuhelussa ja saatettava henkilökunnalle tiedoksi ja käyttöön.

Merimieslääkärintarkastuksia koskevassa lainsäädännössä tai niitä koskevissa tarkemmissa viranomaisohjeissa tai lomakkeissa ei ole erikseen mainintaa päihdetestauksesta osana lääkärintarkastusta. Tarkastukseen kuuluu toki erinäisiä laboratorio- ja kuvantamistutkimuksia, joista osa kuuluu tarkastusrutiiniin ja osan tarve määräytyy kunkin merenkulkijan yksilöllisen terveydentilan mukaan sen selvittämiseksi, onko hän merityökelpoinen. Päätöksen päihdetestin tarpeesta tekee siis merimieslääkäri tapauskohtaisesti. Työnantajalla ei ole oikeutta puuttua tai ohjeistaa merimieslääkäriä tarkastuksen tekemisessä, vaan sen sisältö määräytyy lääketieteellisten perusteiden pohjalta.

Merimies-Unionin työehtosopimuksissa on myös määräyksiä sekä huumausaine- että alkoholitestauksesta, niitä koskevista menettelyistä, hoitotoimenpiteistä sekä rikkomusten seuraamuksista.

Mainittakoon vielä se, että taannoin valmisteluvaiheessa yllä mainittu työelämän yksityisyydensuojalaki sisälsi määräyksiä myös alkoholi- eli puhallustestauksesta. Niiden sisällöstä ei kuitenkaan päästy valmistelussa yhteisymmärrykseen, joten ne jäivät laista pois. Tästä sekä siitä syystä, että määräykset koskevat vain merenkulkijoita, sijoitettiin vuoden 2023 alussa voimaan tulleet määräykset työntekijän velvoittamisesta puhalluskokeeseen ja siihen liittyvästä henkilötietojen käsittelystä erityisosaamislaakiin sen sijaan, että ne olisi kirjattu luontevammin asiasisällön mukaan työelämän yksityisyydensuojalakiin.

SANNALEENA KALLIO

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

Miksi EU-vaalit ovat tärkeitä merenkulkijan kannalta?

Europarlamenttivaalien äänestyspäivä on Suomessa sunnuntai 9.6.2024.

Ennakkoon voi äänestää kotimaassa 29.5.–4.6.2024 ja ulkomailla 29.5.–1.6.2024.

EUROOPAN UNIONISSA tehdään lainsäädännöllisiä päätöksiä, jotka vaikuttavat myös suomalaisen merenkulkuun.

Mikä on asetus?

Asetus on Unionin antamista määräyksistä vahvin. Asetus on Euroopan unionin antama määräys, jolla unioni ohjaa ja säätelee jäsenmaiden lainsäädäntöä. Asetus tulee jokaisessa jäsenmaassa voimaan sellaisenaan ja jota sovelletaan kaikilta osin kaikkialla Unionissa.

Mikä on direktiivi?

Direktiivi on lainsäädäntöohje, eli Euroopan unionin säädös, joka velvoittaa jäsenmaita muuttamaan lainsäädäntöään, mutta maat päättävät itse siihen käytettävistä keinoista. Kaikkien EU-maiden on saatettava direktiivit osaksi kansallista lainsäädäntöään.

Meriliikenne: Strateginen lähestymistapa

Faktatietoja Euroopan unionista 2024 –julkaisu:
www.europarl.europa.eu/factsheets/fi/sheet/124/meriliikenne-strateginen-lahestymistapa

KIRJOITTAJA ARIANE DEBYSER (10/2023) YHTEENVETO SAANA LAMMINSIVU

PÄÄSY MARKKINOILLE

Merenkulkualan ensimmäinen lainsäädäntöpaketti annettiin EU:ssa vuonna 1986. Lainsäädäntöpaketti koostui kolmesta asetuksesta: Ensimmäinen koski palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen soveltamista jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen. Toisella asetuksella pyrittiin puuttamaan kohtuuttomaan hinnoitteluun meriliikenteessä. Kolmas asetus antoi unionille mahdollisuuden ryhtyä vastatoimiin unionin ulkopuolisten maiden protektionististen toimenpiteiden johdosta.

KILPAILUSÄÄNNÖT

Meriliikenteen suuntaviivat

Euroopan komissio loi vuonna 1997 oikeudellisen kehyksen, joka antoi jäsenvaltioille mahdollisuuden valtioneuvostojen meriliikenteen alalla. Vuonna 2008 komissio hyväksyi **meriliikenteen suuntaviivat**.

Satamat

Vuonna 2013 komissio esitti uuden satamapalvelujen vapauttamista koskevan toi-

menpidepaketin. Käytännössä se tarkoittaa satamapalvelujen avaamista kilpailulle. Uusi strategia koskee Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) suuntaviivoja ja kattaa 319 suurta merisatamaa.

Vuonna 2017 hyväksyttiin satamia koskeva asetus (EU) N:o 2017/352. Siinä määritellään satamapalvelujen tarjoamisen vapauden edellytykset, kuten millaisia vähimmäisvaatimuksia on mahdollista asettaa turvallisuuteen tai ympäristöön liittyvistä syistä ja missä olosuhteissa toimijoiden määrää voidaan rajoittaa. Lisäksi vaaditaan, että kaikkien satamapalvelujen tarjoajien on annettava riittävä koulutus työntekijöilleen.

TYÖEHDOT JA -OLOT

Työehtoja ja -oloja säännellään useissa direktiiveissä.

Merityötä koskeva yleissopimus

Kansainvälinen työjärjestö ILO hyväksyi 2006 merityötä koskevan yleissopimuksen, johon on koottu yhteen asiakirjaan kaikki kansainvälistä merityötä koskevat nykyiset vaatimukset. Näihin kuuluvat merenkulkijoiden oikeus turvalliseen, var-

maan työhön, jossa noudatetaan voimassa olevia turvallisuusmääräyksiä, asianmukaisiin työsuhteen ehtoihin ja elinoloihin, terveyden suojeluun, sairaanhoitoon ja sosiaaliturvaan.

STCW-yleissopimus

Merenkulkijoiden koulutuksesta, pätevyyskirjoista ja vahdinpidosta sovitaan Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) STCW-yleissopimuksella. Vuonna 1978 hyväksytty yleissopimus tuli voimaan vuonna 1984 ja sitä muutettu vuosien mittaan. Vuonna 2019 annettiin direktiivi, jolla täsmennettiin mitkä pätevyysasiakirjat edellyttävät keskinäistä tunnustamista, jotta merenkulkijat, joilla on yhden EU:n jäsenvaltion myöntämä pätevyysasiakirja, voivat työskennellä toisen jäsenvaltion lipun alla purjehtivilla aluksilla. Viimeisin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/993 vuodelta 2022 koskee merenkulkijoiden vähimmäiskoulutusta.

Työntekijöille tiedottaminen

Vuonna 2015 muutettiin viittä eri direktiiviä (EU) 2015/1794 merenkulkijoiden osalta. Direktiivit koskevat työntekijöille tiedottamista ja heidän kuulemistaan, yritysneuvostoja, työntekijöiden joukkovähentämistä, yritysten luovutusta ja työnantajan maksukyvyttömyyttä, jotta kaikki jäsenvaltiot varmistaivat merenkulkijoiden kuulumisen näiden direktiivien soveltamisalaan.

MERENKULUN YMPÄRISTÖNORMIT

Meriympäristön suojelemisesta on annettu useita säädöksiä. Alla Suomen osalta merkittävimmät:

Rikkidirektiivi

EU:n parlamentti hyväksyi meriliikenteen rikkipäästörajoituksia koskevan direktiivin 11.9.2012. Rikkidirektiivi mukaan jäsenvaltioiden merialueilla liikennöivissä rahtialuksissa ei saa enää käyttää polttoainetta, jonka rikkipitoisuus on yli 0,1 prosenttia. Vuosina 2015–2019 direktiivi koski vain niitä

merialueita, joilla rikin oksidipäästöjä valvottiin (muun muassa Itämeri). Vuodesta 2020 rikkidirektiivi on koskenut kaikkia Euroopan unionin merialueita.

Fit For 55-valmiuspaketti

Komissio hyväksyi 14. heinäkuuta 2021 Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaan liittyvän ehdotuskokonaisuuden (niin kutsuttu 55-valmiuspaketti), jolla EU:n ilmasto-, energia-, maankäyttö-, liikenne- ja verotuspolitiikkaa muokataan niin, että kasvihuonekaasujen nettopäästöjä voidaan vähentää ainakin 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasoon verrattuna.

Osa ehdotuksista koskee osittain tai kokonaan meriliikennettä:

- Ehdotus meriliikenteen päästöjen sisällyttämisestä ensi kertaa EU:n päästökaupparjestelmään annettiin toukokuussa 2023 (direktiivi (EU) 2023/959 ja asetus (EU) 2023/957)

- Ehdotus vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurista: edellytetään etenkin, että suurissa satamissa alusten on voitava saada puhdasta sähköä.

- Ehdotus uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käytöstä meriliikenteessä (FuelEU Maritime -aloite) sekä direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta. Uudet säännöt hyväksyttiin parlamentin täysistunnossa heinäkuussa 2023. Lopullinen säädös (asetus (EU) 2023/1805) annettiin 13. syyskuuta 2023.

Hyväksytyillä toimenpiteillä varmistetaan, että merenkulkualan käyttämien polttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteetti vähenee ajan kuluessa: alkuun 2 prosenttia vuonna 2025 ja jopa 80 prosenttia vuoteen 2050 mennessä.

Koronaviruskriisin vuoksi toteutetut toimet

- Komissio antoi 8. huhtikuuta 2020 ohjeet aluksilla olevien merenkulkijoiden, matkustajien ja muiden henkilöiden terveyden suojelemisesta, kotiuttamisesta ja matkustajajärjestelystä. Niissä jäsenvaltioita kehoitetaan luomaan satamaverkosto nopeita miehistövaihtoja varten.

Käytä ääntäsi
EU-vaaleissa
6.–9.6.2024!

- Toukokuussa 2020 annettiin asetus (EU) 2020/698 covid-19:n leviämisen johdosta toteutettavista erityisistä ja väliaikaisista toimenpiteistä, jotka koskevat tiettyjen todistusten, lupakirjojen ja lupien uusimista tai niiden voimassaoloajan pidentämistä sekä tiettyjen määräaikaisten tarkastusten ja jatkokoulutusten lykkäämistä tietyillä liikennelainsäädännön aloilla. Terveystilanteen vuoksi tätä asetusta muutettiin edelleen helmikuussa 2021 (asetus (EU) 2021/267).

Meriliikenteen turvallisuuspaketti

Komissio julkaisi 1. kesäkuuta 2023 tiedonannon ”Meriturvallisuus: puhtaan ja nykyaikaisen merenkulun ydin”. Sen ohella ehdotetaan viiden säädöksen tarkistamista meriturvallisuutta koskevien EU:n sääntöjen nykyaikaistamiseksi ja alusten aiheuttaman vesien pilaantumisen ehkäisemiseksi.

Euroopan meriturvallisuusvirasto

- Asetus Euroopan meriturvallisuusviraston perustamisesta. Sovitetaan EMSAn toimeksianto paremmin viraston kasvavaan rooliin monilla meriliikenteen aloilla. Näitä ovat muun muassa turvallisuus, ympäristön pilaantumisen ehkäiseminen ja ympäristönsuojelu, ilmastotoimet, turvatoimet, merialueiden valvonta ja kriisinhallinta sekä digitalisaatio.

Mukavuusliput

Euroopan parlamentti on antanut myös useita päätöslauselmia EU:n meriliikennepolitiikan strategisista tavoitteista ja suosituksista. Parlamentti on pitänyt muun muassa tarpeellisenä jatkaa mukavuuslipun väärinkäytön torjuntaa. [↕](#)

Merenkulkijan kannattaa äänestää EU-vaaleissa

Miksi minun kannattaa äänestää Euroopan parlamenttivaaleissa, kysy moni merenkulkija.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT GETTY IMAGES, JUKKA-PEKKA FLANDER

EU määrittää yhä enemmän merenkulun edellytyksiä. Äänestämällä voit vaikuttaa siihen, että työolosi säilyvät ja alukset pysyvät Suomen lipun alla, eurovaaliehdokas ja kansanedustaja **Suna Kymäläinen** vakuuttaa.

Maailman meriä seilannut merenkulkija on tottunut työssään erilaisiin kulttuureihin, työtapoihin, kieliin ja rotuihin. Työ laivoilla opettaa, että eri maiden kansalaisten kanssa voi tehdä yhteistyötä ja saavuttaa hyviä tuloksia.

Sama pätee politiikassa. EU-parlamentissa istuu 705 jäsentä 27 maasta. Parlamenttiedustajien eli meppien päätökset vaikuttavat myös suomalaisen merimiehen elämään. Siksi EU-vaaleissa kannattaa äänestää.

Talvimerenkulun erityisvaatimukset ja Suomen geopoliittinen asema

Europarlamenttiehdokas ja kansanedustaja Suna Kymäläinen (sd) uskoo, että EU:lla olisi tarjota paljon hyvää suomalaisille merenkulkijoille.

– EU-parlamentti voi päätöksillään edistää vihreää siirtymää ja sitä kautta parantaa

Suomen vientiteollisuuden mahdollisuuksia. Oikeat päätökset avittavat työolojen yhteistä määrittelyä sekä koko Euroopan turvallisuutta ja huoltovarmuutta.

Viime EU-vaaleissa vuonna 2019 äänestysprosentti Suomessa oli vain runsaat 40. Sen jälkeen korona ja Ukrainan sota ovat muuttaneet Eurooppaa perin pohjin. Nukkuminen eurovaaleissa ei ole merenkulkijan eikä Suomen etu.

– Silloin muut päättävät puolestasi. Suomen äänen on syytä kuulua vahvasti EU-parlamentissa, jotta talvimerenkulumme erityisvaatimukset ja geopoliittinen asemaamme Venäjän karhun kainalossa ymmärretään, Suna Kymäläinen sanoo.

Saimaan kanavan rannalla asuva ja vuodesta 2011 eduskunnassa istunut Suna Kymäläinen perustelee ehdokkaaksi lähtöään mm. sillä, että Venäjään kohdistuva pakotepolitiikka on muuttanut rajusti itärajan alueiden elinoloja. Itä-Suomi tarvitsee Euroopassa puolustajansa.

– Liikenne on aina ollut lähellä sydäntäni, mutta nyt on myös turvallisuuspolitiikka. Kun Saimaan kanava on pois pelistä, kor-

vaavien reittien löytäminen Itämerelle on tärkeää. Se ei pienellä rahalla eikä vaivalla onnistu. Tässä tarvitaan myös EU:n tukea.

Brüsselissä ja Strasbourgissa kokoontuvassa EU-parlamentissa istuu 14 suomalaista edustajaa. Kokoomuksella ja vihreillä on molemmilla kolme paikkaa, SDP:llä, keskustalla ja perussuomalaisilla kaksi, vasemmistoliitolla ja RKP:llä kummallakin yksi.

Varustamoiden kahdet työmarkkinat estettävä

Suomen vuonna 1995 alkaneesta EU-jäsenyydestä lähtien on esitetty kritiikkiä, että EU puuttuu liikaa Suomen sisäisiin asioihin. Suna Kymäläinen myöntää osittain arvostelun oikeaksi ja toivoo enemmän vuoropuhelua meppien ja kotimaan päättäjien kesken.

– Kokemukseni on, että kun mepit valmistelevat EU-tasolla lainsäädäntöhankkeita, he käyvät liian vähän keskustelua kansallisten liikennetoimijoiden kanssa. Tämä on asia, jonka itse haluaisin paremmalle tolalle, eduskunnan liikennejaoston jäsen, eurovaaliehdokas Kymäläinen sanoo.

Euroopan unionissa tehdään merenkulkuun liittyviä lainsäädännöllisiä päätöksiä. Asetus on määräyksistä vahvin. Se tulee jokaisessa jäsenmaassa sellaisenaan voimaan. Direktiivi velvoittaa jäsenmaata muuttamaan lainsäädäntöään, mutta keinoista valtio päättää itse.

Eduskunnan meriryhmän alkuperäisjäsen Suna Kymäläinen muistuttaa, että EU:n merenkulualan lainsäädäntöpaketissa on runsaasti merenkulun työehtoja ja -oloja sääteleviä direktiivejä.

– Yhteistä sääntelyä tarvitaan esimerkiksi siinä, että varustamoille ei tule mahdollisuutta kaksiiin työmarkkinoihin samalla laivalla ja ääten ulosliputtaa paremmilla työehdoilla työskentelevät. Meppinä vastustaisin sekamiehitystä sekä mukavuuslipun väärinkäyttöä.

– Merenkulusta keskustellaan mielellään, mutta tietopohja on usein heikko. Hyvä esimerkki on matkustajaliikenteen leimaaminen viihdemerenkuluksi. Matkustajalautoilla on valtava rooli viennin ja tuonnin turvaamisessa. Ne ovat tärkeä osa logistiikkaketjua, ei viihdebisnestä.

Niin meppien kuin kansallisten päättäjien on syytä tietää ja muistaa, että Suomen riippuvuus merikuljetuksista on noussut Ukrainan sodan myötä. Tullin mukaan jo 93,5 prosenttia viennistä ja 97,7 tuonnista kulkee meritse.

Toimivia satamia ja vaihtoehtoisia reittejä

Eurovaaliehdokas Kymäläisen mukaan Eurooppa on laiminlyönyt puolustusvarustamistaan. Siksi turvallisuuden vahvistaminen on EU-parlamentissa tulevalle kaudella tärkeämmässä roolissa kuin koskaan aiemmin.

– EU:lla on oltava uskottava puolustusstrategia riippumatta siitä, miten USA:n vaaleissa kulloinkin käy, myös eduskunnan liikennevaliokunnassa istuva Suna Kymäläinen sanoo.

EU:n meriliikennettä koskevat säädökset pyrkivät asianmukaisten työolojen lisäksi varmistamaan myös merenkulun turvallisuus- ja ympäristövaatimusten noudattamisen. Kymäläisen mukaan sotaa käyvässä Euroopassa tärkeintä on huoltovarmuuden takaaminen.

– Itämerestä on tullut arvaamaton. Kaasuputkia ja merikaapeleita on rikottu. Venäjän lisääntyneen sotilaallisen toiminnan takia tarvitsemme lisää toimivia satamia, jotka voivat ottaa vastaan isompiakin aluksia.

Suomen muuttunut geopoliittinen asema ja Nato-jäsenyys ovat nostaneet maamme painoarvoa EU:ssa. Esimerkiksi Euroopan komissio perui aikeensa heikentää suomalaisten satamien asemaa Euroopan liikenneverkossa TEN-T:ssä.

– On myös pohdittava, kulkevatko Suomen merireitit enemmän lännessä Ruotsin läheisyydessä vai menemmekö edelleen Itämeren altaan läpi. Toki Suomen ja Ruotsin



Parlamenttiedustajien eli meppien päätökset vaikuttavat myös suomalaisen merimiehen elämään: "Meppinä vastustaisin sekamiehitystä sekä mukavuuslipun väärinkäyttöä", eurovaaliehdokas Suna Kymäläinen toteaa.

Yhteistä sääntelyä tarvitaan, ettei varustamoille tule mahdollisuutta kaksiiin työmarkkinoihin samalla laivalla.

Nato-jäsenyys tuo muutoksia EU:n Itämeren ja arktisen merialueen turvallisuusstrategioihin, Suna Kymäläinen sanoo.

EU:ssa Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) tehtäviin kuuluu mm. edistää meriturvallisuutta ja vähentää meren saastuttamista. Lisäksi se neuvoo Euroopan unionia meriturvallisuusasioissa ja -lainsäädännössä.

Vihreä siirtymä vaikeuksissa

EU-parlamentin yksi tärkeimmistä tehtävistä on toteuttaa vihreän kehityksen edistämiseen tarkoitettua Fit For 55-valmiuspakettia. Tavoite on leikata EU:n kasvihuonepäästöjä vuoden 1990 tasosta 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä.

Vihreän siirtymän edistäminen hyödyttäisi valtavasti Suomen teknologia- ja vienniteollisuutta. Se olisi samalla piristysruiske maamme merenkululle. Suna Kymäläisen mielestä suomalainen teollisuus on ollut ympäristöasioissa hyvin etulinjassa.

– Ihmettelen niitä, joiden mielestä vihreä siirtymä on höpöhöpöä. Ostajat kiinnittävät entistä enemmän huomiota tuotteen tuotantotapaan. Pieni hiilijalanjälki on valttikortti, jonka avulla Suomi pystyy kilpailemaan maailman markkinoilla.

EU-vaalien ennusteet povaavat laitaioikeistolle menestystä. Akatemiatutkija **Timo Miettisen** mukaan äärioikeiston nousu vaikuttaisi vahvasti EU:n ilmastopolitiikkaan. Vihreän siirtymän kunnianhimoisten tavoitteiden laskeminen olisi haitaksi Suomelle.

– Laitaoikeiston suosio kertoo, että jotain EU-politiikassa on mennyt pieleen. Euroopassa eriarvoistuminen on räjähtänyt käsiin. Ihmiset kokevat, että heidän elintonsa ei kohene eikä heitä kuulla. Yksinkertainen viesti menee perille. Se antaa ääriliikelle tilaa, Suna Kymäläinen sanoo.

EU:n parlamenttivaalit pidetään kesäkuun 9. päivä ja Suomesta Brysseliin valitaan 15 meppiä. ↓

Alusliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen IMO:ssa edettiin kohti maailmanlaajuisia keinoja

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriympäristön suojelukomitea kokoontui Lontoossa 18.–22.3.2024. Komitean 81. istunnossa neuvoteltiin maailmanlaajuisista toimista alusliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

Meriympäristön suojelukomiteassa (Marine Environment Protection Committee, MEPC) neuvoteltiin myös muun muassa painolastivesien sääntelystä sekä rikin- ja typenoksidien rajoitusalueista arktisille vesille.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (International Maritime Organization, IMO) tavoitteena on, että meriliikenne on hiili-neutraalia vuoteen 2050 mennessä tai sen tienoilla kansalliset olosuhteet huomioiden.

Vuoteen 2030 mennessä alusten kasvihuonekaasupäästöjä tulee vähentää vähintään 20 % vuoteen 2008 verraten, ja vuodelle 2040 asetettu välitavoite on vähintään 70 %. IMO:n jäsenvaltiot sopivat heinäkuussa 2023, että maailmanlaajuiset toimet päästöjen vähentämiseksi näiden tavoitteiden mukaan on hyväksyttävä vuoteen 2025 mennessä. Sovitut toimet astuisivat voimaan viimeistään vuonna 2027.

Istunnossa jatkettiin neuvotteluja oikeudellisesti sitovista päästövähennystoimista, joilla tavoitteet on tarkoitus saavuttaa sovitussa aikataulussa. Istunnossa hyväksyttiin tulevan sääntelykehikon pääpiirteet, mukaan lukien mahdolliset MARPOL-yleissopimuksen otsikot ja alaotsikot, joiden alle tuleva sääntely on tarkoitus rakentaa.

