

MERIMIES

SJÖMANNEN

5/2024

17-åriga Henri Saviaho är
**DEN FINSKA SJÖFARTENS
HOPP OCH FRAMTID**

17-vuotias Henri Saviaho on

**suomalaisen
merenkulun toivo
ja tulevaisuus**

LÄMPENEVÄLLÄ ARKTIKSELLA PUHALTAA **HYINEN VIIMA**

VALTUUSTON JULKILAUSUMA

Suomi sakkaa - talouksissa eletään nyt kädestä suuhun

Tavalliset suomalaiset elävät nyt kädestä suuhun. Inflaation nousu näkyy ruoan hinnoissa. Vielä vuosi sitten leivän päälle saattoi leikata kaksikin siivua juustoa. Nyt juustopaketti jää ostamatta ja hyllyyn, koska on liian kallis. Kymmenissä tuhansissa suomalaisissa lapsiperheissä syödään yksi-puolista ruokaa. Perheiden rahat ovat yksinkertaisesti loppu.

Tällä hetkellä 120 000 lasta Suomessa elää vähävaraisissa perheissä. Pelastakaa Lapset -järjestö tekee vuosittain 12–17-vuotiaille lapsille suunnatun valtakunnallisen kyselyn, johon vastasi tänä vuonna 1 653 lasta. 19 prosenttia vastaajista kertoi, ettei perheillä ole riittävästi tai säännöllisesti ruokaa, Helsingin Sanomat uutisoi 19.11.2024 kyselyyn saapuneista vastauksista.

Perheiden lisäksi ihmiset, joilla on sairauksia, eivät enää pysty ostamaan lääkkeitä, koska ei ole rahaa. Terveys heikentyy – jopa vaarantuu – mistä koituu lopulta entistä suurempi lasku yhteiskunnalle. Jotta taloudet selviävät arjen kuluistaan: ruoka, asuminen, kulkeminen – ja etenkin sähkö –, joutuvat ne rahoittamaan menojaan ja laskujaan visalla – kenellä on vielä luottotiedot kunnossa. Elämän rahoittaminen kulutusluotoilla ajaa taloudet loputtomaan kierteeseen, jossa pakkaselta on vaikea päästä nolville.

Valtiovarainministeri **Riikka Purra**n kuuluisat leikkaussakset ovat silponeet suomalaisen yhteiskunnan luottamuksen ja uskon itseensä pohjalukemiin. Hintojen nousu lisäksi ihmisille on syötetty nyt reilun vuoden verran pelkkää pessimismia ja ohjattu heitä pelotellulla: jos valtion velka kasvaa vielä hitusenkin, ajaudumme perikatoon. Ei ole siis ihme, että tavalliset ihmiset ovat lopettaneet kuluttamisen kaikkineen: ei käydä missään, ei tehdä mitään, ei kuljeta minnekään. On vedetty suu sakkia myöten. On sammutettu se kuuluisa viimeinen valo.

Suomi sakkaa. Tavallisten kansalaisten ostovoiman heikentyminen, hintojen nousu ja kuluttamisen lopettaminen on ajanut monia suomalaisia pienyrityksiä ongelmiin. Kun kukaan ei osta mitään eikä tee mitään, on vedettävä lappu luukulle.

Petteri Orpon hallitus ilmoitti tavoitteekseen luoda hallituskautensa aikana Suomeen 100 000 uutta työpaikkaa. Saldo on tällä hetkellä lähes 40 000 työpaikkaa miinuksella. Suomessa oli syyskuussa 279 700 työtöntä työnhakijaa. Vertailun vuoksi: 1990-luvun lama-ajan Suomessa oli vuonna 1992 työttömiä 292 000 henkilöä ja syvimpänä lamavuonna 1994 työttömien määrä oli jo 408 000. Lukuja tarkastellessa voimme todeta Suomen tämänhetkisen työttömyyden olevan yhtä korkea kuin 1990-luvun laman alkaessa. Tuol-

loinkin **Esko Ahon** porvarihallitus leikkasi etenkin työntekijöiltä ja koviille joutuivat myös kymmenet tuhannet pienyritykset, joiden liiketoiminta loppui ja omaisuus realisoitiin velkojen seurauksena.

Suomen nykyisessä tilanteessa on hyvin pahoja merkkejä, jotka muistuttavat suuresti 1990-luvun lamaa. Tällä hetkellä talous ei ole ylikuumennut, vaan alikuumennut, kun suomalaiset yritykset eivät saa pääomia, koska rahamiehet eivät uskalla laittaa rahojaan likoon suoraan Venäjän naapurissa sijaitsevaan valtioon. Samaan aikaan Suomi säästää itsensä kipeäksi, vaikka sen pitäisi rohkeasti nyt pistää panoksia kasvuun, vihreään- ja it-teknologiaan ja tehdä kuten Ruotsi: panostaa kasvuun ja tulevaisuuteen. Ruotsissa on vanhaa pääomaa, mitä ei ole Suomessa, joten meidän on vain rohkeasti panostettava itse kenties lainarahalla uuteen innovointiin, jotta pärjäämme jatkossa tulevaisuuden markkinoilla.

Suomessa on kyllä vahvaa tekemistä ja osaamista, kun vain uskomme itseemme. Energiatalouden professorit kertovat, että Suomessa on vihreää energiaa tulevaisuudessa reilusti yli oman maamme tarpeisiin, jota voi myydä myös ulos. Nyt on siis panostettava tuotekehitykseen ja ennen kaikkea myyntiin. Suomalaisten pelotteleminen on lopetettava. Olemme hävenneet jo tarpeeksi. On aika olla reipas ja rohkea sekä lähteä tuvasta ulkomaille – kuten Yhdysvaltoihin ja Saksaan – myymään tuotteitamme ja palveluitamme. Jäänmurtajamme, talvimerenkulun osaamisemme, miehistömme ja vihreän, päästöttömän teknologian taitomme on parasta maailmassa. Me osaamme ja pystymme.

Suomalaisten yritysten ohella työntekijöiden ostovoima on saatava kuntoon. Yrityksemme tarvitsevat mitä kiperimmin työvoimaa, mistä pula uhkaa tällä hetkellä kaataa monet lupaavat start up-hankkeet tai jo hyvän tulevaisuuden näkymän omaavan yrityskehityksen. Hyvinvoivat työntekijät – olipa hän merimies, energiainsinööri, sairaanhoitaja, luokanopettaja tai laitoshuoltaja, tarvitsevat nyt rahaa elämiseensä, jotta kaikki ajatukset eivät mene jokapäiväiseen selviämiseen sekä elämisen miettimiseen. Siihen, riittääkö autossa bensa siihen asti, että pääsee töihin asti.

Tästä syystä SAK:laiset ammattiliitot löivät syksyllä alkavissa palkkanuotteluissa hynttyynsä yhteen, jotta työntekijöiden ostovoima saadaan kuntoon ja pienet sekä suuret yritykset pysyvät pystyssä ja niillä on resursseja – hyvinvoivaa työvoimaa – innovoida ja rakentaa uutta. Ihmisten johtaminen pelolla on lopetettava. Tarvitsemme reipasta ja positiivista otetta – ostovoimaa – jotta pärjäämme valtiona ja maailmalla tänään sekä tulevaisuudessa. 📌

20

SAK löi palkankorotustavoitteet pöytään. Merimies-Unionista edustajistossa vaikuttivat Virpi Virta Tallink Siljalta ja OSM Thomen pääluottamusmies Turo Ihala. [Lue lisää](#)

10

Kylmää sotaa vai yhteistyötä: Lämpenevällä Arktisella puhalttaa hyinen viima [Lue lisää](#)

sisältö | innehåll

- 4 Kuivarahtialus M/s Prima Viking
- 9 Merimies kysyy, lakimies vastaa
- 10 Arktinen alue
- 16 Suunta Suurille järville!
- 18 Merimies-Unioni ITF:n kongressissa Marokossa
- 22 Tulevat sukupolvet näkevät Suomessa janoa, jos vesivaroja yksityistetään
- 24 Suomen nykytilanne heijastelee lama-ajan Suomea
- 30 Uutuuskirja: Seitsemän vyöhyke
- 32 Satu Rämö yllättyi dekkareittensa suosiosta
- 34 Kaapelinlaskualus Telepaatti – ainoa laatuaan
- 41 Finland stannar av – hushållen lever nu ur hand i mun
- 42 Torrfraktfartyget M/s Prima Viking
- 48 Kalla kriget eller samarbete: Det blåser kallar vindar i den allt varmare arktiska regionen
- 54 Mot de Stora sjöarna!
- 56 Kommande generationer kommer att uppleva törst i Finland om vattenresurserna privatiseras
- 58 Den nuvarande situationen i Finland återspeglar recessionens Finland
- 62 Nordiska Transport-arbetarefederationen NTF är transportarbetarnas egen Kalmarunion
- 65 Sjömans-Unionen på ITF:s kongress i Marocko: Finland behåller ett starkt fotfäste i bekvämlighetsflaggkampanjen

24

Suomen nykytilanne heijastelee lama-ajan Suomea – SAK:n uusin historiankirja on isojen kysymysten äärellä [Lue lisää](#)

KALEVI KESKI-KORHONEN/TA

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANS-
UNIONEN
2024/5

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / 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 HARJOITTELIJA HENRI SAVIAHO
PRIMA SHIPPING-VARUSTAMON M/S PRIMA VIKING-ALUKSELTA.

KUVA SAANA LAMMINSIVU

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2025 • TIDTABELLEN

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

2. perämies Milmar Margate aloitti työt Prima Shipping -varustamossa vuonna 2016. M/s Prima Viking -alukselle hän saapui vuonna 2020.

PRIMA VIKING

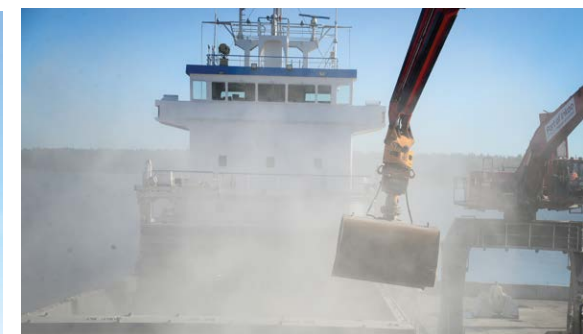
Kuivarahtialus M/s Prima Viking

Itämeri on militarisoitunut. Suomen merikuljetusten huoltovarmuuden turvaaminen on maamme toiminnan kannalta elinehto. Suomen lipun alla purjehtiva pientonnisto, eli kuivarahtilaivat, pystyvät purjehtimaan myös pienempiin satamiin ja kuljettamaan erilaisia projektilasteja.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SAANA LAMMINSIVU JA VASTAVALO / HANNU LAATUNEN



Ruuma spoolataan, eli pestään, jos kuljetettava tuote vaihtuu. Ennen kalkin lastaamista se spoolataan aina, Henri Saviaho selostaa.



Pöly leijailee ympäri laivan kantta, kun suuret satamanosturit nostelevat sepeliä ruumaan.



Prima Shippingin M/s Prima Viking Inkoon satamassa.

17-vuotias Henri Saviaho suomalaisen merenkulun toivo ja tulevaisuus

Inkoon satamassa M/s Prima Viking -aluksen kannella seisoo suomalaisen merenkulun toivo ja tulevaisuus: hän on 17-vuotias harjoittelija **Henri Saviaho** Rauman merikoulusta (WinNova).

– Täytyy käydä sulkemassa luukkuja, ettei pöly pääse leviämään sisätiloihin, Saviaho käy vetämässä kiinni raskaita ovia aluksen keulassa.

Sepelipöly leijailee ympäri laivan kantta, kun suuret satamanosturit nostelevat sepeliä ruumaan. Prima Shippingin M/s Prima Viking on 89 metriä pitkä ja 13,17 metriä leveä kuivarahtialus. Aluksen kuollut paino on 4748 tonnia. Laiva ei ole liian iso, muttei pienikään, vaan juuri sopivan kokoinen liikennöimään Itämerellä eri kokoiisiin satamiin.

Hakurahtia Itämeren ja Pohjanmeren satamista

Inkoo on yksi hakurahtia ajavan aluksen käyntisatamista. Hakurahtiliikenteellä tarkoitetaan tavaroiden ja tuotteiden kuljettamista satunnaisten satamien välillä ilman säännönmukaista aikataulua. Rahti määräytyy yleensä vapaasti kysynnän ja tarjonnan mukaan. M/s Prima Viking purjehtii esimerkiksi Tallinnaan, Riikaan, Klaipe- daan, Rostockiin, Ruotsin eri satamiin, Puolaan (esim. Stettin) ja joskus myös Pohjanmerellä.

– Saavuimme Inkooseen tällä kertaa Tallinnasta, Saviaho selostaa.

Saviaho toimii harjoittelijana M/s Prima Viking -aluksella ja osallistuu laivatyöskente-

telyyn tottuneesti muun laivaväen mukana. Saviaho taitaa myös itsenäisen työskente- lyn, vaikka ilmoittaa iäkseen vasta 17 vuotta. Rauhallisen raumalaisnuoren ikä hätkähdyttää, sillä tänä päivänä laivoilla ei kävele usein vastaan yhtä nuorta miehistöä. Saviahon reippaus ja rohkeus herättävät kunnioitusta, sillä kuivarahtilaiva ei ole helpoin työympäristö. Kuivarahti on monesti pöly- vää irtotavaraa ja leviää pitkin laivan kant- ta. Se tarkoittaa miehistölle siivoushom- mia.

– Ruuma spoolataan, eli pestään, jos kuljetettava tuote vaihtuu. Ennen kalkin lastaamista se spoolataan aina, Saviaho summaa.

Mukavuuslippulaivat liikenneöivät Suomen satamiin

Erilaisten kiviainesten lisäksi kuivarahtialuk- set kuljettavat viljaa. Toisinaan kyydissä saattaa kulkea myös romurautaa. Tällä ker- taan sitä lastaa ruumaansa iso Liberian lipun alla purjehtiva Blue One-niminen alus M/s Prima Vikingin viereisessä laiturissa. ➤



PRIMA SHIPPING

Suomalaisiin satamiin liikennöi paljon myös ulkomaisia, mukavuuslippujen alla purjehtivia aluksia, kuten Liberia.

Vaikka M/s Prima Viking ei ole enää nuori laiva, vaan vahvassa keski-iässä, alus on erinomaisessa maalissa ja suorastaan hohtaa laiturissa sinivalkoisena Liberian lipun alla purjehtivan ”romulaivan” vieressä.

– Huollamme laivaa säännöllisesti, kuten kuuluukin. Olimme vast’ikään Tallinnassa kuivatelakalla, jossa alus maalattiin. Myös lastiruumia hiekkapuhallettiin ja maalattiin. Lastiluukkuja huollettiin ja vaihdettiin tiivisteet. Alukseen asennettiin uusi painolastisijärjestelmä (ballast water treatment sys-



– Viihdyn Prima Shipping-varustamossa. Töitä ja ajoa on sopivasti ja satamat vaihtelevat. Työ on monipuolista ja suomalaiset sekä virolaiset työkaverit mukavia, 2. perämies Milmar Margate sanoo.

tem), aluksen päällikkö **Oscar Eksten** kertoilee.

Hyvin ylläpidetty alus tarkoittaa sille pidempää käyttöikää, mutta myös parempaa merenkulun turvallisuutta. Suomen lipun alla purjehtivat alukset ovat hyvässä kunnossa, mutta kaikki muut lippuvaltiot eivät pidä yhtä hyvää huolta aluksistaan. Ei ole yhdentekevää, millaista tonnistoa matalalla Itämerellä purjehtii. Erityisesti Venäjän varjolaivasto aiheuttaa huolta.

Kaikki samassa veneessä

2. perämies **Milmar Margate** aloitti työt Prima Shipping -varustamossa vuonna 2016. M/s Prima Viking -alukselle hän saapui vuonna 2020, eli ennen koronapandemiaa ja Ukrainan sotaa. Margate on purjehtinut Itämerellä lukuisiin satamiin työssään kuivarahtilaivalla. Mitä hän ajattelee tämänhetkisestä maailman ja Itämeren turvallisuustilanteesta?

– Olemme kaikki samassa veneessä ja jokainen maailman kansalainen saa ikävä kyllä osansa tavalla tai toisella erilaisista konflikteista. Tilannetta ei pääse karkuun missään. Myös Aasiassa tilanne merillä on kiristynyt ja siellä uhkaavasti toimii Kiina.

– Itämerellä tilanne on onneksi vielä rauhallinen ja toivon mukaan säilyy myös rauhallisena, Margate toteaa.

Ahvenanmaalla ja Filippiineillä saman verran saaria

Ahvenanmaan saaristoon kuuluu 6 700 saarta. Filippiinejä voi verrata Ahvenanmaahan, sillä Filippiinien tasavaltaan kuuluu 7 641 trooppista saarta. Milmar Margate on

Liberian lipun alla purjehtiva Blue One-niminen alus M/s Prima Vikingin viereisessä laiturissa Inkoon satamassa.

kotoisin Tacloban-nimisestä kaupungista Filippiineiltä. Tacloban sijaitsee Leyten saarella, joka puolestaan on kartalla Filippiinien saarten keskiosassa. Tacloban on Turun ja Tampereen kokoinen kaupunki reilulla 200 000 tuhannella asukkaallaan.

Margate kertoo viihtyvänsä todella hyvin työssään Prima Shipping -varustamossa, jossa hän on ollut töissä nyt kahdeksan vuotta.

– Viihdyn täällä töissä todella hyvin. Töitä ja ajoa on sopivasti ja satamat vaihtelevat. Työ on monipuolista ja suomalaiset sekä virolaiset työkaverit mukavia. Myös konttorin väki on helposti lähestyttävää, mikä on tärkeää, Margate kehuu.

– Laivamiehistö ja työkaverit ovat työssä tärkeimmät – hyvä työyhteisö – joka pitää minut täällä laivalla. Hyvä työilmapiiri auttaa minua jaksamaan laivalla pitkän törnin, joka on miellä filippiiniläisillä kuusi kuukautta.

Aluksella harmoninen tunnelma

Kuusi kuukautta on pitkä aika tehdä töitä laivalla yhtä soittoa. Kuivarahtilaivat vierailevat eri satamissa ja jos on mahdollista, miehistö käy maissa yhdessä esimerkiksi ravintolassa syömässä, jolloin pääsee hetkeksi irtottautumaan laivatyöstä.

– Arvostan todella paljon yhteisiä hetkiämme ja lounaita maissa, jos on mahdollista. Niistä saa paljon voimaa.

M/s Prima Viking-aluksen miehistö on kahdeksan henkeä, joista neljä on filippiiniläisiä, kaksi suomalaista, plus harjoittelija ja kaksi virolaista. Laivalla on tärkeää ylläpitää yhteisöllisyyttä ja keksiä pieniä irtiottoja arjen aherruksesta.

– Me filippiiniläiset laulamme paljon karaokea. Myös laivalla, jossa meillä on karaokevehkeet. Karaokemittelöön osallistuu koko laivaväki. Karaoke on meille hieman vastaava arjen ylellisyys kuin suomalaisille sauna, Margate naurahtaa.

Vieressä harjoittelija Henri Saviaho hymyilee filippiiniläisten karaoke-innostukselle ja kertoo päässeensä avaamaan myös itse ääntään laivalla. Inkoosta M/s Prima Viking suuntaa kohti seuraavaksi kohti Puolaa, joten pitkän merimatkan aikana kajautetaan mitäs muuta: karaokea!

Nestori Miikkulainen

Saimaan saaressa pikkuinen torppa, istuu portailla **Nestor Daguplo**. Saimaasta nousee esiin pää, se on norppa.

–Ai, tuoko on norppa, kännykästä kuvaa hyvin kiinnostuneena tutkii M/s Prima Viking -aluksen kokki Nestor Daguplo.

Kyllä se norppa on, ja vieläpä harvinainen Saimaan norppa, joita yritetään suojella. Norppa on päässyt Suomessa julisteisiin – ja jopa postimerkkiin. Maailma on lopulta pieni: ympäri mennään, yhteen tullaan. Saimaan norppa on suomalaisille kuin kiinalaisille panda. Vertaus pandaan avaa kokki Daguplolle kuinka harvinainen ja suojeltu otus Saimaan norppa on Suomessa. Youtubesta soitetaan vielä päälle Juha Watt Vainiota.

– Vanhoja poikia viiksekkäitä, kokki Daguplon pää keikkuu jo musiikin tahtiin ja hymy nousee huulille.

Musiikki on tie filippiiniläisen sieluun. Ja huumori: vanhoja poikia viiksekkäitä.

– Viihdyn tällä laivalla todella hyvin – ja aion jäädä täältä muuten eläkkeelle, Dagaplon on iloinen viikisivallu itsekin.

Viisi vuotta Saimaalla

Suomessa sanotaan, että nimi on enne. Kenties. Nestor Daguplolle Saimaan rannat ovat tutut, vaikka norppaa hän ei ole koskaan nähnyt.

– Purjehdin Saimaalla viisi vuotta. Se on minulle hyvin tuttu vesistö. Tunnen Lappeenrannan ja alueen muut kaupungit, kokki Daguplolle Saimaa tuli tutuksi, kun hän työskenteli siellä Wagenborg-varustamon kuivarahtilaivoilla.

Sitten alkoi Ukrainan sota ja Saimaan kanavan liikenne pysähtyi. Siihen lopuivat kuivarahtialusten – myös Wagenborgin – ajot läpi Saimaan kanavasta. Kokki Nestor Daguplo oli työskennellyt kaikkiaan Wagenborg-varustamossa vuodesta 2004 lähtien, eli 16 vuotta. Hyvässä työiässä olevalle Daguplolle purjehtiminen pohjoisilla vesillä oli käynyt tutuksi.

– Wagenborgin aluksilla purjehdin myös Yhdysvaltoihin Isoille järville, kuten Montrealiin. Olenpa kerran käynyt myös Grönlannissa aivan pohjoisessa laivalla. Kävimme Thulessa, jonka mainoslause kuuluu tätä nykyä: Let’s go Thule – the end of the World. Thulessa on Yhdysvaltain ilmavoimien pohjoisin tukikohta.

– Ja kerran purjehdin myös Murmanskiin, mutta siitä on jo 20 vuotta aikaa. Me filippiiniläiset emme käyneet siellä laivalta lainkaan maissa, Daguplo muistelee.

Murmansk huolettaa

M/s Prima Viking on saapunut Inkoon satamaan 4. lokakuuta 2024. Samana päivänä saamme lukea Ylen uutisesta, että Venäjä on alkanut remontoida suljettuja sotilaskaupunkia aivan Suomen rajan tuntumassa, jotta nuoria sotilasperheitä tulisi pohjoiseen. Aiemmin olemme lukeneet siitä, että Venäjän strateginen tavoite on yhdistää Itämeren laivasto ja Pohjoinen laivasto jokia, järviä ja kanavia myöten. Venäjän katse on myös vahvasti arktisella alueella.

Murmanskin ja itärajan uutiset eivät ole mieltä ylentäviä lukea, mutta tavalla tai



toisella on pidettävä pää kylmänä ja keskitettävä arjen töihin. Suomalaiset kuivarahtialukset, kuten M/s Prima Viking, kuljettavat maamme huoltovarmuuskuljetuksia. Kokki Nestor Daguplo on yksi tärkeistä miehistön jäsenistä, jotka huolehtivat rahtia Suomen satamiin. Tehtyään töitä jo 20 vuotta pohjoisilla vesillä, joista eniten Itämerellä ja jopa Saimaalla Daguplo on pohjoisten vesien nestori ja tärkeä miehistön jäsen.

– Tykkään todella paljon olla töissä Prima Shipping-varustamossa. Päällikkö Eksten monstrasi minut, kun olin Paraisilla ja työt Wagenborgilla loppu. Prima Shipping on hyvä ja työtahdiltaan inhimillinen varustamo. Viihdyn aluksella todella hyvin ja toivon, että pystyn jatkamaan täällä töissä eläkepäiviin saakka.

Miehistö tekee laivan ja pitsa perjantain, jota Daguplo valmistaa nyt miehistölle ja sitten eikun syömään! ➤➤



Päällikkö Eksten: Kuivarahtilaivalla näkee monipuolisesti Itämerta

Houtsjäriläinen **Oscar Eksten** on toiminut kolme vuotta M/s Prima Viking aluksen päällikkönä. Varustamon palveluksessa hän aloitti vuonna 2019. Prima Shipping -varustamon alukset ovat kuivarahtilaivoja.

– Työskentelin aiemmin Envikillä, joka kuljetti esimerkiksi Finnsementin lasteja. Sitten olin hommissa myös M/s Furuvik-sementtilaivalla, joka purjehtii Ruotsin lipun alla (varustamo: Eureka Shipping).

Suomen sementintuotanto alkoi Paraisilla 1914, jossa sijaitsee tänäkin päivänä Finnse-

mentin tehdas ja Nordkalk. Suomalaisen sementin valmistuksen pääraaka-aine on kotimainen kalkkikivi. Sementin valmistuksen perusedellytys onkin kalkkikiven paikallinen saatavuus, ja Suomen parhaat kalkkikiviesiintymät ovat olleet myös sementtitehtaiden sijaintipaikkoja. Paraisten lisäksi Lappeenrannassa aloitettiin vuonna 1938, jossa toimii yhä tänäkin päivänä Finnsementin tehdas.

Kun sementti on valmistunut tehtaasta, se laivataan eteenpäin asiakkaille Suomes-
sa ja Itämeren muihin valtioihin. M/s Prima Viking aluksen päällikkö Eksten on kul-

Päällikkö Eksten pitää tärkeänä, että laivalla kaikki ovat yhtä perhettä. Jos aikataulut ja työt sallivat, laivalta käydään maissa syömässä porukalla, jos mahdollista.

jettanut pitkin Itämerta sementtiä ja erilaisia kuivarahteja jo useita vuosia. Ensin hän toimi kuivarahtilaivoilla yliperämiehenä ja nyt päällikkönä, joten Eksten on sanan varsinaisessa merkityksessä hän on siis varsinainen kalkkilaivan kapteeni. ⚓

Salaisuuksia liikkeellä

MERIMIES: Meillä oli tiimipalaverissa avointa keskustelua varustamon uusista suunnitelmista. Jutustelun päätteeksi päällikkö totesi, että ”näistä luottamuksellisista asioista ei sitten puhuta ulkopuolisille kuten hyvin tiedätte”. Mitkä kaikki tiedot ovat luottamuksellisia ja salassapidettäviä? Mitä liikesalaisuudella oikeastaan tarkoitetaan? Sitooko työ sopimukseen perustuva salassapitovelvollisuus kaikenlaisissa toiminna työskenteleviä työntekijöitä?

LAKIMIES: Työntekijällä on merityösopimuslain (756/2011) 4 luvun 1 §:n mukaan yleinen lojaliteettivelvollisuus, jonka yksi konkreettinen käytännön osa on työnantajan luottamuksellisten tietojen salassapito ja huolellinen käsittely.

Merityösopimuslain 4 luvun 4 §:n mukaan työntekijä ei saa työsuhteen kestäessä oikeudettomasti käyttää hyödykseen tai ilmaista muille työnantajan liikesalaisuuksia. Kielto siis koskee ja sitoo kaikkia työntekijöitä työtehtävään ja organisaatioasemaan katsomatta. Kielto on voimassa työsuhteen kestäessä eli kun työ sopimus on voimassa.

’Ilmaisemisella’ tarkoitetaan kaikenlaista tiedon antamista tai saatavilla olemista olipa se suullisessa, kirjallisessa tai digitaalisessa muodossa tai esimerkiksi valokuva tai videon ääni. ’Muilla’ tarkoitetaan ulkopuolisia henkilöitä ja tahoja, joilla ei ole oikeutta, syytä tai tarvetta esimerkiksi työtehtävien suorittamiseksi tietää salaisesta tiedosta. Työnantaja määrittelee organisaation sisällä, kenellä tämä oikeus tai tarve on. Jos liikesalaisuus on kerrottava ulkopuoliselle, esimerkiksi tavarantoimittajalle, sisällytetään salassapitovelvollisuus hankintasopimukseen liikesalaisuuden suojaamiseksi. ’Hyödyksi’ salaisuutta voi käyttää monella tavalla: toisen työnantajan palveluksessa, itse yrittäjänä omassa liiketoiminnassa tai jopa myymällä tietoja niistä kiinnostuneelle taholle.

Kielto jatkuu myös työsuhteen päättymisen jälkeen, jos työntekijä on hankkinut tiedot oikeudettomasti. Tällä tarkoitetaan sitä, että liikesalaisuus on hankittu anastamalla, luvattomasti kopioimalla, jäljentämällä, havainnoimalla tai muutoin käsittelemällä tai muulla hyvän liiketavan vastaisella menettelyllä sellaisia asiakirjoja, esineitä, materiaaleja, aineita tai sähköisiä tiedostoja, jotka sisältävät liikesalaisia tietoja (liikesalaisuuslaki 3 §). Mainitaan vielä, että rikoslain 30 luvun 5 §:ssä säädetään yrityssalaisuuden rikkomisesta. Sen mukaan liikesalaisuuden, jonka työntekijä on saanut tietoonsa ollessaan toisen palveluksessa, oikeudeton käyttäminen on rangaistavaa, jos siihen on ryhdytty kahden vuoden sisällä palvelusajan päättymisestä.

Aiemmin kiellon kohteena olivat työnantajan liike- ja ammattisalaisuudet. Merityösopimuslain pykälää muutettiin vuonna 2018, jolloin säädettiin liikesalaisuuslaki (595/2018) EU-direktiivin toimeenpanemiseksi. Pykälässä viitataan tähän lakiin, jossa liikesalaisuus määritellään hyvin teoreettisesti ja yleispätevästi. Yksinkertaisesti lain 2 §:n mukaan liikesalaisuus on tieto, joka ei ole yleisesti tunnettua tai helposti selville saatavissa, jolla on taloudellista arvoa elinkeinotoiminnassa ja jonka suojaamiseen laillinen haltija (henkilö tai yhteisö) on ryhtynyt eli todennut luottamukselliseksi. Laissa säädetään erikseen teknisestä ohjeesta ja sen käyttökiellosta (7§). Sillä tarkoitetaan toimintaohjetta, jota voidaan hyödyntää liiketoi-

minnassa kuten esimerkiksi piirros, malli tai resepti ja joka on työntekijän tiedossa työn suorittamiseksi.