Suomen neuvottelijat olivat tyytyväisiä siihen, että istunnossa päästiin jo konkreettisten sopimusmuutosten otsikkotasolle. Suomi pitää hyvänä neuvottelutuloksena myös sitä, että hahmotelmassa on mukana EU-jäsenvaltioiden esitysten mukainen tavoitteellinen aluspolttoaineiden standardi ja erillinen taloudellinen ohjauskeino.

Polttoainestandardilla säädeltäisiin meriliikenteessä käytettävien polttoaineiden kasvihuonekaasusisällön vaiheittaista vähentämistä. Taloudellisella keinolla asetettaisiin aluspäästöjen kasvihuonekaasusisällölle hinta, mikä entisestään kannustaisi siirtymään kestäviin polttoaineisiin ja käyttövoimiin.

Suomi katsoo, että kunnianhimoiset IMO:n päästövähennystoimet tasaisi kansainvälisen merenkulun päästösääntelyn epäsuhtaa sekä merenkulun ja elinkeinoelämän kilpailuympäristöä EU:n ja muun maailman välillä. Meriliikenteen päästövähennyksiä tulisi edistää ensisijaisesti riittävän määrätietoisin kansainvälisin toimin. Jos määrätietoisia kansainvälisiä toimia saadaan aikaiseksi, tulee merkittävää kaksinkertaista taakkaa EU:n toimissa estää ja purkaa.

Jäissä kulku ja jäävähvistetut alukset huomioitava

Suomi pitää tärkeänä, että alusten kulku jäissä ja jäävähvistetut alukset huomioidaan IMO:ssa neuvoteltavissa päästövähennyskeinoissa. Jos IMO:ssa edetään kohti maailmanlaajuisia polttoaineiden hiilisisältömuksua, Suomi pyrkii siihen, että osa maksun tuotoista osoitetaan jäävähvistettujen alusten ja jäänmurtajien kasvihuonekaasupäästöjä vähentävien ratkaisujen kehittämiseen.

Arktisille vesille rikin- ja typenoksidien rajoitusalueita

Istunnossa päätettiin alustavasti perustaa Kanadan ja Norjan esitysten mukaisesti ty-

pen ja rikin oksidien (NOX, SOX) sekä hiukaspäästöjen rajoitusalueet Kanadan arktisille vesille ja Norjanmerelle.

Alustavat päätökset tulevat vähentämään merkittävästi alusten rikin ja typen oksidien haitallisia vaikutuksia arktisen alueen ihmisille ja luonnolle. Muutokset kansainväliseen sääntelyyn näiden alueiden perustamiseksi on tarkoitus hyväksyä lopullisesti MEPC:n seuraavassa istunnossa syys-lokakuussa.

Painolastivesien sääntelyä tarkennettiin

Istunnossa laadittiin ohjesääntö haasteellisesti käsiteltävälle painolastivedelle sekä ohjeistus käsitellyn käymäläjäteveden ja harmaan veden säilyttämiselle aluksen painolastivesitankeissa.

Haasteellisesti käsiteltävällä painolastivedellä tarkoitetaan satamassa otettavaa vettä, joka on ominaisuuksiltaan sellaista, että aluksen painolastiveden käsittelylaitteisto ei kykene sitä vaatimusten mukaisesti käsittelemään. Tämä on erityinen ongelma Itämerellä, jossa satamassa otettava painolastivesi voi olla hyvin sameaa.

Mitä seuraavaksi?

Tässä istunnossa päätetyn mukaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiskeinoja käsittelevä erityinen asiantuntijatyöryhmä kokoontuu Lontoossa heinäkuussa. Neuvottelut maailmanlaajuisista päästövähennyskeinoista jatkuvat MEPC:n istuntojen välisessä kasvihuonekaasutyöryhmän kokouksessa 23.–27.9.2024 ja MEPC:n seuraavassa istunnossa 30.9.–4.10.2024. [↓](#)



Kiinan uusi silkkitie

Haminaan suunnitellusta akkumateriaalitehtaasta 60 prosenttia on kiinalaisomistuksessa.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SAANA LAMMINSIVU, SHUTTERSTOCK

Etälä-Suomen aluehallintovirasto (AVI) kertoi 12.2.2024 myöntäneensä ympäristöluvan sekä toiminnan aloittamisluvan Haminaan suunnitellulle **CNGR Finland Oy:n** akkumateriaalitehtaalle. Yhtiö saisi aloittaa luvan mukaisen toiminnan Haminassa saman tien, mutta ei sitä tee, Kymen Sanomat kertovat 13.2.2024. ”500 miljoonan euron investoinnin rakennustyöt eivät ala ennen kuin lupa on lainvoimainen”. CNGR Finland Oy:n toimitusjohtaja **Thorsten Lahrs** kertoo Kymen Sanomille, että akkumateriaalitehdas voisi aloittaa 2026 tai 2027, jos luvat vahvistetaan.

Haminan akkumateriaalitehtaassa tul- laan valmistamaan prekursorimateriaalia (pCAM), joka on akkujen keskeinen raken- nusaine. Haminan paikallisia asukkaita ja mökkiläisiä on huolestuttanut akkutehtaan päästöt, joita on sadan säiliörekan verran päivässä. Akkutehtaasta päätyisi mereen päätyisi muun muassa natriumsulfaattia, alumiinia ja rehevöittävää ammoniumtyp- peä. Sulfaattipäästöjen pelätään heikentä-

vän meren tilaa Haminan lähialueilla. Ha- minan akkumateriaalitehtaan ympäristölupa saikin paljon valituksia ja suunnitteilla oleva tehdas joutui täydentämään hakemustaan.

Etusijamenettely vauhditti ympäristöluvan saamista

12.2.2024 AVI myönsi Haminan akkumate- riaalitehtaalle, GNGR Finland Oy:lle, ympä- ristöluvan ja toiminnan aloittamisluvan. Ha- minan akkumateriaalitehtaan ympäristölu- pahakemus käsiteltiin AVI:ssa etusijame- nettelyssä. Vuonna 2023 voimaan tuli laki, joka antaa vihreän siirtymän kannalta mer- kittäville investointihankkeille etusijan lupa- käsittelyssä. Vihreää siirtymää edesaute- taan, mutta tulisiko tehtaiden toimilupapro- sesseissa kiinnittää huomiota myös yhtiöi- den omistuspohjaan? Haminaan suunnit- teilla olevasta CNGR Finland Oy:n akkuma- teriaalitehtaasta yli 60 prosenttia on kiina- laisessa omistuksessa. Ympäristönäkökul- mien lisäksi huomiota tulisi kiinnittää Ha- minan akkutehtaan kiinalaiseen omistajuu- teen.

Kiinalainen miljardööri saa jalansijan Haminaan

Haminan akkumateriaalitehtaasta 60 pro- senttia omistaa kiinalainen yhtiö **CNGR Ad- vanced Material**. CNGR:n toimitusjohtaja, **Deng Weiming**, lukeutuu Forbesin luokitte- lemiin maailman miljardööreihin. Weiming ja hänen vaimonsa, **Xiaoge Wu**, omistavat suoraan ja epäsuorasti yli 66 prosenttia CNGR Advanced Material -yhtiön osakkeista. CNGR on perustettu vuonna 2014 Kiinaan. Sanomatta on selvää, että ilman Kiinan val- tion suostumusta – ja kenties omistajuutta – akkutehtaita ei vahvan valtio-omistajuuden ja kontrollin maahan perusteta.

Huomioimisen arvoista myös on, että Kiinan presi- dentti **Xi Jinping** puhui syyskuussa 2013 Ka- zakstanissa en- simmäisen kerran julkisesti uuden silk- kitien rakentamisesta. Kuukausi myöhemmin Indonesiassa [»](#)

hän mainitsi, että merireitit Kiinasta Afrikkaan ja Eurooppaan ovat myös osa uutta silkkiteitä.

Jäljet johtavat akkutehtaalle

Suomalainen sananparsi kuuluu: jäljet johtajat syytötehtaalle. Tässä tapauksessa ne johtavat akkutehtaalle. Kiina pyrkii maailman johtavaksi akkujen valmistajaksi. Kiinalla on omalla maaperällään maailman suurimpiin lukeutuvat mineraalivarannot. Niiden lisäksi Kiina omistaa Afrikasta ja Etelä-Amerikasta suuria mineraaliesiintymiä.

Maailman suurimmat litiumvarannot sijaitsevat Argentiinassa, Boliviassa ja Chilessä. Niiden omistajiin lukeutuu kiinalaisia yhtiöitä. Viime syksynä, 16.10.2023, Chilen presidentti, **Gabriel Boric**, teki kiinalaisten kanssa 223 miljoonan Yhdysvaltain dollarin sopimuksen Chilen Antofagastan alueelle investoimisesta. Antofaga on Chilen kaivosteollisuuden tyysija. Näin kiinalaisten omistajuus Chilen mineraalivarannoissa vahvistuu. Kiinalaiset hallitsevat ja varjelevat omistamiaan kaivoksia isännän elkein. Ympäristön suojeleminen ja ihmisoikeudet saattavat unohtua.

Suomen hallitus pyrkii eroon liiasta Kiina-riippuvuudesta

Kiina pyrkii maailman johtavaksi akku- ja puolijohdevalmistajaksi, johon Yhdysvallat vastasi asettamalla pakotteita kiinalaista puolijohdeteollisuutta vastaan. Elektroniikkateollisuudelle elintärkeät mikroirit tai puolijohteet ovat muodostuneet yhdeksi Kiinan ja Yhdysvaltojen taloudellisen ja strategisen kilpailun etulinjoista.

Suomen hallitus on varoittanut Suomea liiasta Kiina-riippuvuudesta. Hamina on Suomen itäisimpiä satamia suoraan Suomenlahden rannalla. Haminasta johtavat suoraan kiskot jopa ”Kiinaan saakka” kerrotaan Hamina-Kotkan sataman sivuilla: ”Suomen, Venäjän ja IVY-maiden yhtenäisen raidelevyden ansiosta rautatiekuljetukset HaminaKotkan satamaan ja satamasta voidaan toteuttaa ilman siirtokuormauksia aina Kiinan rajalle asti.”

Kiinan uusi silkkiteie laajenee etenkin satamakaupunkeihin

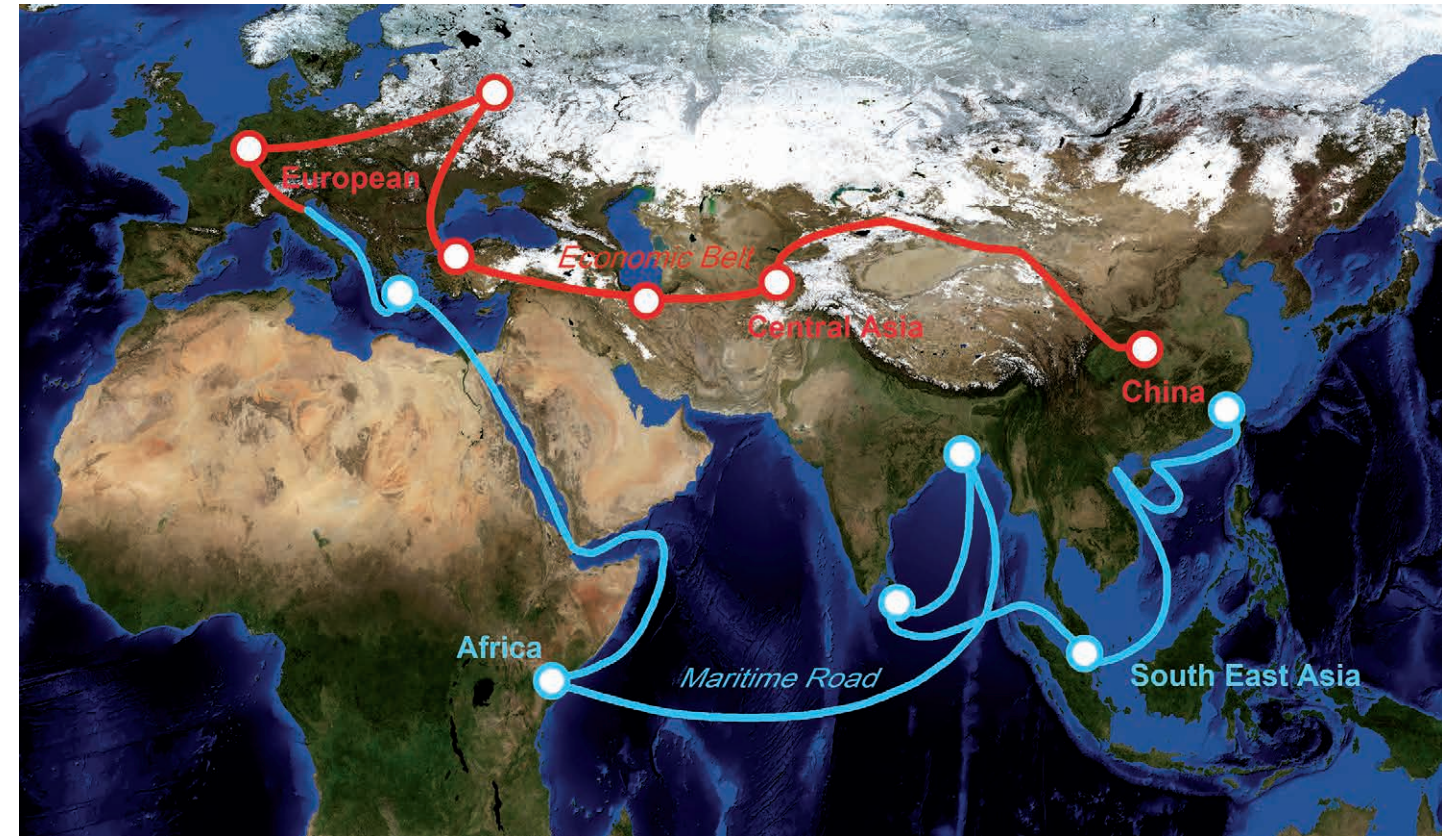
Ukrainan sodan myötä rautatiekuljetukset Venäjän halki Kiinaan ovat loppuneet. Kiinalaiset laivat purjehtivat kuitenkin säännöl-

*Haminan akku-
materiaalitehtaan
enemmistön
omistaa kiinalainen liike-
mies ja hänen vaimonsa.*

lisesti Suomen satamiin. Kiinan valtio-omisteinen varustamo **Cosco** kuljettaa esimerkiksi uusilla, jättimäisillä sellulaivoilla, nyt Kemlin Metsä Fibren tehtaasta rahteja.

Haminan akkumateriaalitehdas, **CNGR Finland Oy**, aiotaan rakentaa aivan Haminan sataman läheisyyteen. Kiinalaisen pääoman virtaaminen Suomen rannikoilla sijaitsevien satamien yhteydessä toimiviin tehtaisiin aiheuttaa syystäkin huolta. Mikäli Haminan satamassa toimii valtaosin kiinalaisomisteinen tehdas, saattaa sen perässä tulla kiinalainen laiva, jonka rahtia voidaan kuljettaa halki Suomen pitkin maamme rautateitä lähestulkoon Jäämerelle saakka.

Kiina saa jalansijaa Euroopan ja maailman valtioista yritysinvestointien avulla ja



Kiinan uusi silkkiteie, eli Vyö & Tie-hankkeen kartta. Kartasta puuttuu vielä Jäämeren reitti.



Näkymä sillalta Haminan satamaan, jonka edustalle muutaman kilometrin päähän merelle akkutehdas aikoo laskea päästönsä.

rakentaa siten päämäärätietoisesti vuonna 2013 lanseeraamaansa Kiinan uutta silkkiteitä ja maailmanjärjestystä, kuten muotoilu kuuluu.

Hampurin sataman operaattori siirtyi kiinalaisen Coscon omistukseen 2022

Kiina onkin saanut jo suhteellisen hyvän kuljetusverkoston maailman eri kolkkiin ja satamakaupunkeihin. Meritiet yhdistävät. Itämeren rannalla Hampurin satama oli viimeisin kohde, jonne kiinalaiset saivat lisää jalansijaa. Saksan hallitus hyväksyi syksyllä 2022 yhden Hampurin satamaterminaalin **Container Terminal Tollerortin (CTT)** osittaisen myynnin kiinalaiselle valtionyhtiölle Coscolle hampurilaisten vastustuksesta ja avoimesta kirjeestä huolimatta. Cosco sai kaupan toteutettua liittokansleri **Olaf Scholz**in myötävaikutuksella. Cosco ilmoitti avoimesti, että se haluaa tehdä Container Terminal Tollerortista (CTT) ensisijaisen jällelaivauspuisteen Euroopassa. Ennen Hampuria Cosco omisti osakkeita jo kahdeksassa terminaalissa yksin Euroopassa.

CNGR Advanced Material avaa tehtaan Marokkoon Atlantin rannalle

Myös kiinalainen akkumateriaalivalmistaja CNGR Advanced Material sai vahvistettua jalansijaansa viime vuoden (2023) lopussa Saksassa. Yhtiö sopi saksalaisen Bitterfeldissä sijaitsevan kierrätysyhtiön kanssa yhteistyöstä. Näin kiinalainen akkumateriaalivalmistaja rantautuu sekä Suomeen että Saksaan.

CNGR Advanced Materialilla on myös maailmalla ”vauhti päällä”. Haminan lisäksi yhtiö on avaamassa akkutehdasta parhailaan myös Marokkoon Jorf Lasfarin kaupunkiin, joka sijaitsee suoraan Atlantin rannalla.

Maailman suurimpaan kuuluvan akkumateriaalitehtaan, CNGR Advanced Materialin, tehtaasta sijaitsevat logistiikkansa puolesta satamien läheisyyteen. Myös muut kiinalaiset akku- ja puolijohdevalmistajat pyrkivät meren rantaan.

Hamina ei jää Suomen ainoaksi satamakaupungiksi, jonne kiinalaiset ovat suunnanneet katseensa. Viime vuoden lopussa uutisoitiin, että kiinalainen **Svolt** harkitsee

kennotehtaan rakentamista Kotkaan. Svoltin kiinalainen omistajuus herätti laajaa keskustelua ministeritasoa myöten. Suomen hallitus pyrkii vähentämään Suomen Kiina-riippuvuutta.

Vihreää siirtymää ei saa toteuttaa laput silmillä: pääomiin kiinnitettävä huomiota

Suomen rannikkokaupunkien kehitys ja vihreä siirtymä ovat tärkeitä, mutta investointeja ja uusia tehtaita ei saa perustaa maamme ilman perusteellista selvitystä pääomista ja niiden alkuperästä. On syytä miettiä kaksi kertaa, jos rakennuslupia myönnetään sellaisten valtioiden omistajille, joissa ihmisoikeuksia ei kunnioiteta. Mikä on vihreän siirtymän hinta pitkällä aikajuoksulla omalle maallemme?

Haminaan nyt ympäristö ja perustamisluvan CNGR Finland Oy:n omistaa CNGR Advanced Material (60 prosenttia) ja loput **Suomen Malmijalostus Oy** (40 prosenttia). Käytännössä Haminan akkumateriaalitehtaan enemmistön omistaa kiinalainen liike-mies ja hänen vaimonsa. ⚓

Yltääkö Kiinan Vyö- ja tie -hanke jo Kemiin saakka?

Kemin biotuotetehtaan sellua kuljetetaan Kemistä maailmalle jättimäisillä kiinalaisaluksilla. Kiina-riippuvuus huolettaa. Yle kertoi 16.1.2024, että Kemin biotuotetehtaan merikuljetuksia hoidetaan kiinalaisen Cosco Shipping-varustamon jättimäisillä ”sellualuksilla”.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU

Suomen hallituksen tavoitteena on vähentää strategisia riippuvuuksia Kiinaan. Samaan aikaan Kemin Metsä Fibren biotuotetehtaan sellua kuljetetaan Kemistä maailmalle Kiinan valtio-omistaisen Cosco Shipping-varustamon jättimäisillä ”sellualuksilla”.

Metsä Groupin Kemin biotuotetehtaan Suomen metsäteollisuuden suurin investointi, joka maksoi 1,6 miljardia euroa. Kemin biotuotetehtaan tuotanto käynnistyi vuonna 2023. Tehdas tuottaa vuodessa 1,5 miljoonaa tonnia havu- ja koivusellua kartongin, pehmo-, tiivis- ja painopaperin sekä erikoistuotteiden raaka-aineeksi.

Metsä Groupin Kemiin rakentama biotuotetehtaan Pohjoisen pallonpuoliskon suurin sellutehdas, jonne kuljetetaan vuosittain noin 145 000 juna- ja rekkalastia puuta. Kemin biotuotetehtaan on markkinoitu vahvasti kotimaisuudella. Tehdasinvestointi työllistää noin 2 500 henkilöä, jotka työskentelevät pääasiassa metsänkorjuussa ja kuljetuksissa.

Suomen suurimman sellutehtaan merikuljetuksia hoitavat kuitenkin kiinalaiset. Yle kertoi 16.1.2023, että Kemiin purjehti kiinalainen *Green Kemi* -niminen alus, johon lasta-

taan sellua Kemin biotuotetehtaalta. Uutisen mukaan Green Kemi aluksen omistaa Cosco Shipping Specialiced Carriers -varustamo, joka on tehnyt Metsä Groupin kanssa yhteistyötä jo pitkään, Ylen uutisessa kerrotaan.

Merimies-lehti vuonna 2021: Kemin biotuotetehtaan kuljetukset pitää saada suomalaisille varustamoille
Merimies-lehti toi esiin vuonna 2021, että ”Kemin uuden biotuotetehtaan ja Rauman uuden sahan kuljetukset pitää saada suomalaisille varustamoille.” Merimies-lehti haastatteli tuolloin Metsä Groupin meriliikennejohtaja **Jyrki Rankia** ja koitti selvittää, millä ja miten Kemin rakennettavan biotuotetehtaan merikuljetukset tullaan mahdollisesti hoitamaan.

– 800 000–1 miljoonan tonnimäärän kuljettaminen tarkoittaisi käytännössä arviolta noin kolmea aluskäyntiä viikossa satamassa, Metsä Groupin meriliikennejohtaja Jyrki Ranki laskeskelee.

Rankin mukaan ”sellua tullaan laivamaan Kemistä perinteisillä konventionaalisilla lo-lo-laivoilla. Lähialueille sellua voidaan kuljettaa pienemmillä laivoilla ja kauemmas suuremmilla.”

Merimies-lehti kysyi, onko jo kenties tiedossa mitkä varustamot tulevat hoitamaan Kemin biotuotetehtaan kuljetukset.

– Kartoitamme kaikkia toimijoita ja teemme kilpailutuksen. Kaikki rahtaus sopimukset tullaan kilpailuttamaan. Varustamoiden kanssa tekemämme sopimukset ovat määraaikaisia, noin vuodesta viiteen vuoteen, Metsä Groupin meriliikennejohtaja Jyrki Ranki kertoi tuolloin.