Työntekijällä on toki velvollisuus pitää salassa myös muita kuin vain liikesalaisuuksiksi katsottavia tietoja. Huolellisesti pitää käsitellä myös esimerkiksi henkilötietoja, jotka ovat työnantajan hallinnoiman tietosuojavastuun piirissä. Työnantaja on myös erilaisissa yhteistyö- ja hankintasopimuksissa sitoutunut eri tasoihin ja eri sisältöisiin salassapitovelvollisuuksiin, joita luonnollisesti myös työntekijöiden pitää noudattaa. Jos ja kun työnantaja erikseen korostaa, että tieto on luottamuksellinen, kuten kysymyksessä kerrotaan, kuuluu se tällöin salassapitovelvollisuuden piiriin. Tällaisessa tilanteessa voi ja pitääkin pyytää, että esimies tarkentaa kenen kanssa asiasta voi työpaikalla keskustella ja päättyykö ja milloin tiedon luottamuksellisuus.

Tärkeää on siis myös tietää se, milloin jokin tieto ei enää ole salassapitovelvollisuuden piirissä. Aiemmin liikesalaisuutena käsitelty tieto voidaan tehdä julkiseksi ja jopa haluta, että siitä tiedotetaan ja levitetään sanaa mahdollisimman paljon, jotta uusi tuote myy.

Salassapitovelvollisuuden rikkomisesta seuraa velvollisuus korvata aiheutunut vahinko. Liikesalaisuuden ilmaisleen työntekijän ohella työnantajalle syntyneen vahingon korvaamisesta on vastuussa myös se, jolle työntekijä ilmaisi tiedot, jos viimeksi mainittu tiesi tai hänen olisi pitänyt tietää, että työntekijä oli rikkonut salassapitovelvollisuuttaan.

Liikesalaisten ja luottamuksellisten tietojen moninaisuuden takia on aiheellista työpaikkakohtaisesti tarkentaa ja määritellä mitkä tietokokonaisuudet, aihealueet ja esimerkiksi mistä lähteistä saadut tiedot ovat aina ja automaattisesti salassapidettäviä sekä antaa toimintaohjeet siitä, miten salassapidettäviä tietoja käsitellään. Määrittely voidaan tehdä työ sopimuksen liitteessä tai erillisessä työntekijän allekirjoittamassa sitoumuksessa tai työnantajan työnohjo-oikeuden nojalla laatimassa ohjeistuksessa. Mahdollisimman tyhjentäväksi laaditut ohjeet ja niiden muutokset annetaan tiedoksi työntekijöille ja ne kuuluvat jokaisen työntekijän perehdytysmateriaaliin. Tarkka määrittely palvelee sekä työnantajaa että työntekijää, jonka ei tarvitse olla epävarma siitä, mistä asioista voi keskustella esimerkiksi asiakkaiden kanssa.

Kun työnantaja haluaa varmistaa, että työntekijä ei ilmaise eikä käytä työsuhteen aikana tietoonsa saamia yritystä ja sen liiketoimintaa koskevia tietoja myöskään työ sopimuksen päättymisen jälkeen, on siitä sovittava kirjallisesti myöhempien epäselvyyksien välttämiseksi. Salassapitovelvollisuuteen liittyy läheisesti kilpailukielto ja sitä koskeva sopimus, josta myös säädetään merityösopimuslaissa. Siinä on kyse samasta asiasta eli työssä omaksutun ja opitun tiedon ja osaamisen hyödyntämisestä työsuhteen päättymisen jälkeen. ⚓

SANNALEENA KALLIO

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

Laiva Scoresbysalmessa, itäisessä Grönlannissa sijaitsevassa vuonossa.
Kuva: Shutterstock/Steve Allen

Kylmää sotaa vai yhteistyötä: Lämpenevällä Arktiksella puhalttaa HYINEN VIIMA

Arktinen alue on pysynyt vakaana vuosikymmeniä USA:n ja Venäjän ydinpelotteista huolimatta. Muuttuuko tilanne nyt, kun Nato voimistuu, mutta Venäjä haluaa ylläpitää aseellisen ylivoimansa?

– Ilmastonmuutos on paljon Venäjää suurempi uhka arktisella alueella, Suomen arktinen suurlähettiläs Petteri Vuorimäki ulkoministeriöstä sanoo.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT JUHA GRANATH JA SHUTTERSTOCK



Arktinen alue, eli Arktis, on kiinnostanut sotilaita, poliitikkoja ja tutkijoita vuosisatojen ajan. Arktis tarkoittaa maapallon pohjoisimpia alueita. Suomessa sen rajan voi ylittää mm. Napapiirillä Joulupukin Pakylässä Rovaniemen kupeessa.

– Arktinen alue alkaa Kanadan Vancouverista ja päättyy Venäjän Vladivostokiin. Siihen kuuluu keskinen Jäämeri ja pohjoisnapa. Maamme arktisen politiikan mukaan myös koko Suomi kuuluu Arktiseen, arktisen alueen suurlähettiläs **Petteri Vuorimäki** ulkoministeriöstä sanoo.

Arktisen alueen pitkään jatkunut vakaus on kyseenalaistettu. Alueen kasvava sotilaallinen merkitys asettaa uusia vaatimuksia Nato-Suomelle. Arktisen alueen hurja lämpeneminen lisää helteiden, rankkasateiden ja kuivuusjaksojen määriä ja voimakkuuksia Suomessakin.

Hallitusohjelma ei tunne arktista aluetta Puolustusministeri **Antti Häkkänen** kirjoittaa Kadettikunnan Kylkirauta -lehdessä, että arktisen alueen laaja turvallisuuspoliitti-

nen tarkastelu on suomalaisille melko uutta. Arktiseen alueeseen kuuluva Kuolan niemimaa on Venäjän ydinpelotteen avainalue.

– Naton jäsenenä joudumme katsomaan aluetta entistä laajemmin. Puolustuspoliittisessa ajattelussamme on huomioitava myös liittolaisemme tarpeet ja liittokunnan suunnitelmat, puolustusministeri Häkkänen toteaa.

Puolustusministerin puheet on otettu kirjaimellisesti hallitusohjelmaan. Sen mukaan maamme profiloituu Natossa arktisen ja Itämeren turvaamisessa. Hallitusohjelmassa ei mainita kansainvälistä arktisen alueen politiikkaa. Arktisuus mainitaan vain Nato-yhteydessä.

– Pahinta on, että ei nähdä muuta kuin sotilaspoliittiset uhat. Haluan korostaa, että arktisen alueen asukkaiden hyvinvointi, kestävä kehitys ja alkuperäiskansojen olojen parantaminen vaatii investointeja, vihreää siirtymää sekä fyysisiä että digitaalisia yhteyksiä, Vuorimäki sanoo.

Maailmaa kiertävä arktinen suurlähettiläs Vuorimäki korostaa, että Suomi on kan-

sainvälisesti kiinnostava, koska se on arktisen valtio. Kun arktinen Suomi puhuu, muut ovat hiljaa ja kuuntelevat.

– Suomen kylmäosaaminen kiinnostaa, on kysymys jäänmurtajista, laivanrakennusteknologiasta, asuinrakennusten rakentamisesta, vaatteista, suojarusteista tai telekommunikaatiosta. Arktisuuden korostaminen on Suomen kilpailukyky, jota kaikki eivät riittävästi ymmärrä.

Arktiseen alueeseen kuuluvat pohjoisnapaa ympäröivä Pohjoinen jäämeri ja osia Venäjästä, Alaskasta, Kanadasta, Grönlannista ja Pohjoismaista. Yli puolet arktisesta alueesta on Venäjän alueella.

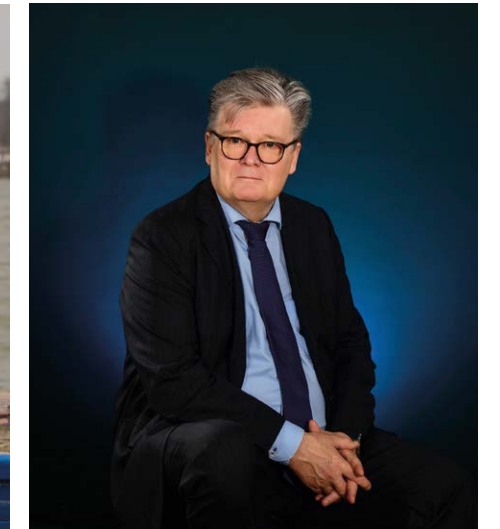
Ydinaseita ja uhkakuvia

Kun Suomi ja Ruotsi liittyivät Natoon Ukrainan sodan seurauksena, arktisesta alueesta tuli sotilasliiton pohjoinen sivusta. Miten käy vakauden, kun Venäjä ylläpitää sotilaallisen ylivoimansa, ja Nato haluaa puolustaa sen pohjoisia osia ja integroida Suomea Nattoon?

– Alue on edelleen rauhallinen, mutta jännitteet kasvavat. Nyt kun meillä ei ➤



– Mielestäni Arktisen neuvoston jäsenmaat voisivat erottaa tieteellisen tutkimuksen ja ympäristösuojelun ulko- ja turvallisuuspolitiikastaan, professori Lassi Heininen sanoo.



^ Maailmaa kiertävä arktinen suurlähettiläs Petteri Vuorimäki korostaa, että Suomi on kansainvälisesti kiinnostava, koska se on arktinen valtio. Kun arktinen Suomi puhuu, muut ovat hiljaa ja kuuntelevat.



Kuva arktisesta alueesta ja Pohjoisnavasta satelliitista nähtynä helmikuussa.

ole aktiivista vuoropuhelua Venäjän kanssa, vaarana on, että vaikkapa jonkin onnettomuuden väärintulkinnan vuoksi tilanne kárjistyy, arktinen suurlähettiläs Petteri Vuorimäki sanoo.

Arktinen alue on Venäjälle tärkeä ydinaseiden ja ohjusjärjestelmien testialue. Venäjän Pohjoisen laivaston Murmanskin tukikohtaan on sijoitettu Pohjoisen laivaston ydinkäyttöiset ja strategisesti tärkeät alukset.

Lapin yliopiston eläköitynyt arktisen politiikan professori, nykyään Helsingin yliopiston Aleksanteri-instituutin vieraileva tutkija ja Arctic Yearbook -journalin päätoimittaja **Lassi Heininen** muistuttaa, että arktisen alueen ydinaserakenteet ovat olleet siellä jo 1970-luvulta lähtien.

– USA ja Venäjä ovat arktisen alueen ydinasevaltiot. Natolla ei ole siellä yhtäkään ydinasetta. Kolmansilla osapuolilla ei ole sinne mitään asiaa, ja siksi USA ja Venäjä voivat jatkaa arktisella alueella kylmän sodan loppuvaiheissa alkanutta yhteistyötään, Heininen sanoo.

Viime aikoina on uutisoitu mm. Laatokalla sotaa harjoittelevista ja jäämerelle siirrettävistä venäläisistä ohjuskorveteista, Murmanskista lähteneestä vaurioituneesta, räjähtäviä kemikaaleja kuljettaneesta aluksesta sekä Itämerellä katkotusta kaasuputkesta ja datakaapeleista.

Kylmäävää faktaa. Suomen hallitusohjelman mukaan maamme profiloituu Natossa arktisen ja Itämeren alueen turvaamisessa. Arktinen suurlähettiläs Petteri Vuorimäki ei ulkoministeriön virkemiehenä kritisoi hallitusohjelmaa, mutta sanoo Suomen tuovan merkittävää vahvuutta sotilasliitolle.

– Suomella on vahvat ilma- ja maavoimat, ja se pystyy operoimaan kylmässä. Jos tilanne Itämerellä kiristyy, sen jälkeen Venäjän reitti valtamerille käy arktisen alueen ja avautuvan Kollisväylän kautta.

Geo- ja turvallisuuspolitiikan tutkija Lassi Heininen on osallistunut kansainvälisen tutkijaryhmän jäsenenä Venäjän turvallisuusneuvoston kokouksiin ja vierailut isäntiensä kanssa Venäjän pohjoisilla alueilla.

– Kansainvälisessä politiikassa uhka- ja viholliskuvien luominen on vaarallista leikkiä. Kun sotilaallinen tilanne kiristyy Pohjoisessa, me olemme ensimmäisinä vaarassa, ruotsalaiset peesaavat. Kannattaa miettiä tarkkaan, mitä tehdä ja mitä jättää tekemättä, Heininen tuumaa.

Mikä sitten on arktisen alueen suurin uhka, Petteri Vuorimäki ja Lassi Heininen?

– Ilmastomuutos. Ehdottomasti, Vuorimäki sanoo.

– Ilmastomuutos. Ilmastomuutos. So-tapsykoosissa unohdetaan, että se on ennen kaikkea turvallisuuskysymys, Heininen tuumaa.

Peruuttamattoman äärellä

Arktinen alue on lämmennyt viime vuosikymmeninä jopa nelinkertaisella nopeudella muuhun maailmaan verrattuna. Se aiheuttaa mm. jääpeitteen sulamista, merenpinnan nousua ja muutoksia luonnon monimuotoisuuteen.

Arktinen suurlähettiläs Vuorimäki korostaa, että arktisella alueella ollaan lähestymässä keikahduspisteitä eli tilanteita, joiden ylittämisen jälkeen luonto ei enää ylläpidä itseään eikä siitä riippuvaisia ihmisiä. Edessä saattaa olla valtavia muutoksia.

– Jos merivesi lämpiää tiettyyn rajaan asti, lämpenemistä ei voida enää pysäyttää. Tiede ei vielä tiedä kaikkia keikahduspisteitä, mutta yksi valtava muutos voi olla pohjoisia merialueita lämmittävän merivirran pysähtyminen.

Puolustusministeri Antti Häkkinen näkee ilmastomuutoksen tuovan merenkuljoille myös helpotuksia. Kylkirauta-lehdessä hän toteaa, että ”ilmastonmuutoksen seurauksena Koillisväylän käyttö muuttuu jatkuvasti helpommaksi ja merireitti Euroopasta Aasiaan lyhenee”.

Professori Lassi Heininen on käynyt pari kertaa venäläisillä jäänmurtajilla tutustumassa arktisiin merialueisiin. Heinisen mukaan ilmastomuutos luo merenkululle uusia mahdollisuuksia, mutta myös ongelmia.

– Turha kuvitella, että pohjoinen merialue kadottaisi kokonaan jäänsä. Jäänmurtaja kyllä rikkoo jäätä, mutta se on kömpelö paksussa sohjossa. Ilmastomuutoksen eteneminen heikentää mm. ennustettavuutta ja nostaa vakuutusmaksuja.

Lassi Heininen muistuttaa, että yhä kiihdyvällä ikiroudan sulamisella on arktisella alueella jo nyt välittömiä seurauksia. Kaikentainen suunnittelu ja rakentaminen vaikeutuvat ja tulevat paljon kalliimmaksi sekä perinteisten elinkeinojen harjoittaminen käymähdöttömäksi.