Kuljetukset menivät kiinalaisille

Kemin biotuotetehtaan merikuljetuksia hoitavat nyt kiinalaiset. Metsä Group on Ylen uutisen mukaan tehnyt Cosco Shipping Specialiced Carriers -varustamon kanssa yhteistyötä jo pitkään.

– He (= kiinalainen Cosco) sitoutuivat rakentamaan tällaisen aluksen, jossa on riittävä kapasiteetti ja jääluokitus, Metsä Fibren toimitusjohtaja **Ismo Nousiainen** taustoittaa.

Cosco Shipping Specialiced Carriers-varustamo on Kiinan valtion omistama varustamo. Samaan aikaan, kun Suomen suurimman sellutehtaan toimintaa markkinoidaan vahvasti suomalaisena, metsäteollisuus kuljettaa tuotteitaan Kiinan valtio-omisteisilla

aluksilla Suomesta maailmalle. Samaan aikaan Suomen hallitus ja eurooppalaiset päättäjät pyrkivät eroon liiasta Kiina-riippuvuudesta.

Green Kemi -aluksen omistaa Cosco Shipping Specialiced Carriers -varustamo, joka on tehnyt Metsä Groupin kanssa yhteistyötä jo pitkään. Green Kemi-aluksen lisäksi varustamo on rakentanut vastaavia aluksia viisi kappaletta. Kaikki alukset tulevat liikennöimään Suomesta Aasian markkinoille.

Ajoksen syväväylää syvennettiin

Suomen valtio syvensi Kemin Ajoksen syväväylää kymmenestä metristä kahteentoista metriin. Urakka valmistui vuonna 2023 etujassa. Meriväylän syventämisestä vastasi valtio.

Ajoksen väylän syventäminen mahdollistaa entistä suurempien alusten liikennöinnin väylällä. Hyvä on, että Suomen väylätöä huolletaan, mutta huoltovarmuuden kannalta huomioisen arvoista on, nyt Kemin Ajokseen liikennöivät maailman suurimmat jäävahvistetut sellualivat, jotka ovat Kiinan valtion omistamia.

Kiinalainen Kaidi on suunnitellut Kemiin biojalostamoa

Kiinalaisen Cosco-varustamon alukset eivät ole ainoa kiinalaisten Kemiin suunnittelema hanke. Kiinan johtaviin bioenergiatoimijoi-

hin kuuluva Kaidi on suunnitellut rakentavansa Kemiin miljardin euron biojalostamon. Kaidi Finlandin omistaa yksi Kiinan suurimmista bioenergiatoimijoista, Sunshine Kaidi New Energy Group.

”Toteutuessaan tehdas tuottaisi vuodessa 200 000 tonnia toisen sukupolven biopoltoainetta, josta 75 prosenttia olisi biodieseliä ja 25 prosenttia biobensiiniä. Jalostamon pääraaka-aineena toimisi energiapuu, ja se olisi ensimmäinen laatuaan niin Suomessa kuin maailmanlaajuisesti”, Kaidi Finlandin sivuilla kerrotaan.

Kaidi on suunnitellut biojalostamon perustamista Kemin Ajokseen. Kaidin ympäristölupa kaatui kuitenkin hallinto-oikeudessa.

”Kaidi ei yritä enää täydentää Kemin Ajokseen suunnitellun biojalostamon ympäristölupaa, jonka hallinto-oikeus kumosi viime kesänä”, Yle uutisoi 30.1.2023.

Kiinan yhteiskuntaan erikoistunut professori **Matti Nojonen** Lapin yliopistosta kertoi Helsingin Sanomissa 11.2.2016, kuinka Kemiin miljardihanke, Kaidi, osa suurempaa ilmiötä ja Kiinan raha vyörymistä maailmalle. Tässä on Nojosen mukaan kyse myös Kaidissa.

”Se on kiinalaisfirmojen toista aaltoa. Siinä ei ole kyse yritysostosta tai raaka-ainehankinnasta, vaan siitä, että rakennetaan tyhjältä pellolta tehtaita tai tutkimuslaitoksia”, Nojonen kertoo Helsingin Sanomissa 11.2.2016.

Aiemmin 2000-luvun alussa tehtaot siirtyivät Kiinaan. Nyt on meneillään toinen aalto, jossa kiinalainen pääoma virtaa maailmalle: Vuonna 2014 Kiinasta lähti suorita investointeja ulkomaille 116 miljardilla dollarilla, kertoo YK:n kauppajärjestö Unctad.

Italia aikoo irtaantua Kiinan Vyö ja Tie -hankkeesta

Kiina on vienyt määrätietoisesti eteenpäin Vyö ja Tie-hankettaan. Vyö ja tie on Kiinan hallituksen vuoden 2015 toimintasuunnitelmassa määritelty kehityshanke, jossa Kiina investoi 900 miljardia dollaria rautateihin, satamiin ja muuhun infrastruktuuriin 65 maassa.

Kun katsoo maailmankarttaa ja Suomen sijaintia Pohjoisessa lähestulkoon Jäämeren rannalla, ei ole ihme että kiinalaiset ovat kiinnostuneet Kemin Ajokseen investoimisesta.

Euroopasta löytyy kuitenkin maita, joissa Kiinalle on annettu rukkaset. Helsingin Sanomat uutisoi 6. joulukuuta 2023, että ”Italia on ilmoittanut Kiinalle vetäytyvänsä Vyö ja tie -hankkeesta, jossa se on ollut mukana vuodesta 2019, kertovat muun muassa uutistoimistot AFP ja Reuters sekä italialaislehti Corriere della sera.

”Italialaislehden mukaan Italian hallitus ilmoitti asiasta Kiinalle kolme päivää sitten, mutta ei tehnyt virallista julkista ilmoitusta asiasta. Reutersin mukaan sopimus umpeutuu maaliskuussa, eikä Italia aio uusia sitä.”



LUE DIGINÄ:
smu.fi >
Merimies-
uutiset



Kuvassa Metsä Fibren Kemin sellutehdas. Kuva: Samuli Rinne / Vastavalo



Vasemmalla puolimatruusi Teijo Holmström, päällikkö Casper Nyholm, matruusi Jay Isulat ja toinen perämies Martin Kralev M/s Prima Lady-alukselta Kantvikin satamassa 5.2.2024.

Ajatuksia huoltovarmuudesta ja satamista

M/s Prima Lady toi Latviasta rypsiä Apetitin kasviöljyn raaka-aineeksi.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Kaukana jäällä kävelee tumma hahmo. Näkyy pää ja neljä pitkää jalkaa. Ei taida olla koira?

– Kyllä se on peura, M/s Priman Lady'n päällikkö **Casper Nyholm** kaivaa kiikarit esiin.

Peura jää seisomaan jälle odottamaan muita. Sen seuraan liittyy vielä kolme muuta nelijalkaista ja ne jatkavat yhdessä matkaansa kohti sataman lähellä sijaitsevaa lähisaarta. Kirkkonummen Kantvikissa tehtaata ja luonto elävät sulassa sovussa. Näin ne ovat tehneet 1960-luvulta lähtien, jolloin Suomen Sokeri hankki Kantvikista laajat maa-alueet ja rakensi sokeritehtaan ja sataman Pikkalan lahden perukkaan.

Apetit on suomalainen

Kantvikin sataman laiturissa seisoo Prima Shippingin M/s Prima Lady, joka on tuonut Latvian Riikasta rypsin siemeniä Apetitin kasviöljypuristamoon. "Apetit bioöljy" lukee mäen harjalla sijaitsevilla suurissa öljysäiliöissä. Kantvikissa sijaitseva kasviöljypuristamo on Suomen suurin. Puristamossa valmistetaan rypsiöljyä mekaanisesti puristamalla siemeniä öljyksi. Puristaminen kuluttaa paljon energiaa. Kasviöljypuristamoon energiaa tuotetaan tehtaan omalla bioenergalaitoksella.

Apetit on suomalaisille tuttu merkki kaupankäynnin pakastealasta. Nimi on – no, sano-

taanko ranskaa: bon appétit. Onko kyseessä suomalainen tuote? Kyllä on. Apetit on suomalainen yhtiö. Ensin oli Suomen Sokeri, josta tuli sittemmin Lännen tehtaata. Vuonna 1995 Lännen Tehtaat Oy hankki Apetit-brändin Ingmanilta. Apetit-yhtiön omistajien joukossa on Valion eläkekassaa, Laakkosta ja Berneriä sekä erinäisiä maataloustuottajia. Kotimaisuutta ajatellen voimme hyvällä omalla tunnolla popsia kauppojen pakastealasta Apetit-tuotteita.

Oma vilja ei riitä:

Suomeen on tuotava viljaa

Keltaiset rypsipellot ja niiden tuoksu ovat osa suomalaista kansallismaisemaa. Kotimaisuus ei kuitenkaan tarkoita täysin kotimaisuutta raaka-aineiden osalta. Suomi on tuontiviljasta riippuvainen, halusimmepa tai emme.

– Vaikka kuinka toivoisimme ja pyrkisimme kasvattamaan kaiken viljan kotimaassa, eivät pohjoiset leveysasteemme ja lyhyt kasvukausi riitä tuottamaan kaikkea viljaa kotimaan tarpeisiin, M/s Prima Lady'n päällikkö Casper Nyholm tietää.

Rypsiä ja rapsia tuotettiin Suomessa vuonna 2023 yhteensä vain 42 miljoonaa kiloa. Eniten rypsiä ja rapsia tuottivat Ranska 4,272 miljardia kiloa, Saksa 4,239 miljardia kiloa ja Puola 3,523 miljardia kiloa, Luonnonvarakeskuksen tilastot osoittavat.

PRIMA SHIPPING

PORVOOLAISEN PRIMA SHIPPING-varustamon kotipaikka on Tolkkinen. Varustamo omistaa kuusi kuivarahtialusta, jotka ovat M/s Prima Viking, M/s Prima King, M/s Baltic Madonna, M/s Prima Queen, M/s Prima Lady ja M/s Prima Donna.

Latviassa rypsiä tuotettiin 347 miljoonaa kiloa vuonna 2023. Suomen lipun alla purjehtiva M/s Prima Lady on tuonut tällä reissulla Kantvikiin rypsiä juuri Latvian Riikasta. Rypsin kukinto on keltainen, mutta satamanosturi "Mantsinen" kauhoo aluksen ruumasta mustaa jauhetta. Pitääkö näky paikansa?

– Rypsin siemenet ovat mustia. Ja hyvin pieniä. Niitä tippuu myös laivan kannelle, jossa siemenet näyttäivät mustalta hiekalta, päällikkö Casper Nyholm tuumii.

Rapsi puretaan rapsakasti laivan vieressä seisovan rekan kyytiin. Mantsisen puikoissa istuu nainen, joka pyörittelee tottuneesti nosturin kauhaa. >>



Päällikkö Casper Nyholm korostaa suomalaisen tonniston merkitystä Suomen huoltovarmuuden turvaamisessa.

M/s Prima Lady on vuonna 1999 rakennettu, perinteinen kuivarahtialus, jonka hollantilainen varustaja rakensi alun alkaen perheensä kotilaivaksi. Aluksesta löytyy päällikön hytistä erotettu pienempi hytti, joka on tarkoitettu lapselle. Sen suhteen "asuntolaiva" on uniikki kokonaisuus, jota on ylläpidetty ja huollettu vanhaa vaalien.

– Aluksen purku ja lastausaika vaihtelevat hyvin paljon kulloisenkin kuljetettavan tuotteen mukaan. Tätä kuormaa puramme pari päivää, päällikkö Nyholm kertoo.

M/s Prima Lady pystyy kuljettamaan kesällä 3 500 tonnia lastia. Kuivarahtialus soveltuu erilaisten lastien kuljettamiseen, kuten sepeli, vilja, lannoitteet ja metalli. Kun aluksen kansiluukut suljetaan, kannen päällä voidaan kuljettaa erilaisia projektilasteja.

– Huoltovarmuus on tärkeää. Tällaiset kuivarahtialukset, jotka pystyvät kuljettamaan monimuotoisia lasteja erilaisiin satamiin ovat ehdottoman tärkeitä Suomelle, M/s Prima Ladyn miehistö painottaa.

Jotkut tahot esittävät Suomen satamaverkoston erikoistumista ja tehostamista. Ukrainan sodan ja Itämeren turvallisuustilanteen kiristymisen myötä on hyvä pitää mielessä, että Suomella tulee olla laaja, niin Suomenlahden, Pohjanlahden kuin sisävedet kattava satamaverkosto.

– Jos joku satama on syystä tai toisesta pois käytöstä, saadaan lasti kyytiin toisessa satamassa, jonne pääsee purjehtimaan hyvin tällaisilla pienemmillä aluksilla, Prima Ladyn miehistö korostaa.

Kahdeksan hengen miehitys

Prima Ladyssä on kahdeksan hengen miehitys. Suomalaisia ovat päällikkö, yliperämies, toinen perämies, matruusi ja puolimatruusi. Konepäällikkö on virolainen. Puolimatruusi ja kokki ovat filippiiniläisiä.

– Viime vuoden lopussa otimme alukselle lisäksi vielä yhden puolimatruusin lisää, päällikkö Nyholm kertoo.

– Yhden kansimiehen lisääminen oli hyvä asia. Työ-/lepoaikoja on huomattavasti helpompaa suunnitella, mutta nyt alukselle ei valitettavasti voi ottaa harjoittelijoita, koska alus voi kuljettaa vain kahdeksan henkeä.

Prima Ladyn kansipäällystö on suomalaista. Toinen perämies, **Martin Kravlev**, on

kotoisin Bulgariasta, mutta asunut perheineen Suomessa Espoossa jo vuosia ja sen myötä suomalaistunut.

– Opiskelin Bulgariassa aikanaan rakensuomiksi. Samassa koulussa opiskeli myös merimiehiä. Siitä sain kimmokkeen hakea merille töihin, kun saavuimme Suomeen, Kravlev selostaa suomeksi.

Kravlev on purjehtinut Prima Shippingin aluksilla kaksi vuotta.

– Prima Ladylla olen purjehtinut noin vuoden, Turun Åboa Maressa vahtiperämiehenä opiskellut Kravlev kertoo.

Pienillä kuivarahtialuksilla työ on monipuolista. Alusten reitit ovat vaihtelevia, ajetaan niin sanottua hakurahtia, eli rahtia kuljetetaan satunnaisten satamien välillä ilman säännönmukaista aikataulua.

– Reitteihin tulee aina muutoksia, minne olemme menossa. Nyt aluksen purku kestää pari päivää. Usein lastaus on nopeampaa ja saattaa hoitua jopa kuudessa tunnissa, jonka jälkeen jatkamme matkaa, kansimiehistö selostaa.

Suomalaista kauraa viedään Eurooppaan M/s Prima Lady liikennöi Itämerellä ja Pohjois-Euroopassa. Tällä kertaa alus tuo Latiasta Suomeen rypsiä, mutta joskus suunta on toinen.

– Suomalaista kauraa pidetään korkealaatuisena monessa maassa. Nähtävästi olosuhteemme ovat optimaaliset viljelyyn ja sen hyvään laatuun. Kuljetamme paljon suomalaista kauraa maailmalle, kuten Rotterdamiin ja Lyypekkisiin, päällikkö Nyholm selostaa.

Kantvikista M/s Prima Lady jatkaa seuraavaksi matkaansa kotipaikkaansa Porvoon Tolkkiin.

– Siellä lastaamme kyytiin kauraa, jonka kuljetamme Rotterdamiin.

Päällikkö Casper Nyholm on kotoisin Porvoon saaristosta.

– Asun Porvoon Tarkkisissa, mutta vietän edelleenkin paljon aikaa lapsuudenkodissani Tirmossa. Suuri osa suvustamme on merimiehiä ja kalastajia. Siitä syystä hain Porvooseen Prima Shipping-varustamoon kesätöihin. Ajattelin pääseväni jonkinlaisiin maahommiin, mutta he antoivat minulle maalitusintuun käteen ja kehottivat laivalle, Nyholm nauraa.

Niin hänestä tuli merimies, jonka konttori on nyt M/s Prima Ladyn komentosillalla.

– Opiskelin merikapteeniksi Ahvenanmaalla. Siellä oli erittäin hyvä opetus ja maanläheinen ote asioihin, Nyholm kehuu opinahjoaan.

Rekkamiehestä merimieheksi

Miehistö tekee yhdessä töitä neljä viikkoa yhtä soittoa. Filippiiniläisillä miehistön jäsenillä tönni kestää kuusi kuukautta. Hyvän yhteishengen ylläpitäminen aluksella on tärkeää, päällikkö Nyholm korostaa.

– Käymme ulkomailla, viimeksi Rostockissa, miehistön kanssa joskus ulkona yhdessä syömässä. Se kohottaa miehistön mielialaa.

Työkaverit ja yhteisöllisyys saivat puolimatruusi **Teijo Holmström** ryhtymään rekkakuskista merimieheksi.

– Rekan ajaminen oli hyvin yksinäistä puuhaa. Olen ajanut koko Euroopan useaan kertaan läpi. Viime vuosina työ kävi vaarallisemmaksi. Ulkomailla olet aina yksin ja jos joku tulee reissussa kysymään sinulta jotain, yleensä hän pyytää jotakin, Holmströmillä on kokemusta.

Ajettuaan 14 vuotta rekalla Finnlinesin kyydissä Itämeren yli Holmström päätti ottaa elämässään uuden suunnan ja ryhtyi merimieheksi. Ammatinvaihtoaan hän ei ole katunut.

– Nyt minulla on työkaverit, eikä tarvitse ajaa yksin pitkin Eurooppaa. Rekan ajo on kovaa puuhaa: ajat neljä tuntia, ja lepää rekkassa jossakin moottoritien varrella lepoajan, jonka jälkeen jatkat matkaa.

Merillä tehdään yhtä lailla vuorotyötä kuin rekkakuskittin.

– Pienellä kuivarahtialuksella komentosillan väki on valvomisen suhteen kovimmalla, Holmström tuumii.

Holmström oli töissä myös Saimaalla hinaajilla.

– Hinaajilla ajettiin 6:6-vahtia kaksi viikkoa soittoonsa, joka on kyllä kovaa touhua. Hinaajilla ei ole myöskään kokkia, joten ruoat haetaan itse kaupasta ja valmistetaan miehistön voimin, Holmströmin puheista kuulee, että Saimaalla purjehtiminen se vasta todellista merenkulkua onkin.

Mutta ei työ kuivarahtialuksellaan ole mitään Lydian lepotuolissa istumista.

– Täällä on paljon töitä. Ajamme haku-rahtia, jossa joutuu kovemmalle kuin esimerkiksi säännöllisessä linjaliikenteessä, jossa merimatkat ovat pitkät. ➤

Kantvikin satamaan Suomen korkein torni

KANTVIKIN SATAMAN alueella sijaitsee useita tehtaita, kuten Suomen Sokeri, Apetit ja Finnsementti ja Gyprocin kipsilevytehdas.

Kaapelivalmistaja Pysmian Group rakentaa Pikkanen tehtaalta parhaillaan Suomen korkeinta rakennusta, uutta merikaapelitornia, joka on 185 metriä korkea. Kaapelitorni saavutti harjakorkeutensa itäsenäisyyspäivän alla. Torni otetaan käyttöön vuonna 2025. Tuotantokapasiteetin kasvattamisen myötä suurjännitteisten meri- ja maakaapeleiden tuotanto Pikkanen tehtaalta voidaan yli kaksinkertaistaa. Pikkanen tehtaalta valmistettuja suurjännitteisiä merikaapeleita tullaan käyttämään suurten merituulivoimapuistojen sähkönsiirtoon Suomen ja Pohjois-Euroopan alueilla.



– Alusta on kunnostettu todella paljon ja se on hyvässä kunnossa. Tässä on vasta valmistunut upea saunamme, joka saatiin rakennettua toisen suihkun tilalle, päällikkö Casper Nyholm esittelee miehistön "spa-osastoa".



Kokki Michael A. Macion arvostaa Suomen lipun alla työskentelyä. Kuuden kuukauden töri on lyhyt verrattuna kahdeksan kuukauden töriin esimerkiksi Hollannin tai Saksan lipun alla.



Latviasta Kantvikiin tuotu rypsi on mustaa ja näyttää kaukaa tummalta hiekalta. Pienet jyvät paljastuvat vasta läheltä tarkasteltuna rapsin siemeniksi.

Matruusi **Jay Isulat** seisoo Holmströmin vieressä ja kuuntelee keskustelua. Laivan ollessa satamassa Isulat toimii M/s Prima Ladylla päivämiehenä.

– Työ alkaa kahdeksalta aamulla ja päättyy viideltä iltapäivällä. Meripäivinä Isulat on tähyistävähdissä komentosillalla klo 04–08 ja 12–17 kansihommissa.

Filippiiniläisen Isulatin töri kestää kuusi kuukautta, joten ”päivätyö” auttaa työsäjäksämisessä.

– Nyt olen ollut töissä neljä kuukautta ja kaksi on vielä jäljellä, Isulat laskee.

M/s Prima Lady on hänelle jo kuin kotilaiva.

– Tämä on kolmas työsopimukseni Prima Ladylla. Sitä ennen olin M/s Prima Queenilla. Prima Shipping -varustamon palveluksessa aloitin 2020–2021. Sitä ennen työskentelin vuodesta 2016 alkaen VG-Shipingillä.

Keittiössä päivällistä valmistaa aluksen toinen filippiiniläinen, kokki **Michael A. Macion**.

– Aloitin työt täällä laivalla uuden vuoden tienoilla.

M/s Prima Lady on Maciolle uusi laiva, mutta varustamo on tuttu.

– Olin aiemmin M/s Prima Kingillä, Macion kertoo.

– Arvostan Suomen lipun alla työskentelyä ja Prima Shipping-varustamo. Suomessa

töri kestää vain kuusi kuukautta. Aiemmin työskentelin esimerkiksi Hollannin, Britannian ja Saksan lippujen alla, jossa töri kestävät kahdeksan – jopa yhdeksänkin kuukautta.

Merenkulkijan ammatissa koetellaan ihmisen fyysistä, mutta myös psyykkistä puolta. Merimiehen on oltava erossa olo perheestään, läheisistään ja ystävistään.

– Vaimo joutui pieneen liikenneonnettomuuteen viime vuoden lopulla juuri ennen töriini alkua. Hänen jalkaansa jouduttiin operoimaan ja olen hoitanut täältä Itämereltä käsin etänä hänen sairaasioitaan, Macion kertoo.

Onneksi vaimon jalka on parantunut hyvin. Filippiineillä ei ole vastaavia yhteiskunnallisia palveluita kuin Suomessa, vaan lääkärikäynnit ja hoidot, operaatiot, on maksettava omasta pussista.

– Selviämme kyllä, mutta aina näissä asioissa on järjestelemistä, kokki huokaa.

Macion kertoo, että perhe on hänelle hyvin tärkeä.

– Pidän heihin yhteyttä netin avulla. Otan yhteyttä aina, kun työn puolesta pystyn ja kentät toimivat. Suomen ja Filippiinien välillä aikaero on kuusi tuntia, byssan seinässä roikkuu suuri kello.

Vastoinkäymisistä huolimatta Michael A. Macion on huumorintajuinen ja hyvällä

mielellä siitä, että saa työskennellä juuri Suomen lipun alla.

– Lähdin merille vuonna 2008, eli olen purjehtinut nyt 16 vuotta. Vaimoni ei ole töissä, hän kyllä haluaisi töihin, mutta mielestäni hän voi olla kotona. Lapsemme ovat jo isompia ja toinen heistä on aikuinen, joten taloudelliset huolet ovat sen osalta hieman paremmalla tolalla.

”
Euroopan suurimmat rapsin tuottajamaat ovat Ranska, Saksa ja Puola.

Purjehdittuaan toistakymmentä vuotta pitkin maailman meriä, ihmisellä pitää olla myös haaveita.

– Haaveilen siitä, että eläkkeellä voisin muuttaa perheen kanssa Uuteen-Seelantiin tai Kanadaan, kokki on suunnitellut – ja nauraa päälle.

Haaveita pitää aina olla. Vaan nyt töihin on päivällisen aika. ↓

Peter Raudsepp Tallinnan-liikenteen moottorialukset

Helsinki–Tallinna–laivareitin historia vuodesta 1965 alkaen. Teos esittelee kaikki linjalla liikennöineet varustamot ja alukset.



TALLINNAN LIIKENTEEN MOOTTORIALUKSET –kirja on ainutlaatuinen ja kattava historiateos Suomen ja Viron välisestä moottoroidusta laivaliikenteestä. Ennen kaikkea kirjassa käydään läpi Suomen ja Viron sekä Merimies–Unioninkin historiaa. Tutustu kirjaan, niin tiedät mistä puhut. Yli 400-sivuisessa kuvitetussa teoksessa esitellään myös yli 100 alusta!

Kirjassa on paljon tarkkaa tietoa reitin historiasta – Neuvosto–Eestin ajoista, Viron uudelleenitsenäistymisen kautta nykypäivään.

Kirjassa ovat mukana tutut matkustajalaivat, kuten *Georg Ots*, *Kristina Regina*, *Talink*, *Sally Albatross*, *Cinderella*, *Nordlandia* ja *MyStar*. Esittelyssä ovat myös hieman tuntemattomat kulkijat, kuten *Vanemuine*, *Suuetar*, *Alla Tarasova*, *Delfin Clipper* ja *Normandy*.

Kirjaan tulivat lisäksi kaikki reitillä vierailleet n. 30 pientä pika-alusta, kuten mm. *Sinilind*, *Liisa*, *Talink Express I*, *Viking Express III* ja *Superseacat Three*.

Teoksesta selviää mm., kuinka laivalinjan uudelleenavaaminen vuonna 1965 onnistui? Millaista oli laivalla matkustaminen Neuvosto–Eestiin? Miten ”laulava vallankumous” ja Viron uudelleenitsenäistymisen vaikuttivat matkailuun? Mistä reitin laivat

on hankittu ja mihin linjan entiset alukset ovat päätyneet? Mitä onnettomuuksia reitillä on sattunut? Miten Suomenlahden yli on pendelöity töiden vuoksi? Miten Helsinki–Tallinna–laivareitistä on kehittynyt yksi maailman vilkkaimmista matkustajalaivalinjoista?

Kirjan myötä voi tarkistaa, millä aluksilla Tallinnaan on vuosien varrella tullut matkustettua ja palauttaa mieleen omia matkamuistoja.

Se sopii esim. kaikille Suomen merenkulusta ja laivanrakennuksesta kiinnostuneille sekä Viron–matkojen ystäville.

Raud Publishing

Tietokirjailija **Peter Raudsepp** on tehnyt suuren palveluksen suomalaiselle merenkululle. Merenkulkua koskevaa tietokirjallisuutta julkaistaan vähän. Nykypäivän ja lähivuosikymmenten meriliikenteestä on olemassa tietokirjallisuutta vielä vähemmän.

Raudsepp keräsi Tallinnan-liikenteen moottorialukset –kirjan tietoja arkistoista ja eri lähteistä päätyönään kolmen vuoden ajan. Tallinnan-liikenteen moottorialukset –kirja on hyvin kirjoitettu ja tarkka tietojensa puolesta, sillä Raudsepp työskenteli aikanaan Tilastokeskuksessa.

Osta Raudseppin kirja ja tue suomalaisen merenkulun tietokirjoittamista!

Peter Raudseppin kiinnostus tutkia Suomen lähimerenkulkua on urauurtavaa ja hän tekee sitä päätyönään. Raudsepp ei ole saanut mitään tukia työnsä tueksi, vaan elättää itsensä julkaisumyynnillä. Ostamalla Raud Publishingin teoksen tuet suomalaisen merenkulun tutkimusta ja tietokirjojen laatimista. ↓

Tallinnan-liikenteen moottorialukset

- hinta kustantajalta tilattaessa 46 €/kpl
- laajuus on n. 435 sivua
- sidottu, n. 490 kuvaa

Höyrylaivalla Tallinnaan

- kirjan hinta on 39 €/kpl

Kirjoja voi tilata

Raud Publishing
peter.raudsepp@elisanet.fi
puh. 050 302 9711

Saatavissa myös kirjakaupoista

Booky.fi, Akateeminen Kirjakauppa ja Rosebud Books



STOP NYT

SAK ja STTK järjestivät 1.2.2024 mielenosoituksen maan hallituksen työlainsäädäntöön ja sosiaaliturvaan kaavailmia heikennyksiä vastaan.

Hallituksen suunnittelemat työelämäheikennykset veisivät ihmisten työehtoja vuosikymmeniä taaksepäin.



Kansalaisjärjestöt, kuten ay-liike, ovat olemassa puolustakseen niitä ihmisiä, jotka ovat luottaneet edunvalvontansa heidän käsiinsä.

Kun käytämme ääntämme yhdessä, meillä on parempi mahdollisuus saada jakamaton huomio sille, mitä nyt on tapahtumassa.



Mepan juuret syvällä historiassa

Suojelusta palveluun

Merimiespalvelutoimiston toiminnan rakenne kypsyi hitaasti ja monien vaiheiden kautta. Historiateos painottaa palvelutoiminnan juuriin, mutta kertoo myös nykypäivästä.

TEKSTI SIRPA SUTINEN KUVAT MERIMIESPALVELUTOIMISTON ARKISTO

Suomalaisen merimiespalvelun historiaa valottava kirja julkaistiin Merimiespalvelutoimiston 50-vuotisen toiminnan kunniaksi viime syksynä. Kirjan tekijä, historioitsija **Matti Koivu**, on perannut Mepan juuria lähtien 150 vuoden takaa.

Holhousta, huoltoa, hyvinvointia

Vaivoja säästämättä on Koivu paneutunut merenkulun arkeen yli sadan vuoden ajalta, joskaan merimiehen ääntä ei menneisyydestä kantaudu. Merenkulkijaa tarkastellaan kristillisen kirkon, yhdistysten, komiteamietintöjen, ammattiliittojen, varustamojen ja hallinnon näkökulmista.

Ammattikuntaan kohdistuvat huolenpitoimet ovat vuosikymmenistä toiseen muuttaneet muotoaan. Kun kristillinen merimiestyö halusi muuttaa merimiestä ihmisenä, oli Kansainvälisen työjärjestön ILO:n tavoite muuttaa maailmaa. Kirja valottaa, kuinka merimies on viimeisen reilun sadan vuoden aikana ollut monenlaisen suojelun, holhoamisen ja huollon kohteena, kunnes

puhe lopulta kääntyi merimiehen hyvinvointiin ja palveluun. Koivu kertoo Mepan edeltäjäorganisaation, Kauppalaivaston Huolto-neuvoston, vaiheet ja muistuttaa Merimies-Unionin tärkeästä roolista Mepan synnyssä.

Suomalaisen merenkulun historiaa

Koivu selittää, miksi merenkulkija ei näy pääosassa tutkimuksessa.

–Tutkimuksen kohteena on Mepa, joka toki on koko toimintansa ajan yrittänyt pitää merenkulkijat toiminnan keskiössä.

Koivu myöntää, että historian kirjoituksesta voi jäädä vaikutelma, että merimiestä vähätellään, kun hän on toimenpiteiden kohteena.

–Arkistolähteissä näkyy, että pitkään merimiehet nähtiin ongelmana, joka piti ratkaista.

Matti Koivu kertoo tehneensä tutkimusta innostuneena. Tarjolla oli kosolti arkistomateriaalia, jota ei ennen ole tutkittu.

–Tätä oli aivan järkyttävän kiinnostava tehdä, hän toteaa.

Mepan kehitystarinassa on monta aktiivista tekijää. Merimies-Unionin roolia Mepan synnyssä historioitsija pitää niin tärkeänä, että näkee kysymyksessä jopa jatkotutkimuksen paikan. Koivu uskoo kirjan kiinnostavan kaikkia suomalaisen merenkulun historiasta kiinnostuneita.

–Tämä on kappale suomalaisen merenkulun historiaa, joka on aiemmin jäänyt kirjoittamatta. Merimiesjuttuja on julkaistu

paljon, niiden kirjoittamisessa toiset ovat parempia, toteaa historioitsija.

”Ammatin vaarat ja varjopuolet”

Kirjan ensimmäiset sata sivua kertaavat, kuinka eri tahot olivat sadan vuoden mittaan huolissaan suomalaisesta merimiehestä. Ammattikunnasta kantoivat huolta niin kotimaan kirkko, valtio kuin monet yhdistyspohjalla toimivat tahot ja lopulta Kansainvälinen työjärjestö ILO.

Jo 1800-luvulla koettiin tarvetta puhua merimiesten suojelemisesta ”ammatin vaaroilta ja varjopuolilta”. Merimieslähetykseura näki ammattikunnan pulmana juoppouden ja vastuuttoman käytöksen. Kirja kertoo kuinka, Merimieslähetyksen pastori **E. Bergrothin** työnkuvaan 1880-luvulla kuului muun muassa ”merenkulkijoiden etsiminen kapakoista ja bordelleista ja heidän houkuttelemisensa kirkkoon.” Papit kokivat pelastavansa merimiehiä kadotukselta suurten satamakaupunkien kaduilta. Kirkon piirissä uskottiin tuolloin, että synnä monen merimiehen ammatinvalintaan olivat sopeutumisvaikeudet kotimaassa.

Viime vuosisadan puoliväliin asti väritytty merimiehen kuva kirjassa alkoholin marinoimana ammattikuntana. Toki muistutetaan vuoden 1921 komiteamietinnön sanoin, että ”vaikka vain osa merenkulkijoista joutui harhapoluille, olivat he näkyvä ja yleisiin asenteisiin vaikuttava vähemmistö”. Suomen Laivapäällystysliiton vuonna 1937 komitealle osoittamassa vetoimuksessa to-



Mepan tiedottaja **Pekka Karppanen** haastattelee yliperämies **Matti Ruoholaa** Vapaavahti-lehteen M/s Estradenin matkalla Rotterdamista Teesportiin.



Jalkapallo kuuluu suosituimpiin merimiesurheilulajeihin. Mepan **Juha Toivanen** luovuttaa palkintoa M/s Nordlandian yliperämiehelle, **Mika Lapille**.



Valokuvaus on aina kuulunut merenkulkijoiden suosituimpiin harrastuksiin. Mepa on järjestänyt kursseja sekä kuvaamisessa että kuvankäsittelyssä. Opintosihteeri **Jukka Lindell** joutui toimimaan mallina henkilökuvausta harjoiteltaessa.

dettiin vielä huolestuneena, kuinka ”merimieskantamme laadullinen taso on suurin piirtein arveluttavasti laskenut.”

– Puhuessaan merimieskannasta liitto tarkoitti ”luonnollisesti” miehistöön kuuluvia luokkia, siteeraa puolestaan kirjan toimittaja komiteamietintöä.

Varustajien näkökulmasta merimiehet nähtiin tuolloin moraalista tukea ja ohjausta vaativana sekalaisena joukkona, joka tarvitsee ennen kaikkea kuria ja ohjausta.

Merimies-Unionin tärkeä rooli

Sotien jälkeen puhuttiin merenkulkijoiden huoltotoiminnasta. Muissa pohjoismaissa merimiesten hyvinvointiin painottavia säätiöitä perustettiin 1940-luvun lopulla. Merimies-Unionilla oli jo 1940-luvulla merkittävä rooli Mepan perustamiseen johtavassa kehityskulussa. Unionin puheenjohtaja **Niilo Välläri** määritteli oleelliseksi merimiesten sosiaalisen hyvinvoinnin kehittämiskohteeksi merenkulkijoiden asumisolot. Kun aiempina vuosikymmeninä huolta oli kannettu merimiesten moraalista kristillisestä näkökulmasta, siirtyi painopiste nyt ammattiyhdistyksen kautta yhteiskunnalliseen ja sosiaalisen oikeudenmukaisuuden näkökulmaan.

Kun nykyinen Merimiespalvelutoimisto vuonna 1973 perustettiin, lankesi yhdeksi käytännön tavoitteista myös merimiehen imagon parantaminen. Kirjassa merimiehen näkökulma terävöityi, kun keskiöön nousee pääasia: Merimiespalvelutoimisto. Mepan

konkreettinen toiminta ja päämäärät tulevat selviksi yksityiskohtien tarkkuudella.

Mepan alkuvuodet eivät historiateoksen mukaan olleet helppoja. Kirjan nimi viittaa Mepan ensimmäisen toiminnanjohtaja **Matti Haarman** tapaan lopettaa kirjoituksensa Vapaavahdissa: ”Soita! Kirjoita! Käy talossa!” Sanat saattoi Koivun mukaan tulkita paitsi kutsuna, myös hätähuutona. Merenkulkijat oli alussa vakuutettava Mepan toiminnan hyödyistä.

Taustalla toimiva ohjausryhmä

Mepan kirjahankkeen ohjausryhmään kuului kirjoittajan lisäksi edustaja Suomen merimuseosta sekä Mepan hallituksen ja henkilökunnan jäseniä. Yksi heistä oli liki 40 vuotta monissa tehtävissä Mepalla työskennellyt **Pekka Karppanen**. Hän myöntää kirjassa yllättäneen sen painavan historiaosuuden, ajan ennen Mepan perustamista. Ennen historiikin tekoon ryhtymistä oli esitetty jopa toiveita Mepan toiminnasta kertovista kuvitetuista anekdooteista.

– Ne jäivät pois, Karppanen toteaa.

Merenkulkijoiden haastattelujen puuttamiseen hän on niin ikään kiinnittänyt huomiota.

– Olen kuitenkin tyytyväinen kirjaan. Tässä on paljon uutta asiaa niin mepalaisille, kuin merenkulkijoillekin. Kulissien takaisia asioitakin, hän toteaa.

Karppanen on tyytyväinen myös kirjan moniin Mepan arjesta kertoviin osuuksiin.

Merenkulun kriisit ulosliputuksineen heijastuivat myös Mepan toimintaan.

– Mepan edellisen toimitusjohtajan, **Martti Karlssonin**, osuus on tuotu hyvin esille. Hän teki suuren työn. Karlssonilla oli intoa, joka tarttui meikäläiseenkin.

Perämiehestä mepalaiseksi

Pekka Karppanen ehti kokea Mepan palvelua myös merenkulkijan näkökulmasta. Hänellä on näkemys kirjan käsittelemästä tiedotuksen ongelmista 1980-luvulta.

– Läksin seilaamaan 1970-luvun lopulla. Seilasin cross trade -liikenteessä ja mielestäni tiedotus onnistui olosuhteisiin nähden hyvin.

Hän muistelee, kuinka lyhytaaltolähteyksiä laitettiin soimaan messiin koko miehistön kuunneltavaksi. Kirjaprojektin aikana työstään eläkkeelle siirtynyt Karppanen on tarjonnut kirjaan tietoa Mepan lähihistoriasta ja sen moninaisesta arjesta.

– Maran (Karlsson) ja minun nimet koroostuu, ehkä liikaakin. Mutta tehtiinhän me paljon ja ollaan hengissä kertomassa, Karppanen naurahtaa.

Hän pohtii, että kirjan ulkopuolelle jäi toki paljon ansiokastakin toimintaa.

– Mepan tekemä suhdetoiminta ja lobbauustyö eduskunnan suuntaan esimerkiksi.

Pekka Karppasen rooli kirjaprojektissa liittyi kuvien etsimiseen ja kuvatekstien kirjoittamiseen tarvittaessa kuvatoimittajan tukena. ↓

Sotien jälkeen puhuttiin merenkulkijoiden huoltotoiminnasta.

A KASSA

Kassa vastaa

Huhtikuun alussa voimaan tulleet lakimuutokset

Lapsikorotuksen poistuminen

Työttömyyspäivärahaan on kuulunut lapsikorotus, jonka tarkoituksena on ollut korvata vanhemmalle alle 18-vuotiaasta lapsesta aiheutuvia kuluja. Sen suuruus on riippunut lasten määrästä.

Tänä vuonna lapsikorotus yhdestä lapsesta on ollut 5,84 euroa/päivä, kahdesta lapsesta 8,57 euroa/päivä ja kolmesta tai useammasta 11,05 euroa/päivä.

Työttömyysturvan lapsikorotukseen tehtiin vuonna 2023 ylimääräinen korotus, joka poistui 1.1.2024. Ylimääräisen korotuksen poistumisen vuoksi lapsikorotuksen määrä laski 25–48 euroa kuukaudessa lasten määrän mukaan.

Hallitus päätti myös työttömyysturvan indeksikorotusten jäädyttämisestä vuosille 2024–2027. Tämän seurauksena myöskään lapsikorotukseen ei tullut vuodenvaihteessa tavanomaista indeksikorotusta.

1.4.2024 tuli voimaan hallituksen lakimuutos, joka poisti lapsikorotukset kokonaan. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että huhtikuun alusta eteenpäin maksettaviin työttömyys-etuuksiin ei tule enää ollenkaan lapsikorotusta. Lapsikorotuksen poistuminen laskee työttömyyspäivärahan määrää noin 125–240 euroa/kuukaudessa.

Sovitellun päivärahan suojaosan poistuminen

Sovitellun päivärahan suojaosa tarkoittaa rahamäärää, jonka työtön on saanut ansaita ilman, että se on vaikuttanut ansiopäivärahan määrään.

Suojaosa otettiin käyttöön vuoden 2014 alusta ja se on ollut siitä lähtien osa-aikatyössä enintään 300 euroa kuukaudessa sovittelujakson aikana tai 279 euroa neljän peräkkäisen kalenteriviikon sovittelujakson aikana. Suojaosa on vähennetty ennakonpidätyksen alaisesta työtulosta eli bruttulosta.

1.4.2024 tuli voimaan hallituksen lakimuutos, joka poisti suojaosan kokonaan. Uutta lakia sovelletaan maksettaessa soviteltua päivärahaa hakujaksoilta, jotka alkavat 1.4.2024 tai sen jälkeen. Tällöin suojaosaa ei enää käytetä sovittelun ansiopäivärahan määrän laskemisessa.

Suojaosan poiston jälkeen puolet maksetusta työtulosta vähennetään suoraan koko kuukaudelta maksettavan ansiopäivärahan määrästä. Käytännössä suojaosan poistaminen siis pienentää sovittelun ansiopäivärahan määrää.

Sovitellulla päivärahalla on enimmäismäärä, joka on sidottu päivärahan perusteena olevan palkan määrään. Tämä tarkoittaa sitä, että kassan maksama soviteltu päiväraha ja sovittelujaksolla maksettu työtulo voivat yhteensä olla enintään perustepalkan verran.

FFC:s förhandlingsframställning till Finlands regering

Medlemmarna i fackförbunden i FFC anordnade en politisk arbetskonflikt den 11–24 mars 2024 för att få Finlands regering att lyssna på arbetstagarna. När tidningen gick till tryckning förlängdes den politiska arbetskonflikten ytterligare en vecka.

Statsminister Petteri Orpos regering har sedan hösten fortsatt att driva olika lagförslag som försvagar arbetslivet och har inte varit villig att förhandla med arbetstagarorganisationerna. Majoriteten av medborgarna är av en annan åsikt än regeringen om regeringens församringar. För närvarande gynnar förändringarna i regeringsprogrammet endast arbetsgivarna. FFC har varit beredda att förhandla om reformerna i arbetslivet, men böjer sig inte för regeringens ensidiga diktering. Finlands Näringsliv EK:s tankar lyser för närvarande tydligt igenom i regeringsprogrammet.

FFC har om och om igen försökt att hitta en förhandlingsförbindelse med regeringen och arbetsgivarna för att försöka mjuka upp de försämringar och nedskärningar som arbetstagarna drabbas hårt av. Fackförbunden i FFC är mest rädda för att det lokala avtalandet blir arbetsmarknadens taxireform, alltså att man genomför ett bra mål på ett dåligt sätt så att djungelns lagar och oordning börjar råda på de finländska arbetsplatserna. Om det lokala avtalandet måste utökas har FFC föreslagit att det genomförs på ett sätt som inte drabbar arbetstagarna och de hederliga företagen.

FFC har varit beredda att förhandla om t.ex. dessa frågor:

Nedskärningarna i det inkomstrelaterade utkomstskyddet för arbetslösa måste lindras för lågavlönade, barnfamiljer och äldre arbetslösa. Det kan man göra t.ex. genom att senarelägga graderingen av dagpenningen, delvis återinföra barnförhöjningarna och göra det lättare för äldre personer att förnya sin rätt till inkomstrelaterad dagpenning.

Det måste vara kollektivavtalet som slår fast vem som är part i lokala avtal. Om det inte finns en förtroendeman i företaget eller

ett kollektivavtal som ska följas kan ett förtroendeombud eller hela personalen tillsammans vara avtalspart. I lagen ska man dock slå fast att arbetstagarna har rätt att välja en förtroendeman på alla arbetsplatser och att förtroendemannen är den primära avtalsparten.

Om rätten att ingå lokala avtal utvidgas till icke-organiserade företag ska de företagen också åläggas vissa skyldigheter. Det ska införas en allmän skälighetsbestämmelse som slår fast att lokala avtal som enbart försvagar arbetstagarintressen är ogiltiga. Bestämmelsen ska tillämpas åtminstone när den förhandlande parten i ett lokalt avtal inte är en representant för en riksomfattande arbetstagarförening.

Vuxenutbildningsstödet ska inte avskaffas, utan reformeras så att det stöder våra nationella mål om att höja kompetensnivån. Stödet ska riktas till mindre utbildade arbetstagare som har en examen på andra stadiet eller en lägre utbildningsnivå. Stödet ska utvecklas så att det bättre stöder studier vid sidan av arbetet. Den reform som trädde i kraft år 2020 styr redan starkt till det här.

Strejker av politisk natur ska vara tillåtna, men föremål för en proportionalitetsbedömning i arbetsdomstolen. Sympatistrejker ska i princip vara tillåtna om huvudtvisten är laglig. Sympatistrekernas proportionalitet kan bedömas i arbetsdomstolen. Vid bedömningen ska man beakta kopplingen till den huvudsakliga konflikten, den verkliga påtryckningseffekten och hur man i tillräcklig utsträckning kan trygga företagets verksamhetsförutsättningar. Anmälningstiderna för strejker måste förkortas och det måste bli förbjudet att anlita inhyrd arbetskraft i strejksituationer.