– Arktisella alueella asuu kymmeniä kalastuksella, poronhoidolla, hylkeen ja valaanpyynnillä eläviä alkuperäiskansoja. Nyt kevätjälle ei enää uskalleta lähteä. Ruoka on tuotava kaukaa tölkeissä, ja se on kaukana heidän totutusta ruokavaliostaan. Meille pikkujuttu, mutta heille elintärkeä.

Arktinen suurlähettiläs Petteri Vuorimäki korostaa, että meidän pitää keskittää kaikki huomio ilmastomuutoksen kuriin saamiseksi arktisella alueella.

– Ilmastomuutos on valtava uhka lapsillemme ja lastenlapsillemme. Jos joku vähättelee sen merkitystä, hän ei ole perehtynyt asiaan otsikoita pidemmälle, Vuorimäki sanoo.

Kylmää sotaa vai yhteistyötä

Kun Venäjä hyökkäsi Ukrainaan helmikuus-

sa vuonna 2022, samalla tuli tauko arktisen alueen seitsemän länsimaan ja Venäjän väliseen yhteistyöhön. Arktisten valtioiden tärkein yhteistyöelin Arktinen neuvosto jäädyn ti kaiken toiminnan Venäjän kanssa.

Arktinen suurlähettiläs Petteri Vuorimäki painottaa Arktisen neuvoston 28-vuotisen historian aikana tehtyjen päätösten merkitystä.

– Neuvosto toi arktisen alueen ilmastomuutoksen osaksi globaalia ilmastomuutosta. Neuvostossa pohditaan kaikkia aluetta koskevia keskeisiä kysymyksiä, kuten alkuperäiskansojen oikeuksia, onnettomuuksiin varautumista sekä laivaliikennettä.

Viime keväänä tapahtui kuitenkin lähentymistä venäläisten tutkijoiden kanssa. Arktisen neuvoston työ- ja asiantuntijaryhmät kokoontuivat virtuaalisesti. Normaaliin on vielä matkaa, sillä arktiset suurlähettiläät ja maiden ministerit eivät tapaa kasvokkain venäläisiä kollegoitaan.

– En ole missään tekemisissä venäläisten kollegoideni kanssa, Vuorimäki summaa. Kansainvälisesti Mr. Arctic -nimellä tunnet-

tu professori Lassi Heininen sen sijaan ylitti rajan ja osallistui viime keväänä Moskovassa pidettyyn Kaukoita ja Arktis 2024-konferenssiin. Lapin yliopisto suivaantui matkasta ja irtisanoi Heinisen emeritusprofessorin sopimuksen.

– Siellä painettiin paniikinappulaa. Helsingin yliopiston mukaan en rikkonut opetusministeriön säädöksiä, koska kutsuja oli kansainvälinen järjestö. Sopimukseni Helsingin yliopiston vierailevana tutkijana jatkuu edelleen.

Helsingin Sanomat nosti pääkirjoituksessaan huolen, että ”Ihmisten mielissä ja päättäjien asenteissa ilmastokriisi on joutunut tekemään tilaa sodille ja konflikteille. Yhteisestä maapallosta olisi kuitenkin pysyttävä sopimaan kriisienkin keskellä”.

Professori Heininen muistuttaa, että tieteen vapaus on taattu perustuslaissa.

– Mielestäni Arktisen neuvoston kahdeksan jäsenmaata voisivat erottaa tieteellisen tutkimuksen ja ympäristösuojelun ulko- ja turvallisuuspolitiikastaan. Tiede- ja ympäristöyhteistyö pitäisi sallia nykyisestä tilanteesta huolimatta, Heininen sanoo. ↴



Sulava jäätikkö Grönlannin edustalla.

Nigerialaisen öljy- ja kaasuyhtiön liiketoimintajohtaja Taiwo Joseph kysyy merenkul kuviranomaisilta:

Suomen ja Ruotsin jäänmurtaajat ovat vanhoja. Miten ne pystytään pitämään hyvässä kunnossa ja saamaan läpi katsastuksista?

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Suomen ja Ruotsin merenklusterit kokoontuivat yhteiseen *Fairway Forward* -seminaariin 22.10.2024 Helsinkiin. Seminaarissa keskusteltiin merenkulun vihreästä siirtymästä ja kuultiin ajankohtainen paneelikeskustelu Itämeren turvallisuustilanteesta. Seminaarin erityisteema oli Suomen ja Ruotsin välinen jäänmurtoyhteistyö.

Jäänmurtaajilla ammattitaitoinen miehistö

Seminaarin kiperimmän kysymyksen esitti **Taiwo Joseph** Päiväntasaajalta. Hän kysyi Ruotsin merenkululaitoksen johtaja **Erik Eklundilta**, että miten jäänmurtaajat – jotka ovat iältään jo yli 20 vuotta vanhoja – pysyvät hyvässä kunnossa ja saadaan läpi katsastuksista.

– Olen ymmärtänyt, että jäänmurtaajilla on todella ammattitaitoiset miehistöt, jotka osaavat valmistaa alukseen itse jopa varaosia, jos niitä ei ole saatavilla. Näin jäänmurtaaja pystytään pitämään ajossa kauden loppuun saakka eikä se hajoa, Taiwo täsmensi.

Tarvitaan enemmän jäänmurtaajia

Kysymys jäänmurtaajien iästä ja toimintakunnosta osui naulan kantaan. Suomen ja Ruotsin perinteiset jäänmurtaajat ovat vanhoja ja kummankin maan on uusittava jäänmurtaajakalustoaan. Jäänmurtaajien tarve kasvaa. Suomen satamiin avustettavat laivat ovat suurempia ja niiden koneteho heikompi. Laivojen on ajettava hiljempaa, jolloin ne kuluttavat vähemmän polttoainetta ja syntyy vähemmän päästöjä. Alusten jäis-

säkulukyky on heikompi. Myös ilmastonmuutos muuttaa jäätä Itämerellä sohjoksi ja ajojääksi, josta laiva ei pääse läpi ilman jäänmurtaaja-apua. Uusien, rakennettavien murtaajien tulee olla myös suurempia, jotta ne pystyvät avustamaan jatkossa aluksia Suomen satamiin.

Toisenlaiset ovat olosuhteet Päiväntasaajalla, jossa aurinko porottaa.

– Nigeriassa ei ole lainkaan talvea. Meillä on vain kuiva- ja sadekaus, Taiwo tiivistää.

Pohjolassa pakkaneen puree, joten hyvä varustautuminen on tärkeää. Taiwo Joseph kuunteli *Fairway Forward*-seminaarissa käytyä paneelikeskustelua Suomen, Ruotsin ja Baltian jäänmurrosta silmät ymmärkäisinä.

– Ruotsin merenkuluviranomainen kertoi, että Ruotsilla on kuusi murtaajaa, joiden keski-ikä on yli 20 vuotta. Se herätti minussa huolen, että miten alukset pysyvät toimintakuntoisina vaativissa jääolosuhteissa?

Liiketoimintajohtaja Turun Noviassa

Taiwo Josephilla vaikuttaa olevan melko hyvä tietämys talvimerenkulusta. Hän toimii omassa kotimaassaan, Nigeriassa, öljy- ja

Nigerialaisen öljy- ja kaasuyhtiön liiketoimintajohtaja Taiwo Joseph



kaasuyhtiö Petrosstiffin liiketoimintapäällikönä. Hänellä on 11 vuoden työkokemus yhtiön monitoimialusten liiketoiminnan kehittämisestä.

– Työskentelen Petrosstiffissa liiketoimintapuolella, enkä ole koskaan purjehtinut Skandinavian jääolosuhteissa. Olen kuitenkin lukenut paljon talvimerenkulusta ja jäänmurrosta.

Nigeria on yksi Afrikan suurimmista öljyntuottajamaista. Maa tuottaa päivittäin 1,5 miljoonaa barreliä öljyä. Valtiossa on 15 toiminnassa olevaa putkilinjastoa.

Miten nigerialaisen öljy-yhtiön liiketoimintajohtaja päätyi Suomen Turkuun opiskelemaan merikapteeniksi?

– Olen työskennellyt pitkään merenkulussa, mutta ymmärsin että minun pitää syventää bisnes-osaamistani. Tutkin, missä maassa voisin opiskella alaa enemmän ja hoksasin, että Suomella on pitkä ja ansiokas merenkulutraditio sekä erinomainen meriteknologinen osaaminen.

– Sen jälkeen laitoin Google Mapsiin sanan 'Finland', jotta löydän missä Suomi sijaitsee.

– Tämän jälkeen netistä löytyi Novia (UAS) – ja täällä olen, kertoo toista vuottaan Turussa merikapteeniksi opiskeleva Taiwo Joseph.

Suomessa pulaa merenkulkijoista ja aluksia automatisoidaan

Voisiko hän kuvitella työskentelevänsä Suomessa koulusta valmistumisensa jälkeen?

– Asun edelleen Nigeriassa. Jos Suomalainen on tarjota parempi työ, niin voisin jäädä. Jos ei ole, niin menen takaisin omaan kotimaahani, jota rakastan.

Suomessa on tällä hetkellä pulaa merenkulkijoista, oletko tästä tietoinen?

– Olen tietoinen: Suomessa on tällä hetkellä pulaa merenkulkijoista, mikä ajaa suomalaisia meriteollisuutta autonomisemaksi, jolloin aluksilla tarvitaan vähemmän työntekijöitä. Aluksista tehdään robotisoituja. Olen täysin tietoinen tästä kehityksestä: se on mitä on, Taiwo toteaa hieman lakonisesti.

Nigerialaiset saaneet töitä omilta aluksilta

Nigeriassa on Taiwan mukaan tehty paljon töitä sen eteen, että Nigerian lipun alla oleville aluksille on luotu työpaikkoja nigerilaisille, eli oman maan kansalaisille.

– Vielä 2010-luvulla, eli noin 10–15 vuotta sitten, Nigeriassa oli töissä suuri määrä päälliköitä ja konepäälliköitä aluksillamme, jotka olivat ulkomaalaisia. He olivat esimerkiksi intialaisia, ukrainalaisia ja venäläisiä.

– Mutta menneen 5–7 vuoden aikana tilanne on muuttunut. Olemme saaneet alustemme päälliköiksi ja konepäälliköiksi sekä sähkömiehiksi (eto) nigerilaisia, mikä on todella hieno asia! Tämä on tapahtunut siten, että nigerialaiset ovat opiskelleet muualla ja saaneet työkokemusta, mikä on mahdollistanut etene-
misen omalla työuralla.

Nigeria kehittää tällä hetkellä vahvasti omaa merenkuluaan. Minkä verran Nigerian lipun alla on aluksia?

– Jos muistan oikein, niin laskujeni mukaan lukumääräisesti noin tuhat alusta (ei siis bruttotonnisto).

Entä kuinka paljon Nigeriassa on merenkulkijoita?

– Siitä minulla ei ole minkäänlaista lukua. Nigeriassa kaikki merenkulkijat rekisteröidään kansalliseen merimiesrekisteriin samanlailla kuin Suomessa Traficom pitää yllä merimiesrekisteriä.

Merimiehen ammattia arvostetaan Nigeriassa

Lopuksi vielä henkilökohtainen kysymys: Pitääkö merimiehen maksaa Nigeriassa työntähtäjälle kuten esimerkiksi Filippiineillä, jossa työntähtäjä ottaa merimiehiltä maksua työpaikan tarjoamisesta?

– Hyvänen aika: Nigeriassa ei pidä maksaa yhtään mitään sadakseen töitä. Ei todellakaan.

– Sinut kutsutaan meillä työhaastatteluun CV:si perusteella ja jos olet pätevä, pääset eteenpäin työhaastatteluun ja töihin.

Arvostetaanko merimiehen ammattia Nigeriassa?

– Tällä hetkellä merimiehet ovat todella korkealle arvostettuja. Tämä johtuu siitä, että alukset ovat kalliita: ne maksavat esimerkiksi 20 miljoonaa, mutta tarjoavat ihmisille töitä ja tuovat valtiollemme rahaa. Merimiehet ovat siis arvostettuja sekä työntekijöinä, että myös yhteiskuntamme jäseninä.

Maailma on muuttunut Ukrainan sodan myötä ja Venäjä toimii aktiivisesti tällä hetkellä Afrikassa useissa entisissä Ranskan siirtomaissa. Suora kysymys: onko maailman toiseksi väkirikkaimmassa maassa, Nigeriassa, näkynyt venäläisiä Wagner-joukkoja?

– Wagner, Taiwo miettii pitkään nimeä. Sitten hän ymmärtää, mistä on kyse.

– Maamme ei ole Venäjän ystäviä: emme tee Venäjän kanssa yhteistyötä. 🇳🇮



Jäänmurtaaja Voima lähti Katajanokalta jäänmurtoon viime vuonna 14.12.2023.

Suunta Suurille järville!

Suomalaisten yritysjohtajien on tehtävä yrityksensä tunnetuksi Ameriikoissa

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT URHO KEKKOSEN ARKISTO
JA SHUTTERSTOCK

Valta vaihtuu Yhdysvalloissa. Suomalaiset yritysjohtajat: ylös apatiasta ja reippautta! Nyt jos koskaan on aika ottaa oppia edesmenneestä presidentistä **Urho Kekko-**sesta, joka paitsi hiihteli myös hummaili. Kekkonen näki sen suhteen kauas, että piti suhteet lämpiminä myös länteen. Kekkonen vieraili myös Havaijilla, jossa aktiivisena kuntoilumiehinä näytti mallia, kuinka tanssitaan hula hula. Tuolloin ei ollut vielä somea, mutta Kekkonen, jos kuka, tiesi kuvien voiman.

Yhdysvallat on Suomen suurin vientimaa Suomalaisia on jo jonkin aikaa valistettu karistamaan vaatimattomuus ja kehoitettu nostamaan reippaasti esiin osaamisensa Ameriikoissa: Finland is best: yes, yes, yes! Yhdysvallat nousi vuonna 2022 Suomen suurimmaksi vientimaaksi. Yhdysvaltain Washingtonin suurlähettiläänä toiminut

Mikko Hautala toi esiin jo elokuussa 2024 Helsingin Sanomissa, että suomalaisten on opittava sujuvaa myyntipuhetta.

Tarvitaan kontakteja, päättäväisyyttä ja rahaa

Yhdysvalloissa on suomalaisille yrityksille suuret markkinamahdollisuudet, kun vain teemme itsemme rinta rottingilla lännessä tunnetuksi. Tuotteemme ja osaamisemme ovat kunnossa, eikä meillä ole mitään hävitävää. Ei muuta kuin touhuksi siis, ja suunta kohti Suuria järviä!