Seppo Koskinen är professor emeritus i arbetsrätt och har framfört att olika parter alltid kan förhandla om saker och ting även om regeringsprogrammet redan har tagits fram. Koskinens budskap var att det ligger i Finlands intresse att parterna kan sätta sig vid ett gemensamt bord. Det är värt att lyssna på hans budskap, för genom att komma överens kan man lösa även de svåraste arbetsmarknadspolitiska knutarna.

Lue lisää A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa

Förtroendemannen Joonas Kallio: Finlands regering försöker försvaga den vanliga knegarens ställning

Statsminister Petteri Orpo förödmjukades fullständigt och offentligt i EU-parlamentet där han talade den 13 mars 2024. Parlamentets socialdemokratiska grupp kritiserade Orpo för strejkbegränsningen och ministrarnas nedskärningar. Någon liknande offentlig näsbränna har ingen annan finsk statsminister någonsin fått i EU. Den finska regeringens rykte som nedskärare och begränsare av strejkrätten har nått långt.

Normalt sett skulle jag lycklig och stolt önska en nordisk statsminister välkommen. I dag kan jag inte göra det, sade parlamentsledamoten **Nikolaj Villumsen**, som representerar Vänstern.

Socialdemokraternas grupptalare **Iratxe García Pérez** lade sig i det pågående grälet i Finland.

– Är det bästa sättet att försvara arbetstagarnas rättigheter att underlätta uppsägningar, förringa diskussionen och begränsa strejkrätter? Är det bästa sättet att begränsa fattigdom och ojämlikhet att begränsa den offentliga finansieringen för pensioner, arbetslöshetsskydd, hem och föräldrastöd?

– Är ni stolta över att finansministern framträder i sociala medier med en stor sax,

Nedskärningarna som regeringen föreslår är omfattande och många av dem av grundläggande natur.

nöjd med att skära ner på människors inkomster och socialskydd?, frågade **Iratxe García Pérez**.

Pirkko Ruohonen-Lerner (sannf) klev i sin tur upp i talarstolen i EU-parlamentet för att berätta att Sannfinländarna inte är ett högerextremistiskt parti. Redan ett sådant anförande säger något om vilket rykte Finlands regering har i EU-parlamentet.

Regeringen försöker försvaga den vanliga knegarens ställning

Vad säger de förtroendemen som deltog i Sjömans-Unionens grundkurs för förtroendemen den 11–14 mars 2024 om situationen?

– Det är bra att den finska regeringens rykte som nedskärare sprids runt om i Europa. Förhoppningsvis sätter EU press på Orpo att sluta upp med denna onödiga nedskärningsboom och lugna ner sig. Låt oss ha lite överseende och förhandla om saker och ting, säger Sjömans-Unionen förtroendeman **Joonas Kallio**.

Regeringen försöker få in en "personalrepresentant" i oorganiserade företag Finlands regering vill öka det lokala avtalandet. Regeringen vill erbjuda oorganiserade företag samma rättigheter som organiserade.

de. I fortsättningen skulle vem som helst som "släpats in från gatan" kunna fungera som arbetstagarrepresentant i ett oorganiserat företag. Personen behöver inte ha någon som helst kunskap om arbetslagstiftningen, vilket innebär en svag eller till och med obefintlig personalrepresentation och know-how. Det är också värt att notera att arbetsgivaren kan välja en ja-sägare som arbetsgivaren själv tycker om för att "representera personalen".

Joonas Kallio arbetar som kock och förtroendeman på M/s Viking Grace och tycker att regeringens nedskärningsåtgärder är oroande.

– Nu trampar man på arbetstagarens intressen genom Orpo-Purra-regeringens åtgärder. Man försvagar våra, de vanliga knegarnas, ställning.

Nedskärningarna som regeringen föreslår är omfattande och många av dem av grundläggande natur. Förstår folket, för att inte tala om beslutsfattarna, själva vad de håller på med?

– Jag tror inte att folk ännu har insett vad försämringarna egentligen innebär. När man läser riksmidia känns det som att de bara underblåser och himlar sig över den pågående strejksituationen. De berättar inte tillräckligt tydligt vad det i grund och bot-



– Det är bra att den finska regeringens rykte som nedskärare sprids runt om i Europa. Förhoppningsvis sätter EU press på Orpo att sluta upp med denna onödiga nedskärningsboom och lugna ner sig, säger förtroendeman Joonas Kallio.

ten handlar om. Riksmedia skriver om saker och ting ur redaktionens synvinkel, vilket inte nödvändigtvis är fakta. Knegaren läser artikeln och tror på vad som sägs i den.

Nedskärningarna riktas mest mot låginkomsttagare. Man kommer t.ex. att göra den första sjukledighetsdagen oavlönad.

– Om man gör den första sjukledighetsdagen oavlönad så kommer folk att komma till jobbet sjuka i stället för att stanna hemma. Sjukdomen sprids och personen blir inte frisk, utan kan i stället bli ännu sjukare, säger Joonas Kallio och skakar på huvudet.

I Finland finns det många långtidssjuka och barnfamiljer som ständigt är sjuka.

– Det är upprörande att man försämrar deras liv och utkomst ytterligare, samtidigt som man ökar förmånerna för de mer förmögna.

Vilka nedskärningar skrämmer fartygspersonalen mest?

– Uppsägning av arbetstagare. En arbetstagare kan sägas upp utan några större grunder. Man går utifrån fiskekompis-grunden. Om en arbetsgivare inte tycker om en arbetstagare kan arbetsgivaren säga upp arbetstagaren utan några större grunder.

Man håller på att utöka det lokala avtalsområdet, vilket i fortsättningen också skulle röra oorganiserade företag. Arbetsmarknaden blir vild och oreglerad. Varför fattar Finlands regering sådana här beslut?

– Vad jag har sett av regeringens propositioner så är det bra att fråga om de har lett till några besparingar eller inte. Det som ser bra ut på papperet kan i praktiken innebära att man klättrar upp i trädet med rumpan före. Det blir fler utgifter än intäkter. Så gick

det t.ex. med social- och hälsovårdsreformen. Man byggde upp systemet i tjugo år och här har vi resultatet. Tjänsterna blir bara allt sämre och kostnaderna ökar.

Man försöker krossa fackföreningsrörelsens ställning genom regeringens försorg. Håller du med?

– Man försöker försvaga fackförbundets ställning. Man försöker göra oss till en "klubbverksamhet" i fortsättningen genom arbetsgivarens försorg.

Är detta det yttersta målet?

– Ja, man försöker trycka ner fackförbunden och göra oss till syndabock i situationen i form av strejker.

– Jag tycker inte att fackförbunden ska ge upp.

Näringsminister Wille Rydmans framträdande i A-studion var arrogant

Den 13 mars 2024 besökte näringsminister **Wille Rydman** och riksdagsledamot **Krista Kiuru** (sd) A-studion för att diskutera den arbetsmarknadspolitiska situationen. Kiuru konstaterade att Finlands regering kopierat näringslivets centrala mål till Finlands regeringsprogram med skrivfel och allt. Kiuru konstaterade att regeringen tar Finland tillbaka till 30-talet, till ett pig- och drängsamhälle där arbetsgivaren bestämmer lönen och arbetsförhållandena.

Näringsminister Wille Rydman bestred Kiurus påståenden genom att konstatera att man håller på att ta den finska arbetsmarknaden i svensk och tysk riktning. Rydman argumenterade om än det ena, än det andra och lyfte t.o.m. fram invandringen som rör regeringsprogrammet när han inte kom på något annat. Rydmans påstående om att Finlands arbetsmarknad i fortsättningen kommer att likna Sveriges och Tysklands stämmer inte: I Sverige och Tyskland begränsar man inte politiska opinionsyttringar. Företagen har alltid en förtroendeman som representant t.o.m. på företagets styrelsemöten. Den sittande regeringen i Finland försöker i sin tur krossa förtroendemannasystemet som byggts upp under årtionden, säger förtroendeman Joonas Kallio om diskussionen i A-studion den 13 mars 2024. ↴

Utrikesfartens kollektivavtal samt löneförhöjningar

Finlands Sjömans-Union rf och Rederierna i Finland förnyar sina kollektivavtal för utrikesfartens passagerarfartyg samt utrikesfartens handelsfartyg.

Avtalsperiod

Nya avtalsperioden är 1.3.2024–28.2.2026

Lönejusteringar 1.3.2024

Kollektivavtalslönerna samt de eurobaserade tilläggen för utrikesfartens passagerarfartyg och utrikesfartens handelsfartyg höjs den 1.3.2024 med 2,5 procent.

1.10.2024 höjs de ovannämnda kollektivavtalslönerna samt de eurobaserade tilläggen med 1,1 procent.

Därtill betalas ett engångsbelopp på 350 € i samband med december månads lön.

Lönejusteringar 1.3.2025

Löneförhöjning samt förhöjning av de eurobaserade tilläggen avtalar man om separat.

Textförändringar 1.3.2024

I samband med förnyandet av kollektivavtalen avtalade man om en del förändringar i kollektivavtalstexterna.

För Kollektivavtalets punkt 8 reseersättningar avtalades det om en förändring som begränsar användandet av egen bil. Förändringen till det som avtalats tidigare är, att man bör avtala på förhand med arbetsgivaren om användandet av egen bil, i de fall att arbetsresans längd är mer än 350 km. [↕](#)

Förändringar i Allmänna avtal

- 10.1. Alkohol och drogfri arbetsplats
- 10.2. Vårdhänvisningsavtal för missbrukare av alkohol och rusningsmedel
- 12.1. Nytt E-skolningsavtal (gemensamt för passagerare samt handelsfartyg)

Strejkvarsel mot Nordic Jetline Finland blåstes av

Finlands Sjömans-Union, Finlands Skeppsbefälsförbund och Finlands Maskinbefälsförbund gav tillsammans strejkvarsel mot Nordic Jetline Finland (NJL) 15.2.2024.

Arbetsnedläggelsen skulle gälla alla fartyg i Ålands förbindelsefartygstrafik där kollektivavtalet mellan facken och NJL tillämpats och som inte har ett gällande kollektivavtal från den 1.3.2024.

Strejkvarseln gällande förbindelsefartyg på Åland opererade av Nordic Jetline Fin-

land Ab blåstes av då parterna uppnådde förhandlingsresultat. Strejken var varslad att påbörjas den första mars 2024.

Bakgrund

Facken strejkvarslade delar av samma bolagsgrupp även i november 2023. Den då förestående arbetskonflikten förlikades på riksförlikningsmannens byrå.

Parterna uppnådde i november en förlikning där villkoren var bl.a. att anställningsförhållandet för samtliga anställda i

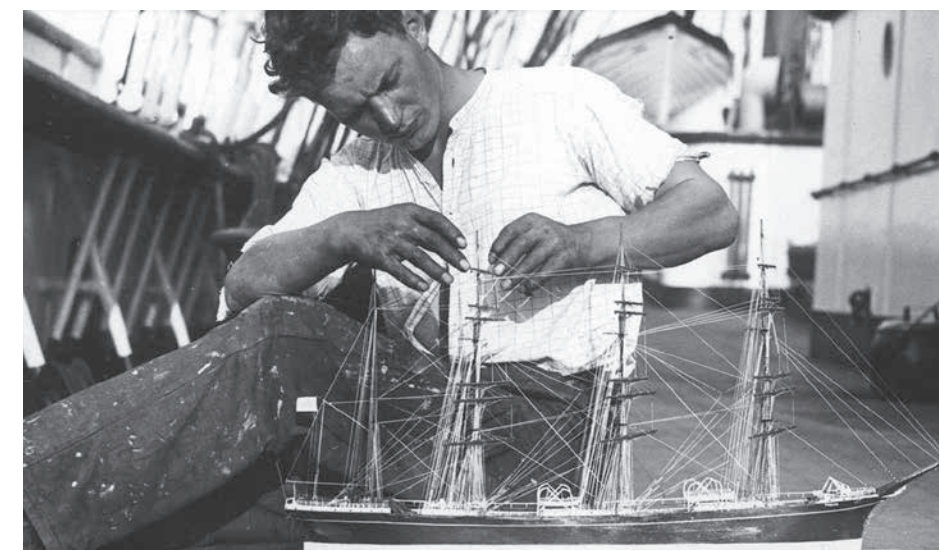
bolagsgruppen skulle överföras till NJL senast den sista november 2023 och att kollektivavtalet för NJL skulle tillämpas på samtliga anställda på förbindelsefartyg retroaktivt från första maj 2023. Enligt överenskommelsen var det arbetsgivarens skyldighet att på eget initiativ korrigera lönerna ifall de anställda hade fått sämre löner än vad som avtalats i kollektivavtalet med NJL. Lönekorrigeringarna skulle finnas till arbetstagararens förfogande senast den sista december 2023. [↕](#)

Ny utställning om exceptionell fartygsmodell öppnar 19 april

En av världens finaste och detaljrika fartygsmodeller byggdes utan ritningar och verktyg i ett fångläger under andra världskriget av den åländska sjömannen **Runar Husell**. Från och med den 19 april kan du se den unika modellen på Ålands sjöfartsmuseum. I väntan på utställningen kan du titta på den starka dokumentärfilmen "Skeppet Ponape – en dröm om havet".

I ett privathem i Mariehamn står en av världens mest detaljrika och avancerade fartygsmodeller. Den byggdes i ett fångläger under andra världskriget av en åländsk sjöman som varken hade ritningar eller verktyg. Hur gjorde han? Vem var han?

Modellbyggaren hette Runar Husell och började sina dagar som ett sällsynt envist och begåvat fosterbarn från Vårdö. Vid sin för tidiga bortgång hade han hunnit bli befälhavare till sjöss och civilingenjör. Filmen



berättar om hans liv – och om ett viktigt stycke åländsk historia. [↕](#)

MANUS & REGI MICHAEL HANCOCK
2017. 30 minuter

LÖNETABELLER 2024

Utrikesfartens passagerarfartygs garantilöner 1.3.2024

LÖNEGRUPP 1 2 180,72

Köks- och kallskänksbiträde
Butiks- och lagerbiträde
Nisse och utgivare
Ekonomibiträde och städare
Barnskötare
Servitörspraktikant och barelev

LÖNEGRUPP 2 2 335,55

Servitör och försäljare samt kassor
Hyttstädare/-värdinnor
Bastuvärdinna, överstädare, SPA-arbetstagare
Konferenssekreterare och ADB-praktikant

LÖNEGRUPP 3 2 399,31

Kockar och kallskänkor

LÖNEGRUPP 4 2 435,74

Proviantlagerförvaltare
Chefsstädare/-husfru, sjuksköterska
Programvärdinna / -värd
Ansvarig servitör
Vinkassa, croupier, musiker
Purserbiträde /ADB-kontorist

LÖNEGRUPP 5 2 545,28

Hov- och barmästare
Cafeteria föreståndare
Chefskock och chefskallskänka
Snabbköpsföreståndare/lagerföreståndare
Konferensvärdinna/ -värd
Kryssningsvärdinna/ -värd
AV-tekniker

LÖNEGRUPP 6 2 732,70

Städs- och hotellchef
Butikschef
Restaurangchef och purser
Kökschef
Chefsbar- och chefshovmästare

LÖNEGRUPP 7 2 924,17

Intendent

DÄCKS- OCH MASKINAVDELNING

Lättmatros och maskinvaktman 2 262,69
Matros och motorman 2 344,67
Ordningsman (förman) 2 610,92
Ordningsman 2 417,52
Reparatör och båtsman 2 473,98
Elektriker 2 589,73

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 16,91 euro/månad som läggs till på garantilönen.

Utrikesfartens passagerarfartygsavtal, olika tillägg och ersättningar 1.3.2024

2. PASSAGERARFARTYGG

Dagslön under arbetsförhållandet 1/30 garantilön

Övertid / timme 1/100 garantilönen

Beredskapsersättning / timme 1/260 garantilönen

Beredskapsersättning / dygn 1/475 garantilönen

(då arbetstagare beordrats att bära personsökare eller tekniskt hjälpmedel)

Lasthanteringsersättning / timme 1/164 garantilönen

”Preorder” 1/475 garantilönen

Serveringsersättning 0,64 € / matgäst / dag

Betjäningsarvodets minimibelopp¹⁾ 237,66 € / månad

Naturaförmånersättning²⁾

– under semester 26,92 € / dag
(– kostersättningsandel) 18,02 € / dag
(– logiersättningsandel) 8,90 € / dag
– under arbets- och de lediga perioderna 13,46 € / dag
– under sjukdom 26,92 € / dag
(– när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)

Ersättning åt arbetstagare, som inte reserverats kost och/eller logi ombord²⁾

– kostersättning
– i Finland 36,72 € / dag
– utomlands 69,13 € / dag
– logiersättning enligt räkning

Ersättning för smutsigt arbete 16,00 € / gång

Ersättning för praktikanthandledning 1/475 garantilönen

Taxikostnader 47,88 € maximalt

Musikers beklädnadsersättning 21,88 € / månad

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

²⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2024

Utrikesfartens handelsfartygsavtal, lönetabeller fr.o.m. 1.3.2024

TABELLÖNER PÅ LASTFARTYGG

Däcks- och maskinmanskap AT-tillägg

Båtsman, reparatör, svarvare 2 024,20 2 226,62

Pumpman, timmerman, donkeyman, maskinskötare 1 994,61 2 194,07

Matros, motor-/maskinman eldare, smörjare 1 927,46 2 120,21

Lättmatros/maskinvaktman¹⁾ 1 853,49 2 038,84

Lättmatros/maskinvaktman 1 825,18 2 007,70

Trimmare 1 820,37

Jungman, elev 1 796,33

Elektriker AT-tillägg
fartygets generatoreffekt under 999 2 055,08 2 260,59
1000–1499 2 086,54 2 295,19
1500–4199 2 108,55 2 319,41
över 4200 2 131,67 2 344,84

¹⁾ Lättmatros/maskinvaktman som har matros/ maskinmans behörighet

| Ekonomipersonal | Föreståndare för ekonomiskavdelningen | Kock-stuert ¹⁾ | Kock |
|--------------------|---------------------------------------|---------------------------|----------|
| DWT/IHK under 4499 | 2 072,67 | 2 020,52 | 1 960,21 |
| 4500–12999 | 2 106,69 | 2 041,60 | 1 972,43 |
| 13000–29999 | 2 127,97 | 2 055,08 | 1 979,06 |
| 30000–79999 | 2 165,89 | 2 083,22 | 1 994,80 |
| 80000–159999 | 2 236,94 | 2 130,01 | 2 005,35 |
| över 160000 | 2 323,79 | 2 183,02 | 2 015,88 |

II Kock 1 881,60

II Kock²⁾ 1 894,55

Ekonomibiträde³⁾ 1 881,60

¹⁾ Obs! Punkt 21.6

²⁾ Lön erläggs endast på fartyg över 6000 dwt, vilka regelbundet befordrar passagerare och som har plats för minst 6 passagerare.

³⁾ Ekonomibiträdet är skyldigt att delta i köksarbetet.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal särskilda tillägg och ersättningar 1.3.2024

Övertidsersättning
– vardag 1/102 månadslönen / övertidstimme
– helgdag 1/63 månadslönen / övertidstimme

Vederlagsersättning
– under arbetsförhållandet 1/164 månadslönen / vederlagstimme

Oceantillägg
– föreståndare för ekon.avd. 75,29 € / månad
– matros eller arbetstagare i högre löneklass 53,62 € / månad
– övriga 37,13 € / månad

Kockstuerts behörighetstillägg 69,27 € / månad Förhöjer grundlönen

Beklädnadsersättning 22,21 / månad Stuert, Musiker

Beredskapsersättning
däcks- och maskinmanskapets stand by-ersättning
– vardagar 1/320 månadslönen / timme
– heldagar 1/160 månadslönen / timme

Lasthanteringsersättning 1/164 månadslönen / timme

Ersättning för smutsigt arbete 16,26 € / gång

Ersättning för handledning av praktikant 1/475 månadslönen / dag

Serveringsersättning
Tillfälliga passagerare
– grundersättning 2,24 € / passagerare
– tilläggsersättning 0,77 € / passagerare / dag
Tillfälliga matgäster 0,62 € / person / dag

Nattarbetsersättning 7,86 € / vakt
åt skiftarbetare på lastfartyg

Om åt arbetstagare inte kan anordnas kost och logi¹⁾

– kostersättning
– i Finland 36,72 € / dag
– utomlands 69,13 € / dag
– logiersättning enligt räkning

Då maskinrummet är obemannat erläggs åt skiftarbetare nattarbetsersättning 00–04

Naturaförmånersättning²⁾
– under semester 26,92 € / dag
(– kostersättningsandel) 18,02 € / dag
(– logiersättningsandel) 8,90 € / dag
– under vederlagstid 26,92 € / dag
– under sjukdom 26,92 € / dag
(– då arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)

Taxikostnader
Reseersättning 48,62 € / person / resa (t.ex. högst)
Semesterresor 48,62 € / resa / (t.ex. högst)

¹⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2024.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal, garantilöner på småtonnage fr.o.m. 1.3.2024

Garantilön 1:1

| | |
|------------|----------|
| Båtsman AT | 2 380,67 |
| Matros AT | 2 277,45 |
| Vaktman | 2 144,10 |
| Kockstuart | 2 382,51 |

Garantilön 2:1

Vid 2:1 avlösning erlägges en garantilön som erhålles genom att multiplicera tabellens 25.1.1. motsvarande beloppet med 1,23.

Eurobundna tillägg

| | |
|--|--------------------------|
| Kockstuartens serveringstillägg | 3,36 € / passagerare |
| Tillfälliga matgäster | 0,66 € / gäst |
| Manskapets praktikanthandledartillägg | 1/475 garantilönen / dag |
| Ersättning för tillredning av mat | 8,06 € / dag |
| Hysesbil (högst) | 48,62 € / gång |
| Ersättning för naturaförmåner under årssemestern ^{*)} | 26,92 € / dag |

^{*)} Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2024

SJÖMANNEN FRÅGAR, JURISTEN SVARAR

TESTING, 1-2-3, TESTING...

SJÖMANNEN: När och i vilka situationer kan arbetsgivaren kräva ett narkotikatest av en arbetstagar? Kan arbetsgivaren kräva att man utför det i samband med den vanliga sjömansläkarundersökningen? Finns det särskilda regler för själva testförandet? Varför innehåller sjöarbetsavtalslagen bestämmelser om utandningsprov?

JURISTEN: Kapitel 3 i lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2004) innehåller bestämmelser om narkotikatester i anknytning till arbetsavtalsförhållandet. De fastställer i vilka situationer och under vilka förutsättningar som arbetsgivaren har rätt att kräva att arbetstagar utför ett test i ett laboratorium och lämnar ett skriftligt intyg (6 §) över det som en yrkesutbildad person inom hälso- och sjukvården utfärdat där man redogör för om arbetstagar har använt sådana narkotika som avses i narkotikalagen (373/2008) för andra än medicinska ändamål på ett sätt som försämrar hans eller hennes arbets- eller funktionsförmåga. Arbetsgivaren får behandla endast sådana uppgifter om arbetstagarens

narkotikabruk som ingår i ett intyg över narkotikatest som vederbörande arbetstagar tillställt arbetsgivaren.