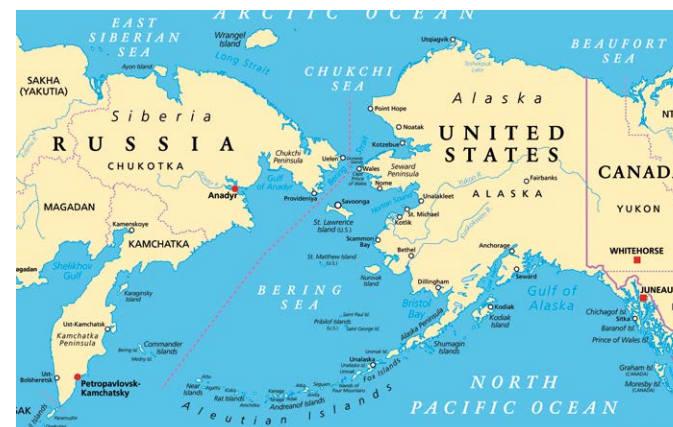
Osa suomalaisista yrityksistä – kuten varustamoista – onkin haistellut jo etunojassa Yhdysvaltain tuulia ja ottanut markkinoisaan askelta kohti Eldoradoa. Yhdysvallat ja Kanada sekä Yhdysvaltoihin kuuluva Alaska tarjoavat merenkulussa Suomelle valtavan potentiaalin: pelkästään Alaskalla on vajaa 11 000 kilometriä rantaviivaa. Suurin osa alueesta on jäiden peitossa puolet vuodesta

kuten Suomessa, joten tarve arktisen merenkulun osaamiselle on valtava. Suomella on sekä osaamista, kalustoa että tekijöitä.

ICE Pact-julkilausuma

Yhdysvaltain kiinnostus Suomen arktista osaamista kohtaan sinetöitiin viime kesänä, kun Yhdysvaltain presidentti **Joe Biden**, Kanadan pääministeri **Justin Trudeau** ja Suomen presidentti **Alexander Stubb** allekirjoitivat heinäkuussa maiden välisen ICE Pact-julkilausuman. Sopimus koskee nimenomaan jäänmurtoa ja talvimerenkulun osaamista: Yhdysvallat ja Kanada tarvitsevat lisää jäänmurtajia ja Suomessa puolestaan on tarvittavaa osaamista.

Kysynnän puolesta myyntimiehelle ei voi olla helpompaa markkinata: toisella osapuolella on huutava tarve uudelle tonnistoille ja tekijöille. Julkilausuma kannettiin pöytään hopeatarjottimella ja sinetöitiin presidenttien allekirjoituksella. Ilmasto muuttuu ja



< Alaskalla on vajaa 11 000 kilometriä rantaviivaa. Tähän päälle Kanadan pohjoisosat ja Yhdysvaltain Suuret järvet, rantaviiva on valtava. Pohjois-Amerikka on jäiden saartama puolet vuodesta Suomen lailla.

jäänmurtokaluston, osaamisen sekä tekijöiden tarve on jäiden saartamissa Yhdysvalloissa, Kanadassa sekä Alaskassa suuri.

Suomalaisia merimiehiä ja talvimerenkulun osajia töissä jo Amerikassa

Näyttää siltä, että Suomessa on pidetty jäitä. Puskaradiosta on kuultu Yhdysvalloista

korkeilta tahoilta, että maa olisi valmis hankkimaan Suomesta murtajia, joten ei voi kuin ihmetellä, miksi arktisen merenkulun johtajat ja delegaatiot eivät tartu tuumasta toimeen ja mene jäähakku kourassa jo rapakon taa.

Flegmaattiseen otteeseen ovat kyllästyneet myös jotkut suomalaisen talvimerenkulun osajat ja merimiehet. Suomalaisilta

<

Presidentti ja rouva Kekkosen Hickamin lentotukikohdassa Havaijin Honolulu saarella. Oikealla Honolulu Star-lehden apulaiskustantaja ja Suomen konsuli Havajilla Porter Dickinson, kuvaaja tuntematon. Kuva: Urho Kekkonen arkisto

jäänmurtajilta kokemusta hankkinut päällystyö on lähtenyt oma-aloitteisesti töihin ”ameriikkoihin” talvimerenkulun tehtäviin. Työ on kuuleman mukaan myös mielekästä, koska jäänmurtajat ovat alueella pitkään ajossa ja töissä, maisemat siis vaihtuvat. Eikä palkkakaan voi kuulemma moittia.

Saattaa tietysti olla, että uutiset rapakon takaa pitävät sisällään tietyn merimieslisan, mutta siirtyminen hyvistä tehtävistä kotimaassa ulkomaille töihin on signaali, joka on syytä huomata. Suomalaisen on otettava lähtijöistä oppia, että viisas riskinotto tuo joskus oppia sekä osaamista.

Suomalaisen jäänmurtovarustamo Arctician operoima monitoimimurtaja Fennica sai Kanadasta Baffininlahdeltä työkeikkaa, jossa alus on ollut töissä syksystä Suomen jäänmurtokauteen saakka. Sitten aluksen on ollut palattava Kanadasta takaisin kotimaahan.

”Diilin” pidettävä sisällään tonnisto ja miehistö

Selvää on, että Suomen on pidettävä huolta omasta talvimerenkulustaan ja väylät maamme satamiin avoinna. Ei ole kuitenkaan mielekästä, että hyvään työvauhtiin Kanadassa päässyt alus joutuu palaamaan sieltä kesken kauden takaisin kotimaahan. Viisautta olisi, että Suomi panostaisi nyt uuden oman murtajatonniston hankintaan ja myisimme omaa kalustoaamme – johon kuuluu ilman muuta osaaminen, eli jäänmurtajamiehistö – rapakon taa. Yhdysvallat on tunnetusti protektionistinen – jopa protektionistisempi valtio kuin Suomi – mutta on täysin perusteltua ja kauppasopimukseen kuuluvaa, että talvimerenkulun osaaminen ja ”Diili” pitää sisällään niin tonniston kuin miehistön. Suomalaiset merenkulkijat tuntevat parhaiten talvimerenkulun olosuhteet ja osaavat operoida kalliita aluksia haastavissa jääolosuhteissa.

Markkinaolosuhteet ovat mitä loistavimmat ja jäitä on jälleen tiedossa. Nyt on tuhannen taalan paikka saada markkinat Yhdysvaltoihin, Kanadaan ja Alaskaan auki, eikä pidä jäädä jäihin makaamaan. 

Merimies-Unioni ITF:n kongressissa Marokossa Suomen vahva jalansija mukavuus- lippulaivakampanja- työssä säilyy

TEKSTI HEIKKI KARLA KUVA JOHAN RAMSLAND

Kansainvälisen kuljetustyöntekijöiden liitto ITF:n 46. kongressi järjestettiin lokakuun puolivälissä Marokon Marrakechissä. ITF koostuu kuljetusalojen liitoista, jotka yhdessä edustavat 16,5 miljoonaa jäsentä 145 maassa.

Punaiseen kaupunkiin paikan päälle saapui noin 2000 jäsenliittojen edustajaa kokoustamaan ja päättämään ITF:n tulevaisuudesta ja tuomaan omien jäsentensä äänen esille. Kongressiviikko muodostui virallisten osioiden, täysistuntojen, sektorikokousten ja alueellisten osastojen kokousten lisäksi vapaamuotoisemmista työpajoista sekä tietoisuista. Suomesta kokousedustajia oli SMU:n lisäksi useista muistakin kuljetusalojen liitoista ja Suomen kuljetusalan työntekijöiden ääni tuli selvästi kuuluviin niin täysistunnossa kuin alueellisissa- ja sektorikokouksissakin.

ITF:lle valittiin pääsihteeri ja presidentti

Yleiskokouksen täysistunnoissa tehtiin päätökset muun muassa ITF:n pääsihteerin uudelleenvalinnasta, ITF:n presidentin valinnasta, sekä ITF:n hallituksen ja useiden komiteoiden kokoonpanoista tulevalle kongressikaudelle.

Pääsihteeriksi valittiin tehtävää jo useamman kauden hoitanut **Stephen Cotton**. Pääsihteerin rinnalle valittiin presidentiksi niin ikään pitkään toimea hoitanut Australian Merimies-Unionin, MUI:n **Padraig "Paddy" Crumlin**, joka korosti puheissaan useasti ja painavasti tämänhetkistä globaalia tilannetta ja sen mukanaan tuomia haasteita, joiden ratkaisijana ITF:n tulee aktiivisesti pyrkiä toimimaan turvatakseen maailman kuljetusalan työntekijöiden etua myös tulevaisuudessa. Crumlin

esitti huolensa äärilaitojen lisäämästä polarisaatiosta, käynnissä olevasta ilmastokriisistä ja sotien sekä kriisien eskalaation kasvusta.

ITF:n presidentin valinta osoittautui odotettua monimutkaisemmaksi ja pitkällisten keskustelujen jälkeen presidentin kausi päätettiin jakaa kahteen osaan: Ensimmäisen osan kaudesta hoitaa em. Paddy Crumlin ja jälkimmäisen puoliskon Euroopan kuljetustyöntekijöitä tällä hetkellä edustava Belgian **Frank Moreels**.

Yleiskokouksen ohella SMU:n delegaatio oli äänioikeutettuna merijaoston konferenssissa sekä merimiesten ja satamatyöntekijöiden yhteiskokouksessa.

Toimialakohtaisten sektorikokousten lisäksi Marrakechissa järjestettiin lisäksi myös nuorten työntekijöiden ja naisten konferenssit.

Sektorien kuulumisia

Naiset

ITF:n naiskonferenssi valitsi kokouksensa uudeksi puheenjohtajakseen **Meryam Halouanin** Marokon työväenliitosta, UMT:stä. Lisäksi konferenssi julkaisi Marrakechissa 25-vuotista historiaansa esittelevän julkaisun "ITF Women, 25 years of collective strength". (www.itfglobal.org/en/resources/itf-women-25-years-collective-strength) ja sai yleiskokouksen tuen ohjelmalleen: "Moving Forward: ITF Women 25 years on".

Merijaosto

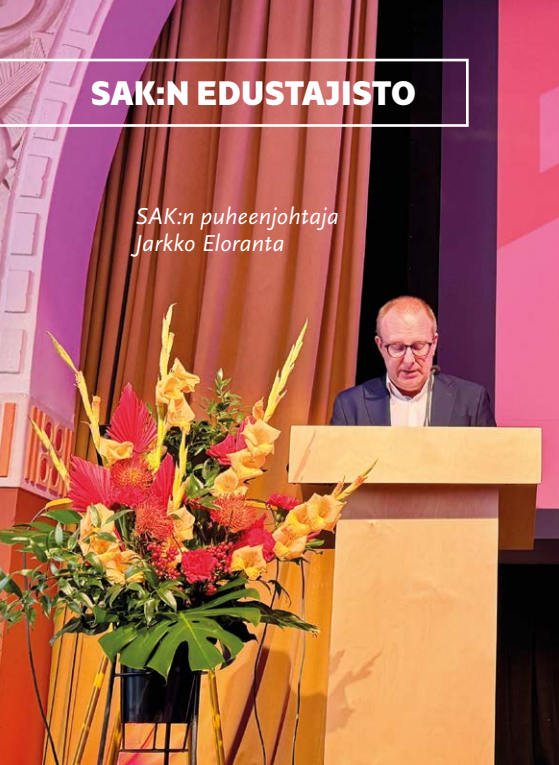
Merijaoston yleiskokoukselle esittämät päätöslauselmaesitykset nostivat esille merenkulun globaaleja ongelmia. Päätöslauselma-

esityksiksi hyväksyttiin seuraavat ehdotukset: Tuki Ukrainan kuljetustyöntekijöille, Merenkulun vakuutusten tehottomuus, Australian strateginen laivasto, Yhteistyön kehittäminen ITF:n ja Paris MOUn välillä ja Merenkulun nuorten työntekijöiden tulevaisuudesta huolehtiminen, josta vastavallittu nuorten työntekijöiden edustaja **Camille Dyan A. Simbulan** totesi, "Vastuu merenkulun tulevaisuudesta, samoin kuin ihmisten ja yhteisöjen tulevaisuudesta ympäri maailmaa, lepää seuraavan sukupolven olkapäillä. Nuoret ihmiset ja nuoret kuljetusalan työntekijät tietävät, ettei alan tulevaisuudesta voi puhua, puhumatta samalla ilmastomuutoksesta."

Merenkulkijoiden ja satamatyöntekijöiden yhteiskonferenssi

Meri- ja satamajaoston yhteiskonferenssin tärkeäksi anniksi muodostuivat ennalta arvatavasti Mukavuuslippukampanjan teemat. Konferenssi vahvisti uuden toimintaa ohjaavan asiakirjan, ns. "Marrakech-politiikan" käyttöönoton ja lisäksi päätti jäsenet kampanjan päättäviin elimiin. Säilyttämällä paikansa molemmissa kampanjaa ohjaavissa toimielimissä Merimies-Unioni saa osaltaan olla edelleen rakentamassa mukavuuslippukampanjaa siihen suuntaan, joka parhaiten palvelee myös suomalaista merenkulkijaa esittämällä sosiaalista polkumyyntiä, työntekijöiden hyväksikäyttöä ja epäreilua kilpailua. [↗](#)



SAK:n puheenjohtaja
Jarkko ElorantaMerimies-Unionin puheenjohtaja
Joachim AlataloMerimies-Unionista SAK:n edustajistossa
vaikuttivat Virpi Virta Tallink Siljalta ja OSM
Thomen pääluottamusmies Turo Ihalainen.AKT:n valtuuston 1. varapuheenjohtaja
Jape Lovén

SAK:n Eloranta edustajistossa: Taloutemme kestää **10 %:n** palkankorotukset

SAK:n edustajiston syyskokous on koolla 21. ja 22. marraskuuta Helsingin Paasitornissa. SAK:n ylin päättävä elin on koolla ensimmäisen kerran sen jälkeen, kun ammattiliitot kertoivat julkisuuteen palkankorotustavoitteistaan. Edustajistoon kuuluu ihmisiä SAK:n kaikista 18 jäsenliitosta. Paikalla on Merimies-Unionista OSM Thomen pääluottamusmies **Turo Ihala** ja **Virpi Virta** Tallink Siljalta.

Tuleviin työehtosopimusneuvotteluihin tilaisuudessa valmistautuvat Merimies-

Unionin puheenjohtaja **Joachim Alatalo** ja AKT:n puheenjohtaja **Ismo Kokko** sekä muun muassa AKT:n valtuuston 1. varapuheenjohtaja **Jape Lovén**.

SAK:n puheenjohtaja **Jarkko Eloranta** toi avajaispuheenvuorossaan esiin, että SAK:n liittojen esittämä 10 prosentin palkankorotustavoite ei ole kohtuuton:

– Olemme tehneet pitkään maltillisia tai työvoimakustannuksia alentavia työmarkkinaratkaisuja. Vastuuta on kannettu ja yritysten toimintaedellytyksiä tuettu.

– Toteutuessaan SAK:n liittojen tavoittelemat palkankorotukset palauttaisivat Suomen kansainvälisen kilpailukyvyn suunnilleen tasolle, jolla se oli ennen koronapandemiaa ja inflaatiokriisiä. Ei siis todellakaan romuttaisi tai vaarallisesti uhkaisi sitä.

– Kyse on ihmisten toimeentulosta, sen turvaamisesta ja parantamisesta.

Palkansaajat kärvistelevät ostovoimamontussa: palkansaajien ostovoima ei ole pudonnut näin jyrkästi kymmeneen vuosiin. Monttu on saatava umpeen, jotta ihmiset kavat tulla paremmin palkallaan toimeen. 📌



Aimo Myräkän joulupakina

Se on todella ihan itse Aimo Myräkkä, vaikka viime vuonna jäi sattuneesta syystä joulu väliin. Mutta Aimo on edelleen hengissä ja hyvissä voimissa, joten hyvää joulunalusaikaa.

Aimo ehti olla merillä peräti neljänneksivuosisadan ajan ja paljon ehti tapahtua ja paljon tuli nähtyä tuona aikana. Hii-o-hoi! Menneille ajoille!

Moni asia on muuttunut jotkut jopa hyvään hyväänkin suuntaan. Hieno juttu Aimon mielestä on se, että moni laiva on jälleen Suomen lipun, alla mikä on tavattoman tärkeää nykyään. Ja ollaan mitä mieltä hyvänsä niin, näinä vaikeina aikoina olemme paremmin suojassa kuin koskaan. Näin ei ikävä kyllä ole kaikkialla, kun katsotaan mi-

ten muualla tänä päivänä maailmassa menään. Pitää pullistella ja näyttää toisille, kuinka sitä meillä menetellään. Näin ei saisi olla. Ei kaikki ole mennyt paremmin – ikävä kyllä.

Mutta onpa jotain hyvääkin. Suomen merenkulku on aika hyvin voimissaan. Toinen seikka on se, että näinä aikoina jolloin monilla yrityksillä maissa menee huonommin kuin ennen, on Aimon saaman tiedon mukaan meriala alkanut kiinnostaa nuorta väkeä. Hii-o-hoi! Tämä on Aimon mielestä todella hyvä asia, sillä näin pääsevät nuoret tutustumaan maailmaan ja sen monimuotoisuuteen.

Aimo on niin vanha, että muistaa vielä ajan jolloin oli ns. villin linjan laivoja. A-kirjaimella alkavat kuten vaikkapa M/s Aconagua

ajoi Suomen ja Etelä-Amerikan väliä, josta jopa tehtiin lauluja Rio de Janeiron neidoista. Wihurin paatit vierailivat Persianlahdella ja Aimokin on ollut varsin lähellä Päiväntasaajaa.

Hii-O-Hoi! sanoo Aimo: Te kaikki, joilla on kokemusta jo pitemmältä ajalta merillä sekä juuri aloittavat merimiehet sekä naiset: Pitäkää mieli korkealla ja Suomen lippu ahterissa! Niin tulee elämästä sellainen, että sitä on hauska vielä vanhempanakin muistella. Sen kyllä Aimo tietää!

Näin on aika toivottavaa kaikille merillä olijoille: Hyvää Joulua sekä uskoa tulevaisuuteen.

Aimo Myräkkä

HENRY NIELSEN NOSTALGIA RISTEILY XIII

Myös vanhat merenkulkijat muistakin varustamoista

**Syvien ja suolaisten vesien skönöjen risteily
Viking Line M/s Cinderella 5.5.-7.5.2025**

Tällainen risteily nyt työn alla, siis matka nro 13. Vahvistus ja tarkemmat ohjeet risteilystä tulee ensi vuoden puolella.

Kutsumme kaikki n. 1950–1990-luvuilla seilanneet merenkulkijat mukaan AVEC, vaikka ette sattuneetkaan seilaamaan Henry Nielsen varustamossa. Saamastani samanlaisesta kaikille vanhoille skönöille reissusta on tullut vähäistä, mutta aika hyvää palautetta. Skönöjä mitkä skönöjä, eli samaa sakkia me olemme.

Ottakaa jokainen kunnollinen matkavakuutus pahimman varalle. Myöskin henkkarit mukaan, joita nyt tarkastetaan paatille mentäessä.

Pistäkää puskaradio toimimaan ja rollaattorit huoltoon.

Matkalla aivan jokaisella tulisi olla nimilappu rinnassa yli 10 mm korkuisin kirjaimin!

Lisätietoja ja joulun odottelua, terveisin:

Convoker Wintiö

E-mail: wintio1949@gmail.com
(Lähetätkää myös oma sähköposti osoitteenne tänne.)

Tel: 040 5932 105

Tulevat sukupolvet näkevät Suomessa janoa, jos vesivaroja yksityistetään

Vesistöt ja metsät ovat Suomen kansallisaarre

Vesihuolto on välttämättömyyspalvelu, jonka myyminen edes osittain ulkomaiseen omistukseen ei ole tarkoituksenmukaista eikä edistä vesihuoltolain tarkoituksen toteutumista.

TEKSTI SAANA LAMMINSIYV KUVAT GETTY IMAGES JA ADOBE XPRESS

Hallitus antoi esityksen laiksi vesihuoltolain muuttamisesta loppukesästä. Esitys tarjoaa ulkopuolisille sijoittajille mahdollisuuden ostaa ja siten omistaa esimerkiksi kunnan vesilaitoksesta 49 prosenttia. Käytännössä siis puolet Suomen vesivaroista voivat olla jatkossa yksityisessä omistuksessa. Vesihuoltolain uudistamista koskeva hallituksen esitys annetaan eduskunnalle loppukeväästä 2025. Hallitus esittää, että laki vesihuoltolain muuttamisesta tulisi voimaan jo 1.1.2026.

Hallituksen esitys vesihuoltolain muuttamisesta herättää useita suuria huolenaiheita. Miten varmistamme sen, että vettä on jatkossa kaikille suomalaisille saatavilla ilmaiseksi tai kohtuulliseen hintaan. Vastaus kuuluu: emme mitenkään. Vesivarojen yksityisellä omistajalla tai yrityksellä on aina oikeus päättää mihin hintaan ja kenelle hän myy vettä – vai myykö lainkaan.

Suomessa on suuret pohjavesivarannot, jotka houkuttavat rahamiehiä esimerkiksi kuivista Lähi-Idän maista, joissa riittää öljytuloista saatua rahaa, muttei juomavettä. Myös Kiinassa esiintyy pulaa puhtaasta pohjavedestä. Suuret ylikansalliset yhtiöt, kuten Coca-Cola, myyvät tällä hetkellä virvoitusjuomia pullossa, mutta parempi hinta saataisiin varmasti tulevaisuudessa ma-

keasta vedestä, jota ei ole tälläkään hetkellä riittävästi kaikille tarjolla. Veden pulloitus ja myyminen on myös suhteellisen yksinkertaista.

Kerran myytyä ei takaisin saa

Eduskunnan on helpompi säätää lakeja, kuin perua kerran tehtyjä yrityskauppoja. Jos suuri, monikansallinen yritys tai vaikkapa teknologiamiljonääri saa idean ja hallintaansa lukuisten suomalaisten vesilaitosten osakkeita, on hänellä vahva jalansija maamme, joka on ja pysyy ja jota on hyvin vaikea perua.

Yle uutisoi 30.10.2024, että maapallon pinta-alasta 48 prosenttia kärsi viime vuoden aikana äärimmäisestä kuivuudesta vähintään kuukauden ajan, arvostettu tiedejulkaisu The Lancetin Countdown-raportti kertoo. Tulevaisuudessa vesipula käy yhä pahemmaksi.

Suomalaisten on varmistettava, että pidämme maamme kansalliset vesivarat omassa omistuksessa. Jos vesivaramme yksityistetään, joudumme mitä todennäköisimmin ostamaan itse jatkossa pulloittua vettä kalliiseen hintaan, sillä juomavedestä tullaan mahdollisesti näkemään tulevaisuudessa jopa sotia.

Vesihuollon täytyy säilyä sataprosenttisesti kunnallisessa omistuksessa

Pääkaupunkiseudulla asuu reilu miljoona suomalaista. Helsingiläisten hanoista tulee Päijänteen vettä. HSY-vesihuollolla on alueella kaksi talousvettä valmistavaa laitosta: Vanhankaupungin vedenpuhdistuslaitos ja Pitkälän vedenpuhdistuslaitos. Huolestuttavaa olisi, jos 49 prosenttia miljoonan suomalaisen juomavedestä voisi jatkossa valmistaa esimerkiksi ulkomaalainen yhtiö. Vesihuollon yksityistäminen herättää myös suuria huolia vesihuollon huoltovarmuudesta.

– Vesihuolto on monopoli ja välttämättömyyspalvelu, joten sen myyminen edes osittain, etenkin ulkomaiseen omistukseen ei ole tarkoituksenmukaista eikä edistä vesihuoltolain tarkoituksen toteutumista. Pykälä tulisi muuttaa muotoon, että omistus täytyy säilyä sataprosenttisesti kunnallisessa omistuksessa, Aalto-yliopiston työelämäprofessori **Markus Sunela** toteaa Helsingin Sanomissa 6.10.2024.

Myös Aalto-yliopiston yritys juridiikan professori **Petri Kuoppamäki** näkee hallituksen esityksessä vaaran merkkejä.

– Vähemmistöomistuksellakin voi saada merkittävän vaikutusvallan esimerkiksi osakassopimuksen kautta. Omistus voi myös hajaantua niin, että 49 prosentilla saa suurimman omistuksen, Kuoppamäki kertoo Helsingin Sanomissa 7.10.2024.

Yksityinen sijoittaja haluaa todennäköisesti sopia osakassopimuksessa korkeamman tulostavoitteista, kuin mitä vesilaitokselle asetettaisiin, jos se olisi täysin julkisessa omistuksessa.

– Tästä voi seurata, että kuntalaisten ve-

NÄKÖKULMA

Saapas laivan kannella

MERIMIEHET TIETÄVÄT, mitä vesipula tarkoittaa. Jos aluksella ei ole ollut vettä, laivan kannelle aseltiin saappaita ja odotettiin, että sopiva sadepilvi osuu kohdalle. Laiva miehistöineen on suolaisella valtamerellä veden saartama, vaan ei juomakelpoisen veden. Suomessa on suuret ja puhtaat pohjavesivarannot, mutta joudummeko ostamaan vetemme tulevaisuudessa suuryrityksiltä pulloitetuna?



Metsäteollisuus kehittää uusia tuotteita

SUOMI ON INSINÖÖRIEN ja tuotekehityksen maa. Suomesta löytyy paljon omaa, suomalaista energia- ja kemianteollisuuden osaamista, joka luo täysin uusia tuotteita perinteisestä vedestä, energiasta sekä metsästä. Yksi tällainen yritys on kokkolainen start up Innomost, joka tekee teollisuuden sivutuotteesta, koivun kuoresta, raaka-ainetta, jolla voi korvata esimerkiksi öljypohjaisia tuotteita.

Innomostin toimitusjohtaja **Tiina Bensky** tähtää yritystä kansainvälisille markkinoille, ja nostaa esiin Ylen haastattelussa 31.10.2024 Suomen kansallisaarteen, jonka pohjalta Innomost kehittää täysin uudenlaisia, muovittomia tuotteita.

– Jos Norjan aarre on öljyteollisuus ja kalatalous, niin Suomella se on vesi- ja metsäteollisuus.

Helsingiläisten hanavesi tulee Päijänteestä. Päijänne sijaitsee Päijät-Hämeen, Pirkanmaan ja Keski-Suomen maakuntien alueilla. Päijänteen vesipinta-ala on noin 1 100 neliökilometriä.

simaksut nousevat ylöspäin. Juuri tällainen tilanne on ollut Tallinnassa, jossa Tallinnan vesimaksut nousivat merkittävästi, Kuoppamäki toteaa Helsingin Sanomille 7.10.2024.

Hallitus jyräsi Vesi on meidän -kansalaisaloitteen yli

Hallituksen esityksen taustalla laiksi vesihuoltolain muuttamisesta Vesi on meidän -kansalaisaloite KAA 2/2020 vp. Kansalaisaloitteen tavoite oli estää julkisomisteisten vesihuoltotoimintojen myyminen yksityisille

toimijoille ja säilyttää nykyinen omistus julkisen sektorin varassa. Kansalaisaloite keräsi tarvittavat 50 000 nimeä taakseen.

Vesi on välttämättömyyshyödyke, jota tulee olla kaikkien suomalaisten saatavilla. Vesihuolto on yhteiskunnan välttämätöntä infraa ja osa huoltovarmuutta, joka ei sovellu bisneksentekoon.

Suomen nykytilanne
heijastelee lama-ajan Suomea

SAK:n uusin *historiankirja* on isojen kysymysten äärellä

Vuosina 1989–2001 hajanainen SAK tiivisti rivinsä ja torjui työttömyysturvan ja työelämän heikennyksiä. Erityisen tiukoilla ay-liike oli 1990-luvun laman ja porvarihallituksen aikana. Kirjan tarkastelujaksoon mahtuvat myös Suomen EU- ja EMU-jäsenyydet.

TEKSTI ARTO JOKELA KUVAT TYÖVÄENARKISTO

Eemeli Hakokönkään SAK:n historian uusin osa Lamaantumaton – SAK 1989–2001 alkaa dramaattisesti. Puheenjohtaja **Pertti Viinanen** (sd) on maalannut itsensä nurkkaan ajaessaan tulopoliittista kokonaisratkaisua ja joutuu eroamaan. SAK:n eripuraisia rivejä ryhtyi uutena puheenjohtajana oikomaan **Lauri Ihalainen**.

1990-luvun lama ja Esko Ahon porvarihallitus

Eripuraisella keskusjärjestöllä on 1990-luvun alussa edessään isoja haasteita. **Esko Ahon** (kesk.) johtama porvarihallitus aloitti huhtikuussa 1991 ja maan talous alkoi yskiä. Lamaa yritettiin torjua **Kalevi Sorsan** (sd) johdolla tavoitellulla yhteiskuntasopimuksella eli sisäisellä devalvaatiolla syksyllä 1991.

Paperiliitto ja Metalliliitto vastustivat sisäistä devalvaatiota. Se herätti vastustusta myös muissa liitoissa. SAK:n hallitus hylkäsi aluksi Sorsan esityksen. Pääministeri

vetosi kuitenkin sopimuksen puolesta. Siihen oli lisätty nyt lievennykseksi maininta palkanalennusten alakohtaisesta huomioimisesta ja indeksiehto. Myös muut keskusjärjestöt olivat valmiita sopimuksen hyväksymään, mikä kasvatti SAK:ssa painetta asettua sen kannalle. Yli yön venyneen SAK:n hallituksen kokouksen päätteeksi esitys hyväksyttiin sosialidemokraattien äänin 17–10.

Liittokohtaiset neuvottelut sopimuksen hyväksymisestä ajautuivat kuitenkin umpikujaan ja edessä oli devalvaatio. SAK:n pääekonomisti **Pertti Parmanteen** mukaan devalvaatio hyödytti koko laajuudessaan vain metsäteollisuutta. Tuontituotteiden kanssa kilpailevalle kotimarkkinateollisuudelle se antoi lyhyen hengähdytystä.

Sorsan sopimusyrityksen kariudutta työmarkkinajärjestöt solmivat marraskuussa 1991 kaksivuotisen keskitetyn Kahri-Ihalainen-sopimuksen. Siinä palkankorotuksissa oli nollalinja ja työntekijöiden maksettavaksi tuli 3 prosentin suuruinen työeläkemaksu.