Lagen skiljer mellan två olika situationer där arbetsgivare kan kräva att arbetstagar utför ett test och behandla uppgifterna i testintyget: vid anställning av en ny arbetstagar eller då arbetstagar ges nya arbetsuppgifter (7 §) och medan ett arbetsavtalsförhållande pågår (8 §).

Arbetsgivaren får kräva ett narkotikatest och behandla intyget över narkotikatestet och uppgifterna i det endast när en ny arbetstagar ska utföra ett arbete som 1) kräver noggrannhet, tillförlitlighet, självständig omdömesförmåga eller god reaktionsförmåga, och där det 2) om arbetsuppgifterna utförs under narkotikapåverkan eller vid narkotikaberoende (t.ex.) kan äventyra liv, hälsa eller arbetarskydd eller trafiksäkerheten. Arbetsgivaren ska också meddela i sin platsannons att ett test utförs, så att de sökande känner till det i förväg. Narkotikatestet kan endast utföras på en arbetstagar som valts till ett uppdrag och endast med dennes samtycke. Om den valda arbetstagar vägrar att lämna in testintyget trots

att man informerat om testningen i samband med ansökningsförandet är arbetsgivaren inte skyldig att anställa denne.

Arbetsgivaren kan förplikta arbetstagar att *medan arbetsavtalsförhållandet pågår* visa upp ett intyg över narkotikatest, om arbetsgivaren har *grundad anledning att misstänka* att arbetstagar är narkotikapåverkad i arbetet eller är beroende av narkotika. Förutom misstanke förutsätts att 1) testning är *nödvändig* för att utreda arbetstagarens arbets- och funktionsförmåga och att 2) arbetstagar har ett arbete som kräver *särskild* noggrannhet, tillförlitlighet, självständig omdömesförmåga eller god reaktionsförmåga och det, 3) om arbetsuppgifterna utförs under narkotikapåverkan eller vid narkotikaberoende (t.ex.), kan allvarligt äventyra arbetstagarens eller andras liv, hälsa eller arbetarskydd, trafiksäkerheten eller avsevärt öka risken för betydande miljöskador. Listan liknar till stor del den i 7 § som beskrivs ovan, men kriterierna är strängare. Medan arbetsavtalsförhållandet pågår kan man kräva ett narkotikatest av en arbetstagar som arbetar självständigt med en uppgift som kräver *särskild*, alltså extra noggrannhet eller omdömesförmåga. Användning av farliga maskiner som är farliga om de manövreras fel är ett exempel på en sådan uppgift. Ur *sjöfartssynvinkel* är omnämmandet om *trafiksäkerhet* viktigt. Med det avses trafiken och dess säkerhet i en vidare betydelse och som helhet, dock så att det även innefattar risker för liv och hälsa. Bedömningen påverkas också av bl.a. innehållet i trafikregler, trafikens natur, förhållandena i trafikeringssområdet eller hamnen, riskerna för sammanstötningar och undantagsförhållanden osv. Vid bedömningen av *farans allvarlighetsgrad* tar man hänsyn till såväl arten av som omfattningen på en eventuell skada och risken och sannolikheten för den. Lagbestämmelserna omfattar därmed åtminstone de arbetsuppgifter som är kopplade till transport, förtojning och övrig manövrering av fartyget.

Den tidsgräns som fastställs av arbetsgivaren och inom vilken intyget ska uppvisas ska vara rimlig och ta hänsyn till bl.a. arbetets bundenhet till fartyget. Personen som ska testas har alltid rätt att få testresultatet skriftligen. Intyget ska ges till testpersonen själv för vidarebefordran till arbetsgivaren, dvs. testresultat från t.ex. företagshälsovården får inte lämnas direkt till arbetsgivaren. Enligt 19 § i lagen om företagshälsovård (1383/2001) ska ett positivt testresultat av ett narkotikatest i anknytning till ett arbetsavtalsförhållande verifieras vid ett kvalitetskontrollerat laboratorium. Statsrådets *förordning om utförande av narkotikatester* (218/2005) innehåller närmare bestämmelser bl.a. om tagande och analysering av prov och bestridande av testresultat i anslutning till genomförande av narkotikatest.

Enligt 11 § i lagen om företagshälsovård ska arbetsgivaren ha och tillämpa ett *antidrogprogram*, som är en förutsättning för att narkotikatester och utandningsprov ska kunna utföras. Ett antidrogprogram är en organisationsintern skriftlig samling principer och regler för hur man på arbetsplatsen ska förebygga, övervaka och ingripa i narkotikabruk och hur man ska agera vid problemanvändning, alltså t.ex. vilken typ av missbruksvård inklusive tester

Personen som ska testas har alltid rätt att få testresultatet skriftligen. Intyget ska ges till testpersonen själv för vidarebefordran till arbetsgivaren, dvs. testresultat från t.ex. företagshälsovården får inte lämnas direkt till arbetsgivaren.

man kan komma överens med arbetstagar om. Programmet ska behandlas i en sådan dialog som avses i samarbetslagen och ges till personalen för kännedom och användning.

Lagstiftningen som rör *sjömansläkarundersökningar* eller närmare myndighetsanvisningar eller blanketter för dem nämner *inte* separat narkotikatester som en del av läkarundersökningen. Undersökningen innefattar visserligen särskilda laboratorie- och bildtagningsundersökningar, varav en del hör till undersökningsrutinen och behovet av en del fastställs utifrån respektive sjömans individuella hälsotillstånd för att utreda om han eller hon är lämplig för sjöarbete. Beslutet om behovet av ett narkotikatest fattas alltså av sjömansläkaren *från fall till fall*. Arbetsgivaren har inte rätt att lägga sig i eller instruera sjömansläkaren i undersökningen, utan innehållet i undersökningen fastställs utifrån medicinska grunder.

Sjömans-Unionens *kollektivavtal* innehåller också bestämmelser om såväl narkotika- som alkoholtestning, förfaranden för dem, vårdhänvisning samt följderna av överträdelser.

Det är även värt att nämna att ovan nämnda lag om integritetsskydd i arbetslivet innehåller i beredningsskedet bestämmelser även om alkohol-, dvs. utandningsprov. Däremot nådde man i beredningen inget samförstånd kring deras innehåll, så de togs inte med i lagen. På grund av det och på grund av att bestämmelserna bara rör sjömän förde man in de bestämmelser som trädde i kraft i början av 2023 om förpliktigande av arbetstagar att göra ett utandningsprov och behandlingen av personuppgifter i anknytning till det i *sjöarbetsavtalslagen* i stället för att skriva in dem i lagen om integritetsskydd i arbetslivet, vilket hade varit mer naturligt med tanke på sakinnehållet.

SANNALEENA KALLIO

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

Sjöfart: Strategiska riktlinjer

Faktablad om Europeiska Unionen 2024:
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/su/sheet/124/meriliikenne-strateginen-lahestymistapa>

FÖRFATTARE ARIANE DEBYSER (10/2023) SAMMANFATTNING SAANA LAMMINSIVU

MARKNADSTILLTRÄDE

Det första lagstiftningspaketet för sjöfarten antogs i EU 1986 och bestod av följande tre förordningar: Den första handlade om att se till att principen om fritt tillhandahållande av tjänster tillämpas på sjöfarten mellan medlemsstaterna samt på sjöfarten mellan medlemsstaterna och tredjeländer. Målet med den andra förordningen var att ingripa i illojal prissättning inom sjöfarten. Den tredje förordningen gjorde det möjligt för unionen att bemöta de protektionistiska åtgärderna från länder utanför unionen.

KONKURRENSREGLER

Riktlinjer för sjöfarten

1997 antog Europeiska kommissionen en rättslig ram som gjorde det möjligt för medlemsstaterna att ge statligt stöd till sjöfarten. År 2008 antog kommissionen riktlinjer för sjöfarten.

Hamnar

År 2013 lade kommissionen fram ett nytt åtgärds paket för liberalisering av hamn-

tjänster, vilket i praktiken innebär att man öppnar hamntjänsterna för konkurrens. Den nya strategin rör riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) och omfattar 319 större kusthamnar.

År 2017 antogs förordning (EU) 2017/352 om hamnar. I förordningen fastställs villkoren för när friheten att tillhandahålla hamntjänster är tillämplig, t.ex. vilken typ av minimikrav som kan ställas för säkerhet eller miljö och villkoren för när antalet operatörer kan begränsas. Dessutom ställs krav på att alla hamntjänsteleverantörer ska ge arbetstägarna lämplig utbildning.

ARBETSVILLKOR

Arbetsvillkoren omfattas av flera direktiv.

Konventionen om arbete till sjöss

År 2006 antog Internationella arbetsorganisationen ILO konventionen om arbete till sjöss, i syfte att upprätta ett enda övergripande instrument som omfattar alla nuvarande normer när det gäller arbete till sjöss och som faststäl-

ler att de som arbetar till sjöss ska ha rätt till en säker och riskfri arbetsplats, som uppfyller gällande säkerhetskrav, samt till rimliga anställnings- och levnadsförhållanden, hälsoskydd, sjukvård och social trygghet.

STCW-konventionen

Sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning regleras genom Internationella sjöfart-organisationens (IMO) STCW-konventionen. Konventionen antogs 1978 och trädde i kraft 1984, men har ändrats genom åren. 2019 antogs ett direktiv som klargjorde vilka certifikat som måste erkännas ömsesidigt för att sjöfolk som certifierats av ett EU-land ska kunna arbeta ombord på fartyg som för ett annat EU-lands flagg. Det senaste av EU-parlamentets och rådets direktiv, (EU) 2022/993 från 2022, rör minimiutbildning för sjöfolk.

Information till arbetstagare

År 2015 ändrades fem direktiv (EU) 2015/1794 för sjöfolk. Direktiven rörde information till och samråd med arbetstagare, företagsråd, kollektiva uppsägningar, överlåtelse av företag och arbetsgivarens insolvens i syfte att garantera att alla medlemsstater inbegriper sjöfolk i tillämpningsområdet för dessa direktiv.

MILJÖNORMER FÖR SJÖFARTEN

Under de senaste åren har en mängd åtgärder vidtagits för att skydda havsmiljön. De viktigaste för Finlands del:

Svaveldirektivet

Den 11 september 2012 antog EU-parlamentet ett direktiv om begränsning av svavelutsläpp från sjötransport. Enligt svaveldirektivet får lastfartyg som trafikerar medlemsstaternas havsterritorier inte längre använda bränslen med en svavelhalt på över 0,1 %. År 2015–2019 gällde direktivet endast de havsterritorier där oxidutsläppen övervakades (bl.a. Östersjön). Från och med 2020

gäller svaveldirektivet alla havsterritorier i Europeiska unionen.

Beredskapspaketet Fit for 55

Den 14 juli 2021 antog kommissionen, inom ramen för den europeiska gröna given, det så kallade 55 %-paketet, ett paket med förslag för att göra EU:s klimat-, energi-, markanvändnings-, transport- och skattepolitik redo för att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % fram till 2030 jämfört med 1990 års nivåer.

Vissa av förslagen omfattar helt eller delvis sjötransport, däribland följande:

- Ett förslag att för första gången inkludera utsläpp från sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem gavs i maj 2023 (direktiv (EU) 2023/959 och förordning (EU) 2023/957).

- Ett förslag om infrastruktur för alternativa bränslen: det föreskrivs särskilt att fartyg ska ha tillgång till ren el i större hamnar.

- Ett förslag om användning av förnybara och koldioxidfria bränslen för sjötransport (initiativet FuelEU Maritime) och om ändring av direktiv 2009/16/EG. De nya reglerna godkändes vid parlamentets plenarsammanträde i juli 2023. Slutakten (förordning (EU) 2023/1805) antogs den 13 september 2023.

Ändringen omfattar åtgärder för att se till att växthusgasintensiteten hos de bränslen som används inom sjöfartssektorn gradvis kommer att minska med tiden, med 2 % 2025 till så mycket som 80 % fram till 2050.

Insatser med anledning av covid-19-krisen

- Kommissionens riktlinjer för skydd av hälsa, hemtransport och researrangemang för sjöfolk, passagerare och andra personer ombord på fartyg, som antogs den 8 april 2020 och i vilka man uppmanade medlemsstaterna att inrätta ett nätverk av hamnar för snabba besättningsbyten.

- Förordning (EU) 2020/698 av maj 2020 om särskilda och tillfälliga åtgärder med anledning av covid-19-utbrottet avse-

Rösta i
EU-valet
6.–9.6.2024!



ende förnyelse av eller förlängning av giltigheten för vissa certifikat, intyg, bevis, körkort och tillstånd samt uppskjutande av vissa regelbundna kontroller och regelbundna utbildningar inom vissa av transportlagstiftningens områden. Med anledning av den sanitära situationen ändrades denna förordning i februari 2021 (förordning (EU) 2021/267).

Sjösäkerhetspaketet

Den 1 juni 2023 offentliggjorde kommissionen sitt meddelande Sjösäkerhet: i centrum för ren och modern sjöfart. Det åtföljdes av förslag om att se över fem relevanta rättsakter för att modernisera EU:s regler om sjösäkerhet och förhindra vattenföreningar från fartyg.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån

- Förordning om inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå. Syftet är att uppdatera Europeiska sjösäkerhetsbyråns mandat för att bättre återspegla dess växande roll på många sjötransportområden, däribland säkerhet, förebyggande av föreningar och miljöskydd, klimatåtgärder, säkerhet, övervakning och krishantering, inbegripet de nya uppgifter på säkerhets- och hållbarhetsområdet som följer av detta lagstiftningspaket.

Bekvämlighetsflagg

Europaparlamentet har också antagit flera resolutioner om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik. Europaparlamentet begärde också att ytterligare åtgärder mot missbruk av bekvämlighetsflagg vidtas. ↓

Sjömännen bör rösta i EU-valet

Varför bör jag rösta i valet till Europaparlamentet?, frågar många sjömän.

TEXT JUHA GRANATH BILDER GETTY IMAGES, JUKKA-PEKKA FLANDER

EU fastställer allt fler förutsättningar för sjöfarten. Genom att rösta kan du bidra till att bevara dina arbetsförhållanden och hålla kvar fartygen under finsk flagg, säger **Suna Kymäläinen**, kandidat till EU-valet och riksdagsledamot. Sjömän som seglat på världshaven är vana vid olika kulturer, arbetssätt, språk och nationaliteter i sitt arbete. Arbetet på ett fartyg lär dem att man kan samarbeta med folk från olika länder och nå bra resultat.

Detsamma gäller inom politiken. EU-parlamentet har 705 ledamöter från 27 länder. Parlamentsledamöternas beslut påverkar också livet för den finländska sjömannen. Därför bör man rösta i EU-valet.

Vintersjöfartens särskilda krav och Finlands geopolitiska ställning

EU-parlamentskandidaten och riksdagsledamoten Suna Kymäläinen (sd) tror att EU skulle ha mycket att erbjuda de finländska sjömännen.

– Genom sina beslut kan EU-parlamentet främja den gröna omställningen och på

så sätt förbättra möjligheterna för Finlands exportindustri. Rätt beslut underlättar gemensamt definierade arbetsförhållanden och en säkerhet och försörjningsberedskap som omfattar hela Europa.

I det senaste EU-valet 2019 var röstdeltagandet i Finland endast drygt 40 procent. Därefter har corona och kriget i Ukraina förändrat Europa i grunden. Att strunta i EU-valet gynnar varken sjömannen eller Finland.

– Då fattar andra besluten åt dig. Det är viktigt att göra Finlands röst hörd i EU-parlamentet så att man förstår de särskilda krav som vår vintersjöfart ställer och vår geopolitiska ställning så nära den ryska björnen, säger Suna Kymäläinen.

Suna bor vid Saima kanal och har suttit i riksdagen sedan 2011. Hon motiverar sin kandidatur bl.a. med att sanktionspolitiken mot Ryssland kraftigt har förändrat levnadsförhållandena i områdena vid den östra gränsen. Östra Finland behöver en försvarare i Europa.

– Trafiken har alltid legat nära mitt hjärta, men nu gör även säkerhetspolitiken det.

När Saima kanal är ute ur spelet är det viktigt att hitta ersättande rutter till Östersjön. Det kräver mycket pengar och stor ansträngning. Dessutom behövs det stöd från EU.

EU-parlamentet sammanträder i Bryssel och Strasbourg och har 14 finländska representanter. Samlingspartiet och De gröna har tre platser vardera, SDP, Centern och Sannfinländarna har två, Vänstern och Svenska folkpartiet har en vardera.

Rederiernas två arbetsmarknader måste förhindras

Ända sedan Finland gick med i EU 1995 har det framförts kritik om att EU lägger sig i finska interna frågor alldeles för mycket. Suna Kymäläinen ger kritiken rätt till viss del och efterfrågar mer dialog mellan parlamentsledamöterna och beslutsfattarna i Finland.

– Min erfarenhet är att parlamentsledamöterna för alltför få diskussioner med de nationella trafikaktörerna när de bereder lagstiftningsprojekt på EU-nivå. Det är något som jag själv skulle vilka få rätsida på,

säger Kymäläinen, som är ledamot i riksdagens trafikdelegation och kandidat till EU-valet.

EU fattar lagstiftande beslut i anknytning till sjöfarten. En förordning är den starkaste av alla bestämmelser. Den ska träda i kraft som den är i alla medlemsländer. Ett direktiv ålägger medlemsländerna att ändra sin lagstiftning, men staten bestämmer själv hur det går till.

Suna Kymäläinen är en av de ursprungliga medlemmarna i riksdagens havsgrupp och påminner att EU:s lagstiftningspaket för sjöfarten innehåller mängder av direktiv som reglerar arbetsvillkoren och -förhållandena inom sjöfarten.

– Det behövs en gemensam reglering t.ex. så att rederierna inte kan ha två arbetsmarknader på samma fartyg och på så sätt flagga ut de som arbetar under bättre arbetsvillkor. Som parlamentsledamot skulle jag motsätta mig blandbesättning och missbruk av bekvämlighetsflagg.

– Man diskuterar gärna sjöfarten, men har ofta dåliga kunskaper om den. Ett bra exempel är stämplingen av passagerartrafiken som nöjessjöfart. Passagerarfärjorna har en mycket viktig roll när det gäller att trygga exporten och importen. De är en viktig del av logistikkedjan, inte nöjesbusiness.

Såväl parlamentsledamöterna som de nationella beslutsfattarna bör veta och

komma ihåg att Finlands beroende av sjötransporter har ökat i samband med kriget i Ukraina. Enligt Tullen sker redan 93,5 procent av exporten och 97,7 procent av importen till sjöss.

Fungerande hamnar och alternativa rutter

Enligt EU-valsökanden Kymäläinen har Europa försummat sin försvarsberedskap. Därför är det viktigare än någonsin för EU-parlamentet att stärka säkerheten den kommande mandatperioden.

– EU måste ha en trovärdig försvarsstrategi oavsett hur det går i valet i USA, säger Suna Kymäläinen, som också sitter i riksdagens trafikskott.

EU-författningarna som rör sjötrafiken strävar efter att trygga adekvata arbetsförhållanden och även se till att sjöfartens säkerhets- och miljökrav efterlevs. Enligt Kymäläinen är det viktigast för ett krigsdrabbat Europa att trygga försörjningsberedskapen.

– Östersjön har blivit oberäknlig. Gasledningarna och havskablar har förstörts. På grund av den ökade ryska militära aktiviteten behöver vi fler fungerande hamnar som kan ta emot även större fartyg.

Finlands förändrade geopolitiska ställning och medlemskapet i Nato har höjt vår betydelse i EU. EU-kommissionen drog t.ex.

tillbaka sin avsikt att försvaga de finska hamnarnas ställning i det europeiska trafiknätet TEN-T.

– Man måste också fundera på om Finlands sjörutten går mer i väst i närheten av Sverige eller om vi alltjämt går genom Östersjöbassängen. Finlands och Sveriges medlemskap i Nato medför ändå förändringar i EU:s säkerhetsstrategier för Östersjön och den arktiska havsregionen, säger Suna Kymäläinen.

I EU arbetar Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) bl.a. med att främja sjösäkerheten och minska föroreningen av havet. Dessutom rådder de Europeiska unionen i frågor och lagstiftning som rör sjösäkerheten.

Den gröna omställningen i svårigheter

Ett av EU-parlamentets viktigaste uppgifter är att genomföra Fit For 55-paketet som syftar till att främja den gröna utvecklingen. Målet är att minska EU:s växthusgasutsläppen med 55 procent fram till 2030 från 1990 års nivå.

Främjandet av den gröna omställningen skulle gynna Finlands teknologi- och exportindustri enormt. Samtidigt vore det en boost för landets sjöfart. Enligt Suna Kymäläinen har den finländska industrin legat i frontlinjen i miljöfrågor.

– Jag förundras över de som anser att den gröna omställningen bara är blaha. Köparna fäster alltmer uppmärksamhet vid hur en produkt har producerats. Ett litet klimatavtryck är ett trumfkort som Finland kan utnyttja för att konkurrera på världsmarknaden.

Prognoserna för EU-valet spår framgång för extremhögern. Enligt akademiforskaren **Timo Miettinen** skulle en uppgång för extremhögern påverka EU:s klimatpolitik avsevärt. En sänkning av de ambitiösa målen för den gröna omställningen skulle skada Finland.

– Att extremhögern är så populär visar att något har gått fel i EU-politiken. Ojämligheten har ökat explosionsartat i Europa. Människor upplever att deras levnadsnivå inte ökar och att man inte lyssnar på dem. Det enkla budskapet går fram. Det ger extremrörelsen utrymme, säger Suna Kymäläinen.

Valet till EU-parlamentet hålls den 9 juni och från Finland väljer man 15 parlamentsledamöter till Bryssel. ↴



Som parlamentsledamot skulle jag motsätta mig blandbesättning och missbruk av bekvämlighetsflagg, säger Suna Kymäläinen, kandidat till EU-valet och riksdagsledamot.

WWW.SJOFART.AX

Sjömans-Unionen är med på mässan!

SJÖFARTENS DAG

23.5.2024 | MARIEHAMN, ÅLAND



Över
100 företag
deltar som
utställare!

Sjöfartens Dag arrangeras i år **torsdagen den 23 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 förtjänststecken till sjöfarare.

Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

MERCY SHIPS RACE 22.5.2024

DAGEN FÖRE, det vill säga **onsdagen den 22 maj**, ordnas Mercy Ships Race. Där kan man välja att gå eller springa 5 eller 10 kilometer, anmälningsavgiften går oavkortat till Mercy Ships Race och deras hjälpverksamhet för de allra fattigaste. Vi utmanar företag och organisationer att sponsora 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!