Työttömien tukena

Vuoden 1992 lopulla työttömiä oli 450 000, ja tilanne vain paheni. Hallituksen ja työnantajien puheissa syyllisiä lamaan olivat ammattiliitot ja työttömät. SAK:n lähtökohta Kahri-Ihalainen-sopimuksen tarkistamiseen oli inhorealistinen: tavoite ei ollut edes reaaliensioiden säilyttäminen, vaan laskun loiventaminen. Päättävöitteeksi asetettiin työttömien aseman turvaaminen. Hallitus halusi kohdistaa rajuja leikkauksia työttömyysturvaan ja antoi marraskuussa sitä koskevan lakiesityksen. SAK jatkoi tästä huolimatta neuvotteluja sopimuksen jatkosta. SAK:n valtuusto hylkäsi kuitenkin neuvottelutuloksen ja maassa ajaututtiin pääasiassa työttömyysturvaan kohdistuneiden leikkausten takia yleislakon partaalle. Lakkoon olivat lähdössä SAK:n lisäksi myös STTK ja Akava. Yleislakkouhka taivutti hallituksen takaisin neuvottelupöytään ja perumaan työttömyysturvan heikennykset.

Lähinnä työttömyysturvan kohdistuvien heikennysten takia yleislakolla uhattiin la-

mavuosina kaikkiaan kolme kertaa: vuosina 1992, 1993 ja 1994. Samasta syystä lähellä yleislakkoa oltiin myös Lipposen I hallituksen alkutaipaleella toukokuussa 1996.

Työttömyys koetteli SAK:n jäseniä useammin ja kovemmin kuin muiden keskusjärjestöjen jäseniä. Siksi työttömyysturva ja työttömien koulutusmahdollisuudet olivat SAK:lle tärkeitä ja liittoja yhdistäneitä tekijöitä. SAK oli myös aloitteellinen työllisyyspolitiikassa ja teki avauksia työttömien koulutusmahdollisuuksista ja ajoi työssä oleville vuorotteluvapaata. Huoli työttömistä lähensi myös evankelisluterilaista kirkkoa ja SAK:ta. Yhdessä ne myös perustivat työttömien ruokaloita. Vuoden 1999 eduskuntavaaleissa kirkkoa moitittiin siitä, että se tuki työelämän oikeudenmukaisuuden sanomaa. Esko Aho kritisoi nyt oppositiosta käsin SAK:ta vallanhimosta ja kehotti työttömiä osoittamaan mieltä Hakaniemessä työmahdollisuuksien puolesta.

Kokonaisuutena tarkasteltuna SAK torjui vähintään kohtalaisen onnistuneesti työn-

antajien ja porvarihallituksen työttömyysturvaan ajamia leikkauksia ja työelämäheikennyksiä. Työnantajien vaatimuksiin kuuluivat työttömyysturvan heikennysten lisäksi mm. ylityökorvausten ja lomaetuuksien leikkaukset, työaikajoustot, lakkojen pakkosovittelu sekä työehtosopimusten vähimmäisluonteeseen puuttuminen.

Vaikea EU ja visainen EMU

Ennen vuoden 1995 eduskuntavaaleja ja sitä seurannutta Lipposen 1. hallitusta Suomi liittyi EU:n jäseneksi. Neuvostoliiton hajoaminen 1991 määritteli Suomen asemaa uudelleen ja käynnisti muutoksen myös ay-liikkeen kansainvälisissä suhteissa. SAK:ssa oli EU-jäsenyydestä erilaisia näkemyksiä, kuten myös Vasemmistoliitossa ja SDP:ssä.

EU-jäsenneuvotteluja käytiin tilanteessa, jossa Suomi oli sotien jälkeisen ajan syvimässä lamassa. Lisäksi hallitus ja työnantajat toimivat yhdessä ay-liikettä vastaan. SAK saattoi tosin hyötyä orastavasta EU-jäsenyydestä, sillä EU:n vastustajana SAK olisi voinut

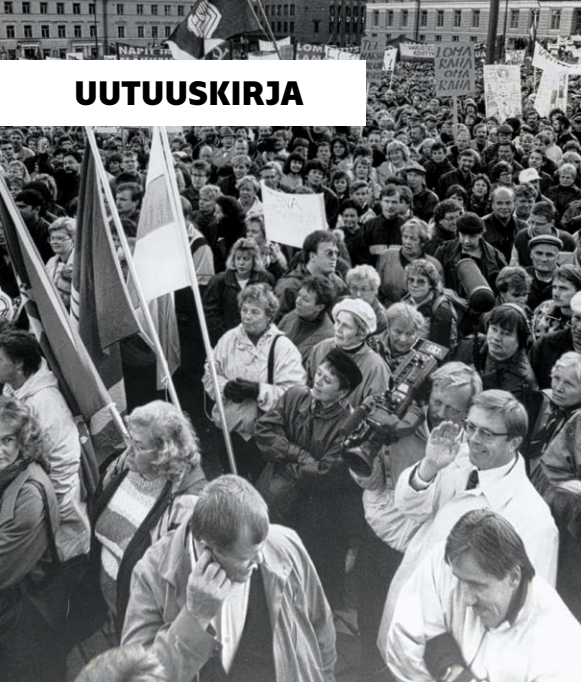
vaikuttaa ratkaisevasti jäsenyydestä käytyyn kansanäänestykseen. Siksi EU-jäsenyyttä ajanut työnantaja ei ehkä halunnut suututtaa liiaksi SAK:ta. Norjassa LO:n edustajakokous asetui EU-jäsenyyttä vastustavalle kannalle eikä maan EU-jäsenyys saanut kansanäänestyksessä riittävää kannatusta.

SAK:n huolilistalla EU:n suhteen olivat mm. työvoiman vapaa liikkuvuus ja Suomen työmarkkinajärjestelmän tulevaisuus. Myös maataloustukien kasvusta kannettiin huolta. SAK:n myönteisen kannan määritti kuitenkin se, ettei viennistä elävän Suomen katsottu voivan jäädä EU:n ulkopuolelle.

Lipposen 1. hallituksen aikana ajankohitaiseksi tuli Suomen liittyminen Euroopan rahaliittoon (EMU). SAK:n valtuustossa rahaliiton jäsenyyttä kannatettiin äänin 90–17. Yksi EMU-jäsenyyttä julkisuudessa vastustaneista liittopuheenjohtajista oli SMU:n puheenjohtaja **Per-Erik Nelin**. SMU oli vuoden 1996 edustajakokouksessa esittänyt, ettei SAK ottaisi EMU-kantaa ennen kuin maan työllisyyskehitys olisi vakaa. ➤



Ammattiyhdistysliike järjesti 1990-luvun laman aikana useita mielenosoituksia työttömien toimeentulon ja työntekijöiden oikeuksien puolesta. Työttömien aseman puolustaminen oli tärkeää etenkin SAK:lle, sillä työttömyys koetteli sen jäseniä useammin kuin muiden palkansaajakeskusjärjestöjen jäseniä. Ns. murrostorstaina 4.11.1993 yli 10 000 Esko Ahon (kesk.) hallituksen suuttuttamaa työtöntä osoitti mieltä eduskuntatalon edessä. Kuva: Kari Hulkko/TA



Palkansaajien mielenosoitus työttömien toimeentulon ja työntekijöiden oikeuksien puolesta Senaatintorilla 3. lokakuuta 1991. Kuva: Kalevi Keski-Korhonen/TA



Pertti Viinassen jälkeen SAK:n puheenjohtajana toiminut Lauri Ihalainen onnistui tiivistämään hajanaisen SAK:n rivejä. Kuvassa Ihalainen puhumassa palkansaajien mielenosituksessa 3.10.1991. Lauri Ihalainen toimi SAK:n puheenjohtajana vuosina 1990–2009. Kuva: Kalevi Keski-Korhonen/TA



SMU otti vuoden 1996 edustajakokouksessaan kielteisen kannan Suomen EMU-jäsenyyteen. Sen mukaan rahaliittoon ei kannattaisi liittyä ennen kuin työllisyyskehitys olisi vakaa. Liiton mielestä ehdot, joita jäsenyys edellytti, olivat lisäksi uusliberalistisia ja rajoittivat kansallista liikkumisvapautta työllisyysratkaisuihin. Kuvassa puheenjohtaja Per-Erik Nelin. Nelin toimi SMU:n puheenjohtajana vuodet 1992–2000. Kuva: Kari Hulkko/TA

Liiton mielestä ehdot, joita jäsenyys edellytti, olivat uusliberalistisia ja rajoittivat kansallista liikkumisvapautta työllisyysratkaisuihin.

SAK ajoi EMU-jäsenyysneuvottelujen alalla puskurirahastoja tasaamaan suhdanteiden vaihtelua. Rahastot perustettiin työeläkkeisiin ja työttömyysturvaan.

Ensimmäinen EMU-ajan tupo (tulopoliittinen kokonaisratkaisu) solmittiin 1997. Se toi työrauhan aina vuoteen 2000. Työnantajien yksi ehto sopimuksen synnylle oli, että Paperiliitto ja ”kuljetusten kultainen ketju” ovat siinä mukana. Neuvottelut olivat jälleen vaikeita ja SMU:n Nelin totesi niiden loppuvaiheessa, että mikäli sopimus kaatuu, niin se kaatuu työnantajan vastustukseen.

Hallitus vaihtuu

Toimihenkilökeskusjärjestö TVK haettiin konkurssiin syksyllä 1992 ja 390 000 palkansaajaa jäi vaille keskusjärjestöä. SAK olisi halunnut TVK-laisia liittoja jäsenikseen, mutta ei menestynyt kilpailussa STTK:n kanssa.

SDP voitti vuoden 1995 eduskuntavaalit ja Suomeen muodostettiin **Paavo Lipposen** johtama hallitus. Sen muodostivat SDP, kokoomus, RKP, vihreät ja vasemmistoliitto. Kokoonpanonsa perusteella sitä alettiin kutsua sateenkaarihallitukseksi.

Lipposen hallitus jatkoi edeltäjänsä tavoin säästölinjalla, johon se katsoi tarvitsevänsä myös työmarkkinajärjestöjen tuen.

Säästöjen painotukset ja keinot olivat kuitenkin erilaiset kuin Ahon hallituksen. Helposti nieltäviä ay-liikkeelle ne eivät tosin nytkään olleet. Niihin kuului edelleen myös työttömyysturvan heikentäminen, jonka takia oltiin lähellä yleislakkoa jälleen toukuussa 1996. Päivää ennen lakon alkamista SAK:n hallitus hyväksyi sovun äänin 19–16. Sopimusta vastustivat mm. SMU:n Nelin ja AKT:n **Kauko Lehikoinen**.

Uuden järjestyksen myötä työmarkkinajärjestöt sitoutuivat kolmikantaiseen konsensuspolitiikkaan, mikä merkitsi keskitettyjen tulopoliittisten ratkaisujen paluuta. Työntekijöiden ja työnantajien intressejä huomioon ottava työmarkkinalinja kantoi myös Lipposen toisen hallituksen ajan 2000-luvun alkuun asti. Altavastaajana olleelle SAK:lle tämä merkitsi paluuta aloitteentekijäksi työmarkkinapoliittisessa keskustelussa.

Paikallinen sopiminen sopi myös SAK:lle Työnantajien vaatimukset paikallisesta sopimisesta tulivat tutuiksi 1990-luvun alun lamavuosina. Toisin kuin julkisuudessa väitettiin, SAK ei suinkaan vastustanut paikallista sopimista. Jo vuoden 1991 edustajakokous otti siihen myönteisen kannan. Tulevaisuuden sopimusjärjestelmää hahmotettiin kolmiportaisena: keskusjärjestö asettaisi isot linjat, liitot rakentaisivat rungon työehtosopimuksilla ja paikallisesti so-

vittaisiin menettelytavoista kullekin alalle soveltuvasti. Vuoden 1996 tavoiteohjelmansa SAK kirjasi oman kohtansa paikalliselle sopimiselle otsikolla ”Paikallisella sopimisella joustoa työelämään”.

Paikallinen sopiminen levisi koko 1990-luvun. Siellä, missä osapuolilla oli halua yhteistoimintaan, homma toimi. Tästä huolimatta työntekijäpuolella eli epäily, että työnantajan varsinainen tavoite on liitton heikentäminen ja valtakunnallisten työehtosopimusten murtaminen.

Epätyypillisten työsuhteiden määrä oli kasvanut 1980-luvulta lähtien työnvuokrafirmojen laajentuessa ja yritysten ulkoistaessa toimintojaan. SAK:n lähtökohta oli, että pysyvästi tarjolla oleva työ tuli teettää vakituksilla työntekijöillä. Epätyypilliset työsuhteet, kuten osa- ja määräaikaisuus sekä vuokratyö painoutuivat nuorille ja naisille. SAK:n jäsenistö suhtautui epätyypillisen työn lisääntymiseen kielteisesti. Samaan aikaan 1990-luvun lopulla sävääntävät palkkamallit ja heikennyksiä vaatineiden yritysjohdajien jättimäiset optiot, jotka kasvattivat heidän tulojaan riippumatta aina edes siitä, millaisen tuloksen yritys teki.

SAK ajoi epätyypillisessä työsuhteessa olevien asiaa niin Suomessa kuin EU:n tasolla. Kun osa- ja määräaikaisten asemaa saatiin parannettua, niin työnantaja siirtyivät uuteen porsaanreikään, vuokratyövoiman käyttöön. 1990-luvun lopulla epätyy-

pilliset työsuhteet muuttuivat entistä tyypillisemmiksi.

Työreformi ja uusi työsopimuslaki

1990-luvun jälkipuolella ja vuosituhannen vaihteessa käytiin eduskuntavaalit ja presidentinvaalit. Vaikka SDP ja Vasemmistoliitto hävisivät vaalit, jatkoi sateenkaarihallitus vanhalla pohjalla. Keskusta nosti esiin ensin 1996 ja uudelleen 1999 eduskuntavaalien alla työreformin. SAK:n hallituksessa sitä kommentoitiin siten, että se tarjoaa palkansaajalle yhtä vahvaa tukea kuin köysi hirtetylle.

Vuonna 1999 edessä oli liittokohtainen tes-kierros, josta rakentui ns. Ryvästratagem. Siinä liittojen neuvottelua koordinoitiin niin, että lopputuloksena oli palkankorotusten yleinen linja, mutta jossa oli kuitenkin keskitettyä suurempi mahdollisuus neuvotella alakohtaisista ongelmista. Liittokohtaisen kierroksen kannalla olivat myös kuljetusliitot.

Parhaimmillaan kuin dekkari

EEMELI HAKOKÖNGÄS kirjoittaa SAK:n historiaa parhaimmillaan kuin jännäriä: juoni tiivistyy ja ratkaisu – tai ainakin sen taustat – voivat yllättää kokeneemmankin lukijan. *Lamaantumaton* käynnistyy draamalla, **Pertti Viinassen** erolla. SAK on hajanainen ja eripurainen ja edessä on uuden puheenjohtajan valinta. Puheenjohtajaksi nousee **Lauri Ihalainen**, jonka johdolla joukot saadaan aiempaa paremmin yhteisten tavoitteiden taakse.

Työttömien aseman puolustaminen nousee esiin yhtenä SAK:n keskeisenä pyrkimyksenä. Pitkälle keskusjärjestön ansiota on, ettei työttömyysturvaa heikennetty radikaalisti jo **Esko Ahon** hallituksen aikana. Kirjan tarkastelu-jaksolla SAK uhkasi työttömien asiassa yleislakolla neljästi. Toinen huomio on ventialan teollisuusliittojen, etenkin Metallin, keskeinen rooli SAK:n päätöksenteossa. Huomionarvoista on

myös Lauri Ihalaisen merkitys SAK:n rivien tiivistäjänä sekä kärsivällisenä ja etevänä neuvottelijana. Ehkä kirjan nimi *Lannistumaton* viittaakin häneen?