MERA INFORMATION OCH ANMÄLNING PÅ
WWW.SJOFART.AX



LÄS DIGITALT:
smu.fi >
Merimies-
uutiset

Kinas nya sidenväg

60 procent av den planerade batterimaterialfabriken i Fredrikshamn är i kinesisk ägo.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER SAANA LAMMINSIVU, SHUTTERSTOCK

Regionförvaltningsverket i Sydvästra Finland (AVI) meddelade den 12 februari 2024 att de beviljat ett miljötillstånd samt tillstånd för inledande av verksamhet för **CNGR Finland Oy:s** planerade batterimaterialfabrik i Fredrikshamn. Bolaget skulle få inleda tillståndsenlig verksamhet i Fredrikshamn med en gång, men gör det inte, berättar Kymen Sanomat den 13 februari 2024. "Byggnadsarbetet i investeringen för 500 miljoner euro börjar inte förrän tillståndet vunnit laga kraft". CNGR Finland Oy:s verkställande direktör Thorsten Lahrs berättar för Kymen Sanomat att batterimaterialfabriken skulle kunna börja 2026 eller 2027 om tillståndet bekräftas.

Batterimaterialfabriken i Fredrikshamn kommer att tillverka prekursorer (pCAM), som är det centrala byggämnet i batterier. Lokalinvävarna och stugägarna i Fredrikshamn är oroliga över batterifabriken utsläpp, som kommer att motsvara 100 containerlastbilar per dag. Batterifabriken skulle släppa ut bl.a. natriumsulfat, aluminium och eutfierande ammoniumkväve i havet. Man är rädd för att sulfatutsläppen kommer att försämra havets tillstånd i området runt Fredrikshamn. Miljötillståndet för batterimaterialfabriken i Fredrikshamn överklagades av många, och den planerade fabriken var tvungen att komplettera sin ansökan.

Företrädesförfarande påskyndade beviljandet av miljötillstånd
Den 12 februari 2024 beviljade AVI batterimaterialfabriken i Fredrikshamn, CNGR Finland Oy, miljötillstånd och tillstånd för inledande av verksamhet. Ansökan behandlades i ett företrädesförfarande vid AVI. En lag som trädde i kraft 2023 ger investeringsprojekt som är viktiga för den gröna omställningen företräde i tillståndsbehandlingen. Den gröna omställningen främjas, men borde man inte också fästa uppmärksamhet vid bolagens ägandebas i tillståndsprocessen? Mer än 60 procent av CNGR Finland Oy:s batterimaterialfabrik som planeras i Fredrikshamn är i kinesisk ägo. Förutom miljöaspekten borde man också fästa uppmärksamhet vid det kinesiska ägarskapet i batterifabriken i Fredrikshamn.

Kinesisk miljardär etablerar sig i Fredrikshamn
Över 60 procent av batterimaterialfabriken i Fredrikshamn ägs av det kinesiska bolaget **CNGR Advanced Material**. CNGR:s verkställande direktör, **Deng Weiming**, räknas enligt Forbes till en av världens miljardärer. Weiming och hans fru **Xiaoge Wu** äger direkt och indirekt över 66 procent av aktierna i CNGR Advanced Material. CNGR grundades 2014 i Kina. Det säger sig självt att man inte etablerar batterifabriker i Kina, >>



Hösten 2022 godkände den tyska regeringen delförsäljningen av Container Terminal Tollerort (CTT) i Hamburgs hamnterminal till det kinesiska statliga bolaget Cosco.

med sitt starka statliga ägande och kontroll, utan den kinesiska statens samtycke – och kanske ägarskap.

Det är också värt att notera att Kinas president **Xi Jinping** för första gången talade offentligt om att bygga en ny sidenväg i september 2013 i Kazakstan. En månad senare i Indonesien nämnde han att sjövägarna från Kina till Afrika och Europa också är en del av den nya sidenvägen.

Spåren leder till batterifabriken

Ett finländskt talesätt lyder, rakt översatt till svenska: spåren leder till syltafabriken. I det här fallet leder de till batterifabriken. Kina strävar efter att bli globalt ledande tillverkare av batterier. Kina har några av världens största mineralreserver på egen mark. Dessutom äger Kina stora mineralförekomster i Afrika och Sydamerika.

Världens största litiumreserver ligger i Argentina, Bolivia och Chile. De ägs bl.a. av kinesiska bolag. I höstas, den 16 oktober 2023, tecknade Chiles president **Gabriel Boric** ett avtal värt 223 miljoner USD med kineserna om att investera i Antofagastaområdet i Chile. Antofagasta är säte för Chiles gruvindustri. På så sätt stärker kineserna

sitt ägarskap i Chiles mineralreserver. Kineserna kontrollerar och skyddar gruvorna som de äger med herrefasoner. De kan vara så att de glömmar miljöskyddet och de mänskliga rättigheterna.

Finlands regering försöker frigöra sig från ett alltför stort beroende av Kina

Kina strävar efter att bli globalt ledande tillverkare av batterier och halvledare. USA besvarade det genom att utfärda sanktioner mot den kinesiska halvledarindustrin. Mikrochip och halvledare är livsviktiga för elektronikindustrin och har blivit en av frontlinjerna i den ekonomiska och strategiska konkurrensen mellan Kina och USA.

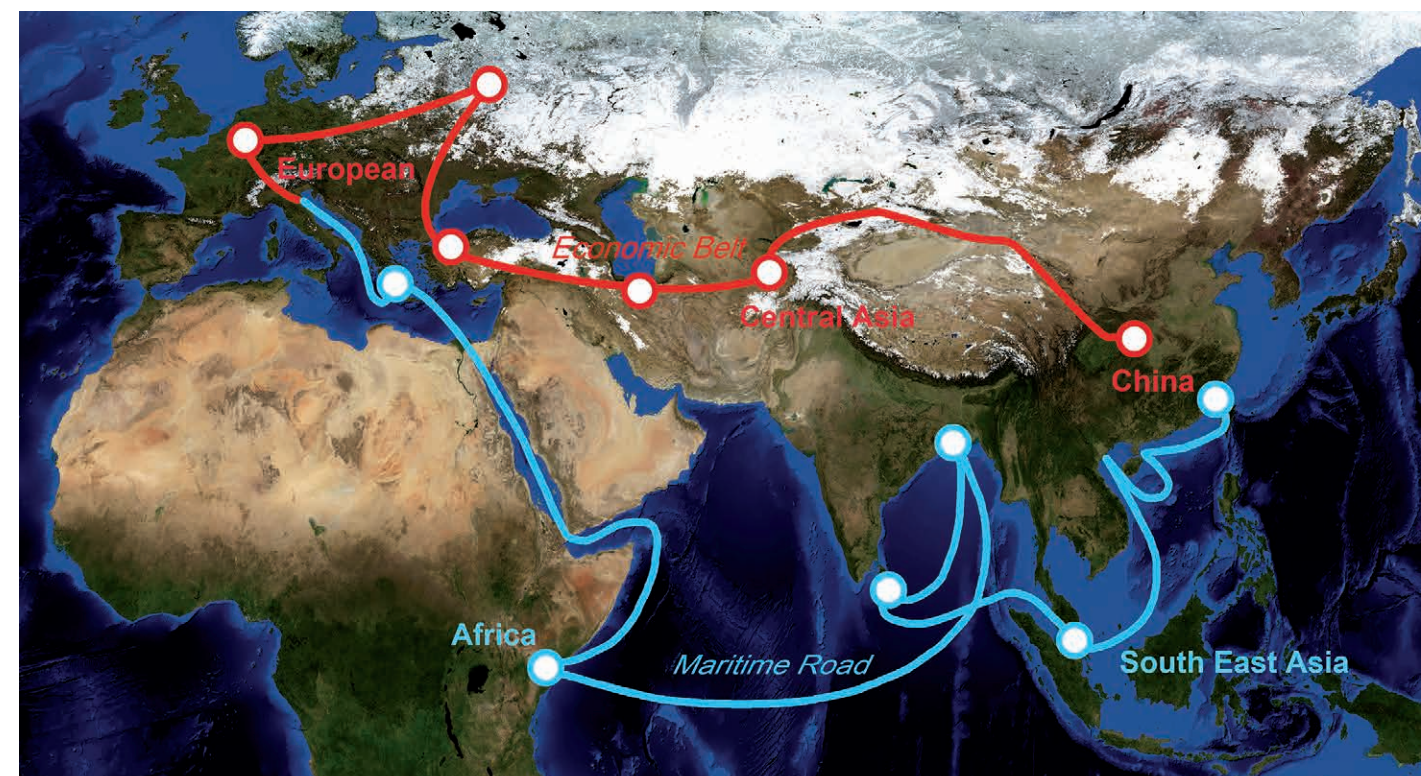
Finlands regering har varnat Finland för att bli alltför beroende av Kina. Fredrikshamn är en av de mest östliga hamnarna i Finland vid Finska vikens strand. Från Fredrikshamn går det raka spår ”ända till Kina” berättar man på Fredrikshamn-Kotka hamns webbplats: ”Finlands, Rysslands och OSS-ländernas gemensamma spårbredd möjliggör järnvägstransporter från och till HaminaKotka hamn ända fram till den kinesiska gränsen utan omlastning”.

”
Man bör tänka till två gånger innan man beviljar byggnadstillstånd för ägare i länder som inte respekterar de mänskliga rättigheterna.

Kinas nya sidenväg expanderar framför allt till hamnstäderna

Järnvägstransporterna över Ryssland till Kina har upphört i och med kriget i Ukraina. Kinesiska fartyg seglar dock regelbundet till finska hamnar. Det kinesiska statsägda rederiet **Cosco** transporterar t.ex. frakter från Metsä Fibres fabrik i Kemi på sina nya, enorma massafartyg.

Batterimaterialfabriken i Fredrikshamn, **CNGR Finland Oy**, ska byggas alldeles i närheten av Fredrikshamns hamn. Flödet av kinesiskt kapital till fabriker i anslutning till hamnar längs den finska kusten orsakar oro – och av god anledning. Om det finns en fabrik i Fredrikshamns hamn som till största delen är i kinesisk ägo kan den följas av ett kinesiskt fartyg vars frakt kan transpor-



Kinas president Xi Jinping för första gången talade offentligt om att bygga en ny sidenväg i September 2013 i Kazakstan. En månad senare i Indonesien nämnde han att sjövägarna från Kina till Afrika och Europa också är en del av den nya sidenvägen.



Reservofficersskolan (RUK) i Fredrikshamn.

teras tvärs över Finland längs våra järnvägar nästan ända till Ishavet.

Kina får fotfäste med hjälp av företagsinvesteringar från Europa och andra länder i världen och bygger på så sätt målmedvetet Kinas nya sidenväg och världsordning som lanserades 2013, som man förklarar det.

Operatör i Hamburgs hamn övergick i kinesiska Coscos ägo 2022

Kina har redan fått ett relativt bra transportnätverk i världens olika hörn och hamnstäder. Sjövägarna förenar. Vid Östersjökusten var Hamburg det senaste stället där kineserna fick ökat fotfäste. Hösten 2022 godkände den tyska regeringen delförsäljningen av **Container Terminal Tollerort (CTT)** i Hamburgs hamnterminal till det kinesiska statliga bolaget Cosco trots motstånd och ett öppet brev från invånarna i Hamburg. Cosco lyckades få igenom affären med hjälp av förbundskansler **Olaf Scholz**. Cosco meddelade öppet att man vill göra Container Terminal Tollerort (CTT) till den primära omlastningsplatsen i Europa. Före Ham-

burg ägde Cosco redan aktier i åtta terminaler enbart i Europa.

CNGR Advanced Material öppnar en fabrik vid Atlantkusten i Marocko

Den kinesiska batterimaterialtillverkaren CNGR Advanced Material förstärkte också sitt fotfäste i Tyskland i slutet av förra året (2023). Bolaget ingick ett samarbete med ett återvinningsbolag i tyska Bitterfeld. På så sätt landstiger den kinesiska batterimaterialtillverkaren i såväl Finland som Tyskland. CNGR Advanced Material har också ”farten uppe” i världen. Förutom i Fredrikshamn håller bolaget som bäst på att öppna en batterifabrik i staden Jorf Lasfari i Marocko, precis vid Atlantkusten.

CNGR Advanced Material är en av världens största batteritillverkare och har sina fabriker nära hamnar för logistikens skull. De kinesiska batteri- och halvledartillverkarna strävar också efter att hamna vid kusten.

Fredrikshamn är inte den enda hamnstaden i Finland dit kineserna riktar blickarna. I slutet av förra året kom nyheten att kinesiska **Svolt** överväger att bygga en cellfabrik

i Kotka. Svolt's kinesiska ägarskap väckte omfattande diskussion ända upp på ministernivå. Den finska regeringen strävar efter att minska sitt beroende av Kina.

Den gröna omställningen får inte ske med förbundna ögon: kapitalet måste uppmärksammas

De finska kuststädernas utveckling och den gröna omställningen är viktiga, men investeringar får inte göras och nya fabriker får inte grundas i vårt land utan en grundlig utredning av kapitalet och dess ursprung. Man bör tänka till två gånger innan man beviljar byggnadstillstånd för ägare i länder som inte respekterar de mänskliga rättigheterna. Vad är priset för den gröna omställningen på lång sikt för vårt land?

CNGR Finland Oy som nu fått miljö tillstånd och tillstånd att inleda verksamhet i Fredrikshamn ägs av CNGR Advanced Material (60 procent) och **Suomen Malmijalostus Oy** (40 procent). I praktiken ägs majoriteten av batterimaterialfabriken i Fredrikshamn av en kinesisk affärsman och hans fru. ↴

SSB har djupa rötter i historien

Från skydd till service

Sjömansservicebyråns verksamhet byggdes upp långsamt och genomgick många faser. Ett historiskt verk lyfter fram serviceverksamhetens rötter, men berättar också om nutiden.

TEXT SIRPA SUTINEN BILDER SJÖMANSSERVICEBYRÅNS ARKIV

En bok som belyser den finländska sjömansservicens historia publicerades i höstas till ära av Sjömansservicebyråns 50-åriga verksamhet. Bokens författare, historikern **Matti Koivu**, har granskat SSB:s rötter 150 år tillbaka i tiden.

Omsorg, vård och välmående

Utan att spara någon möda har Koivu satt sig in i sjöfartens vardag under mer än 100 år, även om vi inte får höra sjömannens röst från det förgångna. Sjöfaren granskas ur perspektiv som den kristna kyrkan, föreningar, kommittébetänkanden, fackförbund, rederier och förvaltning.

Omsorgsåtgärder riktade mot yrkeskåren har ändrat form från ett årtionde till ett annat. Medan det kristna sjömansarbetet ville förändra sjömannen som människa hade Internationella arbetsorganisationen ILO

som mål att förändra världen. Boken belyser hur sjömannen under de senaste drygt hundra åren varit mål för olika typer av skydd, omsorg och vård fram till att man till slut började tala om välmående och service för sjömän. Koivu går igenom SSB:s föregångare, Handelsflottans välfärdsråds, olika skeden och påminner om Sjömans-Unionens viktiga roll i SSB:s födelse.

Den finländska sjöfartens historia

Koivu förklarar varför sjöfaren inte innehar huvudrollen i studien.

– Målet för studien var SSB, som dock har försökt att ha sjöfararna i fokus under hela sin verksamhet.

Koivu medger att historieskrivningen kan ge intrycket av att sjömannen förminsas, då han eller hon utgör föremål för olika åtgärder.

– I arkivkällorna kan man se att sjömännens länge betraktades som ett problem som behövde lösas.

Matti Koivu berättar att han gjorde studien med stor entusiasm. Han hade tillgång till mängder av arkivmaterial som ingen hade studerat tidigare.

– Det här var alldeles chockerande intressant att göra, konstaterar han.

Många aktiva aktörer ligger bakom SSB:s utveckling. Historikern betraktar Sjömans-Unionens roll i SSB:s födelse som så viktig att han t.o.m. anser att den behöver studeras ytterligare. Koivu tror att boken kommer att locka alla som är intresserade av den finländska sjöfartens historia.

– Det här är ett stycke finländsk sjöfartshistoria som det aldrig skrivits om tidigare. Det har publicerats många sjömansartiklar, och en del är bättre på att skriva dem, konstaterar historikern.

”Yrkets faror och skuggsidor”

De första 100 sidorna i boken går igenom hur olika parter under 100 års tid bekymrade sig för den finländska sjömannen. Finska kyrkan, staten och många föreningsparter samt slutligen Internationella arbetsorganisationen ILO oroade sig för yrkeskåren.

Redan på 1800-talet kände man att man behövde skydda sjömannen från ”yrkets faror och skuggsidor”. Sjömansmissionssällskapet ansåg fylleri och ansvarslöst beteende vara yrkeskårens problem. Boken berättar hur Sjömansmissionssällskapets pastor **E. Bergroths** arbetsbeskrivning på 1880-talet bl.a. innefattade att ”leta efter sjöfarare på krogar och bordeller och locka dem till kyrkan”. Prästerna upplevde att de räddade sjömannen från förtappelse på gatorna i stora hamnstäder. Inom kyrkan trodde man då att anledningen till att många sjömän valt just detta yrke var att de hade svårt att anpassa sig i hemlandet.

Fram till mitten av det förra århundradet betraktades sjömän enligt boken som en alkoholmarinerad yrkeskår. Dock påminner man med orden i ett kommittébetänkande från 1921 att ”även om endast en del av sjöfararna hamnar på villovägar så utgör de en

synlig minoritet som påverkar den allmänna attityden”. I Finlands Skeppsbefälsförbunds framställning till kommittén 1937 konstaterade man bekymrat hur ”den kvalitativa nivån på vårt sjömansbestånd i stort sett sjunkit betänkligt”.

– Med sjömansbeståndet menade förbundet ”naturligtvis” de klasser som tillhörde besättningen, säger i sin tur bokens redaktör om kommittébetänkandet.

Redarna såg på den tiden sjömannen som en blandad grupp som behövde moraliskt stöd, vägledning och framför allt disciplin.

Sjömans-Unionens viktiga roll

Efter kriget talade man om en omsorgsverksamhet för sjöfarare. Andra nordiska länder grundade i slutet av 1940-talet stiftelser som satsade på sjömannens välmående. Sjömans-Unionen hade redan på 1940-talet en viktig roll i den utveckling som ledde till SSB:s födelse. Unionens ordförande **Niilo Välläri** fastställde att sjöfararnas boendeförhållanden var avgörande för deras sociala välmående. Medan man tidigare årtionden bekymrat sig för sjömannens moraliska, kristna värderingar skiftade man via fackföreningen nu fokus till perspektivet samhällligt och social rättvisa.

Då nuvarande Sjömansservicebyrå grundades 1973 blev ett av de praktiska målen också att förbättra sjömannens image. I boken tillspektas sjömannens perspektiv då huvudsaken hamnar i fokus: Sjömans-

servicebyrån. SSB:s konkreta verksamhet och mål förtydligas detaljerat.

Byrån hade enligt boken inte några enkla första år. Bokens namn hänvisar till SSB:s första verksamhetsledare **Matti Haarmas** sätt att avsluta sina skrifter i Frivakt: ”Ring! Skriv! Besök oss!”. Orden kunde enligt Koivu tolkas inte bara som en inbjudan, utan också som ett nödrop. Sjöfararna fick till en början övertygas om fördelarna med SSB.

Styrgrupp som verkar i bakgrunden

Styrgruppen för SSB:s bokprojekt innefattade förutom författaren själv även en representant för Finlands sjöfartsmuseum samt medlemmar i SSB:s styrelse och personal. En av dem var **Pekka Karppanen**, som arbetat med olika uppgifter på SSB i hela 40 år. Han medger i boken att han förvånades över dess tunga historiedel, tiden innan SSB grundades. Innan man påbörjade boken hade man t.o.m. fått önskemål om illustrerade anekdoter om SSB:s verksamhet.

– De blev aldrig av, konstaterar Karppanen. Han har noterat bristen på intervjuer med sjömän.

– Jag är emellertid nöjd med boken. Den innehåller mycket som är nytt för såväl SSB:are som för sjöfarare. Även saker bakom kulisserna, konstaterar han.

Karppanen är också nöjd med de många delar i boken som berättar om vardagen på SSB. Sjöfartskriser inklusive utflaggningar återspeglas också på SSB:s verksamhet.

Delar om SSB:s tidigare verkställande di-

rektör **Martti Karlsson** framförs på ett bra sätt. Han gjorde ett enormt arbete. Karlsson var entusiastisk, vilket också smittade av sig på oss.

Från styrman till SSB:are

Pekka Karppanen hann också uppleva SSB:s service ur sjömannens perspektiv. Han kan berätta om informationsproblemen på 1980-talet som boken tar upp.

– Jag gick till sjöss i slutet av 1970-talet. Jag seglade i cross trade-trafik och tycker att informationen fungerade bra med tanke på omständigheterna.

Han minns hur man satte igång kortvägsutskickningarna i mässen så att hela besättningen kunde lyssna.

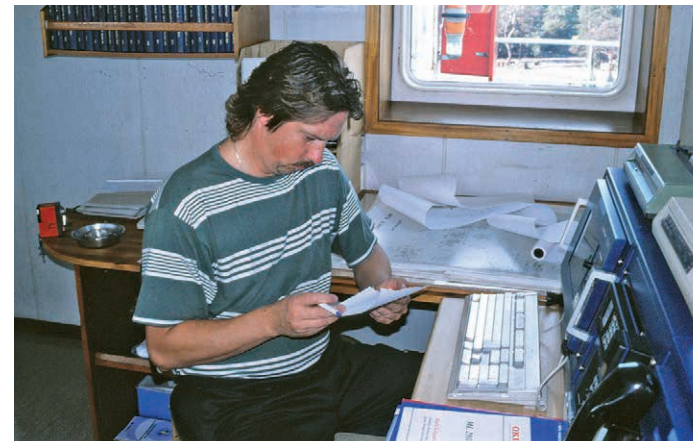
Karppanen gick i pension under bokprojektet och har erbjudit kunskap om SSB:s närhistoria och mångskiftande vardag.

– Marttis (Karlsson) och mitt namn lyfts fram, kanske t.o.m. för mycket. Men visst gjorde vi mycket och är fortfarande här för att tala om det, säger Karppanen med ett skratt.

Han säger att det finns mycket även förtjänstfull verksamhet som inte kom med i boken.

– Ett exempel är SSB:s relations- och lobbyarbete gentemot riksdagen.

Pekka Karppanens roll i bokprojektet handlade om att leta efter bilder och vid behov skriva bildtexter för att hjälpa bildredaktören. ↓



SSB:s populära elektroniska nyhetsbrev skickades till en början med telegrafi och radiotelex. På 2000-talet började de finländska fartygen få Inmarsat-stationer. Nyhetsbrev skickades till stationerna med e-post och till en början alltjämt med telex. På bilden läser överstyrman Jyrki Aulen SSB:s nyhetsbrev som kommit via satellit på kommandobryggan på M/S Bravaden.

Efter kriget talade man om en omsorgsverksamhet för sjöfarare.

Når Kinas projekt Ett bälte, en väg redan Kemi?

Kemisk massa från bioproduktfabriken i Kemi transporteras från Kemi ut i världen på enorma kinesiska fartyg. Beroendet av Kina oroar. Den 16 januari 2024 berättade Yle att sjötransporterna från bioproduktfabriken i Kemi sköts med det kinesiska rederiet Cosco Shippings enorma "massafartyg".

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER JARI KOKKONEN / VASTAVALO, SHUTTERSTOCK



LÄS DIGITALT:
smu.fi >
Merimies-
uutiset

Finlands regering har som mål att minska sina strategiska beroendeförhållanden med Kina. Samtidigt transporteras kemisk massa från Metsä Fibres bioproduktfabrik i Kemi ut i världen med det kinesiska statsägda rederiet Cosco Shippings enorma "massafartyg".

Metsä Groups bioproduktfabrik är den största investeringen i Finlands skogsindustri och kostade 1,6 miljarder euro. Produktionen vid bioproduktfabriken i Kemi startade 2023. Fabriken producerar årligen 1,5 ton kemisk massa av gran, tall och björk som råvara till kartong, mjukpapper, fettätt papper och tryckpapper samt specialprodukter.

Bioproduktfabriken som Metsä Group byggde i Kemi är den största massafabriken på det norra halvklotet och tar årligen emot ca 145 000 tåg- och lastbilslaster med trä. Den inhemska aspekten har betonats kraftigt i marknadsföringen av bioproduktfabriken i Kemi. Fabriksinvesteringen sysselsätter ca 2 500 personer som huvudsakligen arbetar med skogsavverkning och transport.

Sjötransporterna från Finlands största massafabrik sköts dock av kineserna. Den 16 januari 2024 berättade Yle att ett kinesiskt fartyg vid namn *Green Kemi* seglar till Kemi för att ta emot kemisk massa från bioproduktfabriken. Enligt Yle ägs *Green Kemi* av rederiet Cosco Shipping Specialized Carriers, som samarbetat med Metsä Group sedan länge.

Tidningen Sjömannen 2021: Transporterna från bioproduktfabriken i Kemi måste skötas av finländska rederier 2021 betonade tidningen *Sjömannen* att "Transporterna från den nya bioproduktfabriken i Kemi och det nya sågverket i Raumo måste skötas av finländska rederier". Tidningen *Sjömannen* intervjuade då Metsä Groups sjötrafikdirektör **Jyrki Ranki** och försökte ta reda på med vad och hur sjötransporterna från bioproduktfabriken som skulle byggas i Kemi eventuellt kommer att skötas.

– Transporten av 800 000–1 miljoner ton skulle i praktiken innebära uppskattningsvis tre fartygsbesök i veckan i hamnen, beräknade Metsä Groups sjötrafikdirektör **Jyrki Ranki**.

Enligt Ranki kommer man att "skeppa kemisk massa från Kemi med traditionella konventionella ro-ro-fartyg. Till närområdet kan man transportera massan med mindre fartyg och längre bort med större."

Tidningen *Sjömannen* frågade om han kanske redan visste vilka rederier som kommer att sköta transporterna från bioproduktfabriken i Kemi.

– Vi kartlägger alla aktörer och gör en konkurrensutsättning. Vi kommer att konkurrensutsätta alla befraktningsavtal. Avtalen som vi tecknar med rederierna är tidsbestämda, från ca ett år till fem år, berättade Metsä Groups sjötrafikdirektör **Jyrki Ranki** då.

Transporterna gick till kineserna Sjötransporterna från bioproduktfabriken i Kemi sköts nu av kineserna. Enligt Yle har Metsä Group sedan länge samarbetat med rederiet Cosco Shipping Specialized Carriers.

– De (= kinesiska Cosco) åtog sig att bygga ett fartyg med tillräcklig kapacitet och isklass, förklarar Metsä Fibres verkställande direktör **Ismo Nousiainen**.

Rederiet Cosco Shipping Specialized Carriers ägs av den kinesiska staten. Samtidigt som verksamheten vid Finlands största massafabrik marknadsförs som inhemska transporterar skogsindustrin sina produkter med kinesiska statsägda fartyg från Finland ut i världen. Samtidigt försöker den finska regeringen och europeiska beslutsfattare att minska sitt beroende av Kina.

Fartyget *Green Kemi* ägs av rederiet Cosco Shipping Specialized Carriers som samarbetat med Metsä Group sedan länge. Förutom *Green Kemi* har rederiet också byggt fem andra liknande fartyg. Alla fartyg kommer att trafikera från Finland till den asiatiska marknaden.

Djupfarleden i Ajos fördjupades

Den finska staten fördjupade djupfarleden i Ajos i Kemi från tio meter till tolv meter. Arbetet blev klart i förtid 2023. Staten ansvarade för att fördjupa havsfarleden.

Fördjupningen av farleden i Ajos gör det möjligt för ännu större fartyg att trafikera på farleden. Det är bra att man tar hand om farlederna i Finland, men med tanke på försörjningsberedskapen är det anmärkningsvärt att världens största isförstärkta massafartyg, som ägs av den kinesiska staten, nu trafikerar till Ajos i Kemi.

Kinesiska Kaidi har planerat ett bioraffinaderi i Kemi

Det kinesiska rederiet Coscos fartyg är inte det enda projektet som kineserna planerat

i Kemi. **Kaidi** är en ledande kinesisk bioenergiaktör och har planerat att bygga ett bioraffinaderi värt en miljard euro i Kemi. **Kaidi Finland** ägs av en av Kinas största bioenergiaktörer, **Sunshine Kaidi New Energy Group**.

"Om den förverkligas kommer fabriken att producera 200 000 ton andra generationens biobränsle om året, varav 75 procent skulle vara biodiesel och 25 procent biobensin. Raffinaderiet skulle använda energivirke som huvudråvara och skulle vara den första i sitt slag i såväl Finland som i hela världen", berättar man på **Kaidi Finland**s webbplats.

Kaidi har planerat att grunda bioraffinaderiet i **Ajos** i Kemi. **Kaidis** miljö tillstånd föll dock i förvaltningsrätten.

"**Kaidi** försöker inte längre att komplettera det miljö tillstånd för det planerade bioraffinaderiet i **Ajos** i Kemi som förvaltningsrätten hävde i somras", meddelade **Yle** den 30 januari 2023.

Professor **Matti Nojonen** från Lapplands universitet är specialiserad på det kinesiska samhället och berättade den 11 februari 2016 i **Helsingin Sanomat** hur miljardprojektet i Kemi, **Kaidi**, är en del av ett större fenomen som handlar om att få ut kinesiska pengar i världen. Detta handlar det enligt **Nojonen** även om i **Kaidi**.

"Det är de kinesiska företagets andra väg. Det handlar inte om företagsförvärv eller råvaruanskaffning, utan om att man bygger helt nya fabriker eller forskningsinsti-

tut", berättar **Nojonen** i **Helsingin Sanomat** den 11 februari 2016.

Tidigare på 2000-talet flyttade fabriker till Kina. Nu pågår den andra vägen, där kinesiskt kapital strömmar ut i världen: 2014 hamnade 116 miljarder dollar från Kina i direkta investeringar i utlandet, berättar FN:s handelsorganisation **Unctad**.

Italien tänker frigöra sig från projektet Ett bälte, en väg

Kina har målmedvetet drivit sitt projekt **Ett bälte, en väg**. Det är ett utvecklingsprojekt som fastställdes i den kinesiska regeringens handlingsplan för 2015 och där Kina ska investera 900 miljarder dollar i järnvägar, hamnar och annan infrastruktur i 65 länder.

Om man tittar på världskartan och Finlands läge i norr nästan vid Ishavets kust är det inte konstigt att kineserna är intresserade av att investera i **Ajos** i Kemi.

Däremot finns det länder i Europa som gett Kina korgen. Den 6 december 2023 berättade **Helsingin Sanomat** att "Italien har meddelat Kina att de drar sig ur projektet **Ett bälte, en väg**, som de medverkat i sedan 2019, berättar bl.a. nyhetsbyråerna **AFP** och **Reuters** samt den italienska tidningen **Corriere della sera**".

"Enligt **Corriere della sera** informerade den italienska regeringen Kina om saken för tre dagar sedan, men har inte gjort något officiellt, offentligt kungörande av det. Enligt **Reuters** löper avtalet ut i mars och Italien tänker inte förnya det." ↓



Cosco's färjor är stora och seglar runt i världen.





Till vänster: lättmatros Teijo Holmström, befälhavare Casper Nyholm, matros Jay Isulat och andrestyrmannen Martin Krlev i Kantviks hamn (Kyrkslätt) 5.2.2024.

Tankar om försörjningsberedskap och hamnar

M/s Prima Lady tog med sig rybs från Lettland som råvara till Apetits vegetabiliska olja.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Långt ut på isen går en mörk figur. Man kan se ett huvud och fyra långa ben. Det är nog inte en hund?

– Det är en hjort, säger M/s Prima Ladys befälhavare **Casper Nyholm** efter att han plockat fram kikaren.

Hjorten stannar upp på isen i väntan på de andra. Den får sällskap av ytterligare tre fyrbeningar, och tillsammans fortsätter de sin resa mot en ö i närheten av hamnen. I Kantvik i Kyrkslätt lever fabrikerna och naturen i bästa sämja. Det har de gjort sedan 1960-talet, då Suomen Sokeri köpte omfattande markområden i Kantvik och byggde ett sockerbruk och en hamn längst inne i Pickalaviken.

Apetit är finländsk

Vid kajen i Kantviks hamn står Prima Shippings M/s Prima Lady som har tagit med sig rybsfrön från Riga i Lettland till Apetits oljepresseri. "Apetit bioöljy", alltså Apetit bioolja, står det på de stora oljetankarna på backkrönet. Oljepresseriet i Kantvik är Finlands största. I presseriet framställer man rybsolja på mekaniskt vis genom att pressa fröna till olja. Pressningen förbrukar mycket energi. Energin till oljepresseriet produceras vid fabriken egen bioenergianläggning.

Apetit är ett välkänt märke i frysdiskarna för finländarna. Namnet är – låt oss säga franska: bon appétit. Är det en finländsk

produkt? Det är det. Apetit är ett finländskt bolag. Först var det Suomen Sokeri, som sedermera blev Lännen tehtaat. 1995 köpte Lännen Tehtaat Oy varumärket Apetit från Ingman. Apetit ägs bland annat av Valios pensionskassa, Laakkonen och Berner samt diverse jordbruksproducenter. Med tanke på den inhemska aspekten kan vi med gott samvete mumsa i oss Apetit-produkter från affärernas frysdiskar.

Det egna spannmålet räcker inte till: Finland måste importera spannmål

De gula rybsfälten och deras doft är en del av det finländska nationalandskapet. Inhemskt innebär däremot inte helt inhemskt när det gäller råvarorna. Finland är beroende av importerat spannmål, oavsett om vi vill det eller inte.

– Hur mycket vi än skulle vilja och försöka odla allt spannmål här hemma räcker vår nordliga breddgrad och korta växtsäsong inte till för att producera allt spannmål som behövs för vårt behov, förklarar M/s Prima Ladys befälhavare Casper Nyholm.

2023 producerade man bara totalt 42 miljoner kilo rybs och raps i Finland. Mest rybs och raps producerade Frankrike med 4,272 miljarder kilo, Tyskland med 4,239 miljarder kilo och Polen med 3,523 miljarder kilo, visar statistik från Naturresursinstitutet.

PRIMA SHIPPING

BORGÅREDERIET Prima Shippings hemort är Tolkis. Rederiet äger sex torrlastfartyg: M/s Prima Viking, M/s Prima King, M/s Baltic Madonna, M/s Prima Queen, M/s Prima Lady och M/s Prima Donna.

Lettland producerade 347 miljoner kilo rybs 2023. Finskflaggade M/s Prima Lady har haft med sig rybs från just Riga i Lettland till Kantvik på den här resan. Rybsens blomställning är gul, men hamnkranen "Mantsinen" skopar upp svart pulver från fartygets lastrum. Stämmer synen?

– Rybsfrön är svarta. Och mycket små. Det faller också frön på fartygets däck, där de ser ut som svart sand, säger befälhavare Casper Nyholm.

Rybsen lossas snabbt till en lastbil som står intill fartyget. Vid spakarna i Mantsinen sitter en kvinna som vant vrider på kranens skopa.

– Tiden som det tar att lossa och lasta fartyget varierar stort beroende på >>



M/s Prima Lady byggdes 1999 och är ett traditionellt torrlastfartyg som en nederländsk redare från början byggde för att ha som hemmafartyg för sin familj. Fartyget har en mindre hytt som ligger åtskild från befälhavarens hytt och är avsedd för barn. Det gör "bostadsfartyget" till en unik helhet som man underhållit och skött om med respekt för det gamla.

vilken produkt som transporteras. Den här lasten lossar vi på ett par dagar, berättar befälhavare Nyholm.

M/s Prima Lady kan transportera 3 500 ton last på sommaren. Torrlastfartyget lämpar sig för transport av olika typer av laster, som makadam, spannmål, gödningsmedel och metall. När luckorna på fartygets däck stängs kan man transportera olika projektlastar på däck.

– Försörjningsberedskapen är viktig. Sådana här torrlastfartyg som klarar av att transportera olika typer av laster till olika hamnar är oerhört viktiga för Finland, betonar besättningen på M/s Prima Lady.

En del parter vill specialisera och effektivisera Finlands hamnätverk. På grund av kriget i Ukraina och det åtstramade säkerhetsläget på Östersjön måste man komma ihåg att Finland ska ha ett brett hamnätverk som omfattar såväl Finska viken som Bottniska viken och inlandsvattnen.

– Om någon hamn av en eller annan anledning är ur bruk får man ombord lasten i en annan hamn som man enkelt når med dessa mindre fartyg, betonar besättningen på M/s Prima Lady.

Åtta man stark besättning

Prima Lady har en åtta man stark besättning. Befälhavaren, överstyrmannen, andrestyrmannen, matrosen och en lättmatros är finländare. Maskinbefälet är estnisk. En lättmatros och kocken är filippinare.

– I slutet av förra året tog vi med ytterligare en lättmatros på fartyget, berättar befälhavare Nyholm.

– Det var bra att vi fick med en till däcksmän. Det är betydligt lättare att planera arbets-/vilotiderna, men nu kan vi dessvärre inte ta med praktikanter på fartyget eftersom det bara kan transportera åtta personer.

Däcksbefälet på Prima Lady är finländskt. Andrestyrmannen **Martin Kralev**

kommer från Bulgarien, men har bott med sin familj i Esbo i flera år och blivit alltmer finländsk genom åren.

– Jag studerade till byggarbetare i Bulgarien en gång i tiden. Det fanns även de som studerade till sjömän på samma skola. Det gav mig drivkraften att söka jobb till sjöss när jag kom till Finland, förklarar Kralev på finska.

Kralev har arbetat på Prima Shippings fartyg i två år.

– På Prima Lady har jag varit i ca ett år, berättar Kralev, som studerade till vaktstyrman på Åboa Mare i Åbo.

Arbetet på små torrlastfartyg är varierande. Fartygen har olika ruttor, man kör så kallad hämtfrakt, dvs. man transporterar frakten sporadiskt mellan hamnarna utan någon regelmässig tidtabell.

– Det sker alltid ändringar i rutterna, i destinationerna. Nu tar det ett par dagar att lossa fartyget. Lastningen brukar gå snabbare och kan t.o.m. gå på sex timmar, varefter vi fortsätter resan, förklarar däcksbesättningen.

Finsk havre exporteras till Europa

M/s Prima Lady trafikerar på Östersjön och i norra Europa. Den här gången har fartyget med sig rybs från Lettland till Finland, men ibland är riktningen en annan.

– Finsk havre betraktas som högklassig i många länder. Våra förhållanden är uppenbarligen optimala för odling och bra odlingskvalitet. Vi transporterar mycket finsk havre ut i världen, som till Rotterdam och Lübeck, förklarar befälhavare Nyholm.

Från Kantvik fortsätter M/s Prima Lady härnäst sin resa till hemorten Tolkis i Borgå.

– Där lastar vi ombord havre, som vi transporterar till Rotterdam.

Befälhavare Casper Nyholm kommer från Borgå skärgård.

– Jag bor i Tarkis i Borgå, men tillbringar fortfarande mycket tid i mitt barndomshem i Tirmo. En stor del av min släkt är sjömän och fiskare. Därför sökte jag sommarjobb på rederiet Prima Shipping i Borgå. Jag tänkte att jag skulle få jobb i land, men de satte en pensel i handen på mig och skickade upp mig på ett fartyg, skrattar Nyholm.

Så blev han sjöman och har nu sitt kontor på kommandobryggan på M/s Prima Lady.

– Jag studerade till sjökaptan på Åland. Undervisningen där var riktigt bra med en jordnära approach till saker och ting, säger Nyholm berömmande om sin studietid.

Från lastbilschaffis till sjöman

Besättningen arbetar tillsammans fyra veckor i stöten. För de filippinska besättningsmedlemmarna är törnen sex månader. Det är viktigt att se till att sammanhållningen på fartyget är bra, betonar befälhavare Nyholm.

– Ibland går vi i besättningen ut och åter tillsammans när vi är utomlands, senast i Rostock. De höjer besättningens humör.

Arbetskamraterna och gemenskapen fick lättmatros **Teijo Holmström** att skifta om från lastbilschaffis till sjöman.

– Det var väldigt ensamt att köra lastbil. Jag har kört genom hela Europa flera gånger. De senaste åren blev arbetet farligare. Utomlands är du alltid ensam och om någon frågar dig något under resan ber de ofta om något, säger Holmström av erfarenhet.

Efter att ha kört lastbil över Östersjön med Finnlines i 14 år bestämde sig Holmström för att ta en ny riktning i livet och blev sjöman. Han har inte ångrat att han bytte yrke.

– Nu har jag arbetskamrater och behöver inte köra ensam längs Europa. Det är ett tufft jobb att köra lastbil: du kör i fyra timmar och tar din vilotid i lastbilen längs någon motorväg innan du fortsätter resan.

Till sjöss arbetar man skift på samma sätt som en lastbilschaffis.

– På ett litet torrlastfartyg har personalen på kommandobryggan det tuffare när det gäller övervakningen, funderar Holmström.

Han har också arbetat på bogserbåtar på Saimen.

– På bogserbåtarna körde vi 6:6-vakt två veckor på raken, vilket var tufft. Bogserbåtarna har inte heller någon kock, utan man hämtar själv mat från affären och lagar den tillsammans med besättningen, förklarar Holmström, som menar att arbetet på Saimen verkligen handlar om sjöfart.

Däremot rullar man inte tummarna i arbetet på ett torrlastfartyg heller.

– Det finns massor att göra här. Vi kör hämtfrakt, vilket är tuffare än i t.ex. regelbunden linjetrafik, där sjöresorna är långa.

Matros **Jay Isulat** står bredvid Holmström och lyssnar på samtalet. >>

Finlands högsta torn i Kantviks hamn

KANTVIKS HAMNOMRÅDE har flera fabriker, som Suomen Sokeri, Apetit och Finnsementti, Gyprocs gipsskivefabrik.

Kabeltillverkaren Pysmian Group bygger som bäst Finlands högsta byggnad, ett nytt havskabeltorn som ska bli 185 meter högt, vid fabriken i Pickala. Kabeltornet nådde sin nockhöjd under självständighetsdagen. Tornet tas i bruk 2025. I och med den ökade produktionskapaciteten kan man mer än fördubbla produktionen av högspänningshavsv- och markkablar i Pickala. Högspänningshavskablarna som tillverkas i Pickala kommer att användas för eldistribution i stora havsvindkraftsparker i Finland och norra Europa.



– Fartyget har renoverats mycket och är i gott skick. Här är vår nybyggda fantastiska bastu som vi byggde istället för en andra dusch, säger befälhavare Casper Nyholm och presenterar besättningens "spaavdelning".



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2024

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

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

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Kenneth Bondas

p. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Förtroendemannautbildning 2024

Fortsättningskurs för förtroendeman I 22.–25.4.
Kompletteringskurs för förtroendeman 28.–29.5.
Fortsättningskurs för förtroendeman II 23.–26.9.
Kompletteringskurs för förtroendeman 5.–6.11.

Kursansökningsblankett görs på fackförningsrörelsens kursansökningsblankett. Ansökningsblanketter får du från förtroendeman, från Sjömans-Unionens kontor.

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Kenneth Bondas

tel. 040 456 0245

kenneth.bondas@smu.fi

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE

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 Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VÄXEL +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADRESS förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

AVOIN TYÖTTÖMYYSKASSA A-KASSA

PL 116
00531 Helsinki
a-kassa.fi

PUHELINPALVELU

020 690 455

Puhelinpalvelun aukiolot

ma klo 8.30–15

ti klo 8.30–15

ke klo 8.30–12

to klo 8.30–12

pe klo 8.30–12

EASIOINNIN CHAT

palvelee joka arkipäivä klo 8.30–15

a-kassa.fi/easiointi

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN

PB 116
00531 Helsingfors
a-kassa.fi/sv

TELEFONTJÄNST

020 690 455

Öppettider för telefontjänsten

mån. 8.30–15

tis. 8.30–15

ons. 8.30–12

tors. 8.30–12

fre. 8.30–12

CHATTENS ÖPPETTIDER UTÖKAS

a-kassa.fi/sv/e-tjansten

E-tjänstens chatt är öppen alla vardagar

från 8:30 till 15.

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande

Kenneth Bondas

(09) 615 20 254 / 040 456 0245

Sihteeri / Sekreterare

Tetta Härkönen

(09) 615 20 225 / 040 455 9834

Liittosihteeri / Förbundssekreterare

Asiantuntija / Ombudsman

Joachim Alatalo

(09) 615 20 223 / 050 529 9206

Asiantuntija, lakimies /

ombudsman, jurist

Pia Levin

(09) 615 20 253 / 040 7069 863

Asiantuntija / Ombudsman

Matias Widjeskog

050 544 0174

Asiantuntija / Ombudsman

Satu Silta

(09) 615 20 213 / 040 526 3435

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör

Patrick Kuronen

(09) 615 20 251 / 040 178 7774

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör

Heikki Karla

(09) 6152 0259 / 050 435 6094

ITF-koordinaattori / ITF-Koordinator

Kenneth Bengts

(09) 615 20 258 / 040 455 1229

Toimittaja/Redaktör

Saana Lamminsiivu

(09) 615 20 221/045 7730 1020

Talous- ja jäsen sihteeri

Kirsi Kostiainen

(09) 615 20 217

Jäsenrekisteri- ja

jäsenpalvelusihteeri /

Sekreterare för medlemsregistret

och medlemservice

Saara Nordberg

(09) 6152 0256

Taloudenhoitaja/Ekonom

Jussi Katajainen

050 526 1965

Turku / Åbo

Maariankatu 6 B, 5. krs.

20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,

20100 Åbo

Vaasa / Vasa

Sepänkyläntie 4, 65100 Vaasa

Smådsbyvägen 4, 65100 Vasa