Vähintään SAK:n kannattaisi laittaa uusin historiakirjansa sivuilleen kaikkien luettavaksi.

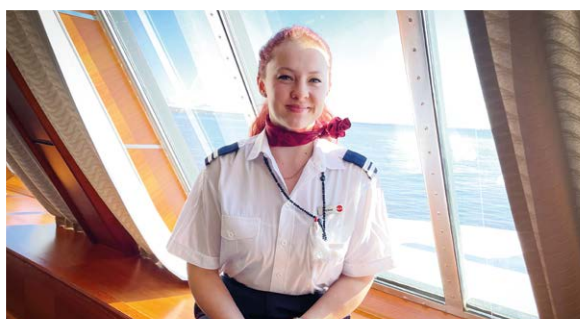
Eemeli Hakoköngäs: Lamaantumaton – SAK 1989–2001, SKS 2024, 534 s.



Yksi keskusjärjestö?

SAK:n 90-vuotisjuhlassa 1997 Ihalainen arvioi, että kymmenen vuoden kuluttua Suomessa olisi vain yksi ammatillinen keskusjärjestö. Keskusjärjestöjen yhteistyö oli 1990-luvulla tiivistynyt ja työntekijä- ja toimihenkilötehtävien välisen eron odotettiin vähenevän. Kehitys ei kulkenut kuitenkaan odotetulla tavalla, ja vuoden 2001 edustajakokouksessa optimismi asiassa oli vähäisempää. Kokous oli tästä huolimatta poikkeuksellisen yksimielinen. SAK:n johto valittiin sopuisasti ja kokouksen asiakirjatkin hyväksyttiin yksimielisesti.

Uusi vuosituhat lähti käyntiin työmarkkinarintamalla Turva-tupolla. Sen kattavuus SAK:n kentässä oli noin 90 prosenttia. Myös SMU oli mukana sopimuksessa. ⚓



Liity Merimies-Unionin jäseneksi **sähköisesti** välittömästi työsuhteesi alkaessa

Liity jäseneksi: liity.smu.fi

Jos olet opiskelija, täytä opiskelijan liittymislomake: opiskelija.smu.fi

Vuoden 2025 alussa tulee voimaan useita lakimuutoksia Suomen hallituksen toimesta, jotka heikentävät työntekijän asemaa ja vaikuttavat työttömyysturvaan. Työttömyyskassaan, eli A-kassaan pitää olla kuulunut jatkossa **12 kuukautta**, jotta on oikeutettu ansiosidonnaiseen työttömyysturvaan.

Kaikista jo voimaan tulleista ja tulevista muutoksista löydät lisätietoa A-kassasta: a-kassa.fi

Lue myös:

Hallitusohjelman muutokset työttömyysturvaan: a-kassa.fi/ohjepankki/hallitusohjelman-muutokset-tyottomyysturvaan

On tärkeää, että liityt Merimies-Unionin ja A-kassan jäseneksi välittömästi sähköisesti heti työsuhteesi alkaessa: liity.smu.fi

Merimies-Unioni neuvottelee työehtosopimuksesi ja valvoo sen noudattamista

Varmista viimeistään nyt, että Merimies-Unionin jäsenyytesi on kunnossa. Kun olet liittynyt Merimies-Unionin jäseneksi sähköisesti/kirjallisesti, sinulla on turvanasi Merimies-Unionin kokenut edunvalvontajoukko: pääluottamusmiehet, laivaluottamusmiehet sekä liiton asiantuntijat. Merimies-Unioni neuvottelee työehtosopimuksesi ja valvoo sen noudattamista.

Kattavat jäsenedut

Merimies-Unionin jäsenenä saat käyttöösi liiton neuvottelemat kattavat jäsenedut. Merimies-Unionin jäsenenä olet oikeutettu myös työtaisteluvastuuseen työtaistelutilanteessa.



Varmista viimeistään nyt, että liityt Merimies-Unionin jäseneksi sähköisesti.

Anslut dig **elektroniskt** till Sjömans-Unionen genast i början av din anställning

Anslut dig som medlem: liity.smu.fi

Om du är studerande, fyll i blanketten för studerandemedlemmar: opiskelija.smu.fi

I början av 2025 träder flera lagändringar i kraft som den finska regeringen har gjort och som försvagar arbetstagarnas ställning och påverkar arbetslöshetsförmånerna. I fortsättningen måste man ha varit medlem i en arbetslöshetskassa (A-kassan) i **12 månader** för att ha rätt till inkomstrelaterad arbetslöshetsersättning.

Mer information om alla de ändringar som redan trätt i kraft och de som träder i kraft i framtiden finns på a-kassans webbsida: a-kassa.fi

Läs också: Ändringar i arbetslöshetsförmånerna i regeringsprogrammet: a-kassa.fi/regeringsprogrammet-andringar-i-arbetsloshetsformanerna

Det är viktigt att du blir medlem i Sjömans-Unionen och A-kassan omedelbart när din anställning börjar: liity.smu.fi

Sjömansunionen förhandlar om ditt kollektivavtal och övervakar att den följs

Se till att ditt medlemskap i Sjömans-Unionen är i ordning senast nu. När du har anslutit dig till Sjömans-Unionen elektroniskt/skriftligt har du skydd av Sjömans-Unionens erfarna intressebevakare: huvudförtroendemännen, fartygsförtroendemännen och de fackliga ombudsmännen. Sjömans-Unionen förhandlar om ditt kollektivavtal och övervakar att den följs.

Omfattande medlemsförmåner

Som medlem i Sjömans-Unionen har du tillgång till omfattande medlemsförmåner som förhandlats fram av förbundet. Som medlem i Sjömans-Unionen har du också rätt till stöd i händelse av stridsåtgärder.



Se till att du ansluter dig till Sjömans-Unionen elektroniskt senast nu.

Merimies-Unioni on merimiehen turva

Liity jäseneksi: liity.smu.fi
Liity opiskelijajäseneksi: opiskelija.smu.fi

MERIMIES-UNIONI:

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

Merimies-Unioni

Sjömans-Unionen är sjömannens skydd

Bli medlem: liity.smu.fi
Bli studerandemedlem: opiskelija.smu.fi

SJÖMANS-UNIONEN:

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

Sjömans-Unionen

Mikko Huhtamies vie merenkulun 1300–1500-luvuille

Mikko Huhtamiehen kirja, Seitsemäs vyöhyke – Pohjoista merihistoriaa on seikkaperäistä historiaa merenkulun alkuvuosisadoilta. Kirja sai Lauri Jäntin tietokirjapalkinnon. Ruotsista tuli kirjalle ja sen tekijälle Merihistoriallisen yhdistyksen arvostettu Jan Glete–palkinto.

TEKSTI HILKKA KOTKAMAA KUVAT HILKKA KOTKAMAA JA JUHO NURMI HKM 2013. INVENTAARIONRO XIV.1 B

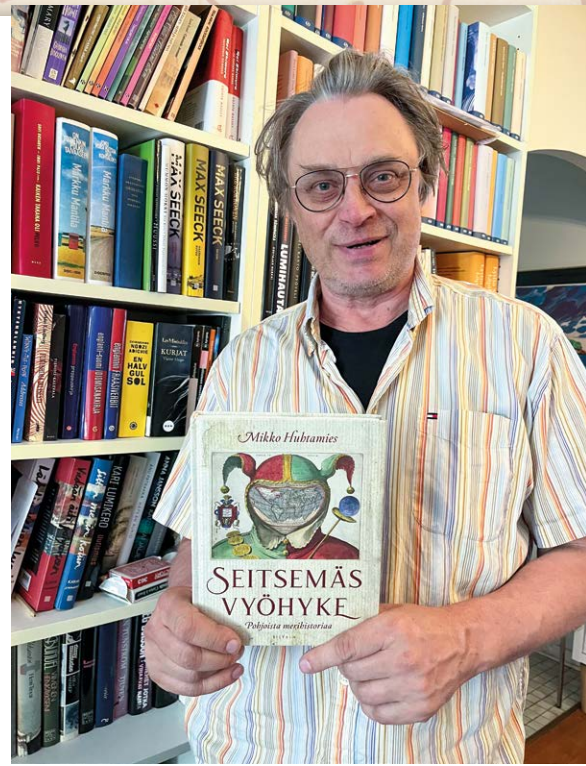
Kirja lähtee 1300-luvulta, jolloin merenkulku oli alkutekijöissään ja laivojen kaappaukset liiketoimintaa. Valtion ja rosvojen välinen viiva oli veteen piirretty ja merirosvousta tehtiin lunnaiden toivossa. Tuohon aikaan tehty merirosvous oli osin hyväksyttyä toimintaa, eräänlaista tullin keruuta.

Laivojen kaappaukset eivät olleet leikin asia, sillä usein kävi niin että miehistö tapettiin, mutta laiva ja lasti haluttiin ehjänä. Merirosvoilla oli yleensä joku toimeksiantaja, joka saattoi olla jopa hallisija tai kaupungin johto. Kiinni ei saanut jäädä, koska merirosvoudesta oli kovat rangaistukset, tosin koko Itämeren kattavaa lainsäädäntöä ei vielä ollut. 1300–1400-luvuilla tunnettu rosvoryhmä oli Vitaaliveljet, jotka kiusasivat Itämeren laivoja kaappauksin ja aiheuttaen sekasortoa.

Merkittävä Itämeren alueella hallitseva järjestö oli Hansa-kauppiaat, jotka perustivat toimintansa pääosin kaupantekoon, eivät ryöstelyyn. Siksi heidän laivojaan kutsuttiin rauhanlaivoiksi, jotka tiukassa paikassa hyökkäsivät yhdessä merirosvolaivoja vastaan. Koska ”laivat olivat uivia tavara-aittoja” ja oli onni, että upponnut laiva oli usein monen tahon omistuksessa. Silloin sekä voitto että haaksirikkoutuneen laivan hyödyt ja vahingot jakautuivat. Erikseen olivat rantarosvot, joiden elinkeino oli ryöstetyistä tai haaksirikkoutuneista laivoista irronnut hylkytavara.

1400–1500-LUVUN MERENKULKU oli eräänlaista riskinhallintaa. Teknisiä laitteita ei ollut ja elettiin säiden armoilla. Ei ollut ihme, että merenkulkijat olivat hyvin taikauskoista väkeä. Taivaankappaleiden vaikutus oli keskeinen ajattelussa. Oli tunnettuva tähdet ja voimissaan olivat horoskoopit ”älä astu laivaan skorpionin aikaan”. Kalat, kauris ja vesimiehen olivat turvallisia, mutta neitsyttä on varottava. Merimiesten kalentereissa oli myös ”pahan onnen päiviä”, jolloin ei juuri uskallettu astua laivaan, vaikka sää oli hyvä. Oli myös sääntö, että perjantaina ei saa lähteä merelle.

Sään ennustaminen oli vaikeaa ja sattumanvaraista, kun kuu ja tähdet olivat sään tärkein ennusväline, ja elettiin aikaa ennen kelloa ja kompassia. Usein yllättävät sääntuotokset johtivat haaksirikkoihin, vaikka kaikki tähtien ennusmerkit olivat kohdallaan. Myöskään vakuutuksia ei ollut ennen 1700-lukua. Sitä ennen vakuutukseksi tehtiin lahjoituksia kirkkoon ja turvallisuutta luotiin tekemällä laivan pienoismalleja kirkkoihin sekä sijoittamalla rahaa kirkon rakentamiseen. Ennusmerkkejä etsittiin avotulen voimasta, lintujen lennoista ja siitä miten siat tökkivät korsiä maassa. Nainen laivassa tiesi epäonnea, mutta sitä sääntöä ei noudatettu tarkkaan, koska jopa laivanvarustajissa oli naisia. Tunnettu varustaja oli turkulainen **Valpuri Innanen** 1500-luvulla.



Itämeren alueella hallitseva järjestö oli Hansa-kauppiaat, jotka perustivat toimintansa pääosin kaupantekoon, joten laivojaan kutsuttiin rauhanlaivoiksi.

Muurien suojaamaa Visbyn satamaa ympäröivät poikkeuksellisesti aallonmurtajat.

Se oli Itämeren tärkeimpiä satamia ja merirosvotukikohtia.

Visby Braun et Hogenbergin kaupunkiatlaksessa Civitates Orbis Terrarum (1572).

Merimiehet olivat tuhon aikaan hyvin taitavia. Huippuosaava laivuri ja perämies pystyi kulkemaan melko heikoilla purjehdusominaisuuksin varustetuilla raakapurjealuksilla vaikeilla vesillä. Oli osattava purjehtia ns. sokeita kiviä vältellen, merkitsemättömillä reiteillä, mentävä myös pimeässä, koska kausi saattoi jatkua marraskuun lopulle asti. Meri-

< Mikko Huhtamies on Pohjoismaiden historian dosentti Helsingin yliopistossa. Tutkimuksissaan hän on käsitellyt Viaporin linnoitusta, saaristolaivastoa, kartografiaa sekä vanhemman ajan merenkulkua, erityisesti haaksirikkoja ja pelastustoimintaa yhteistyössä Museoviraston ja meriarkeologien kanssa. Aktiivipurjehtijana hän on perehtynyt saaristoon omakohtaisesti.



Hollantilaisen merikartoittajan ja perämiehen Lucas Waghenarin kartasto Spiegel der zeewaerd (“Merenkulun peili”) vuodelta 1584 oli maailman ensimmäinen merikartasto. Suomenlahti on siinä ensi kertaa omana karttanaan.

miehen ammatti opittiin käytännössä, usein isältä pojalle. Koska tutkimus perustuu virallisiin papereihin, on Huhtamiehen mielestä kovin harmillista, että niihin ei merkitty merimiesten tuntemuksista mitään. Miten he uhmasivat vaaroja, miten hallitsivat pelkojaan ja miten kestivät pitkiä aikoja olla vailla yhteyksiä perheeseen ja yleensäkin ulkomaailmaan.

Vähitellen meriturvallisuutta saatiin lisättyä merikarttojen avulla. Kustaa Vaasan aikana 1500-luvun puolivälissä tehtiin päätös ihmisten omaisuudesta luetteloista ns. vountileistä, joita tehtiin verotusta varten. Ilman näitä kirjauksia, olisi nykyinen historiantkirjoitus paljon epätarkempia. Oma laivastoa Ruotsi ryhtyi rakentamaan 1526, koska laivoja tarvittiin kauppaan ja sotimiseen. Merenkulku toi rahaa ja rahalla perustettiin kaupunkeja pitkin Suomen rannikkoa sekä mm. Helsinki.

Merellä seilasivat kaupunkien porvareiden laivat, kruunun rahtialukset, ulkomaiset alukset sekä talonpoikaista laivat. Systemaat-

tista tietoa aluksista löytyy, vaikkakin talonpoikaista aluksista niukimmin.

On selvää, että haaksirikkoja sattui usein syksyllä. Harvinainen dokumentti löytyy aluksesta, joka lähti Lohtajalta 1579 mukanaan toistasataa tynnyriä jauhoja, 34 tynnyriä sikaloita, 77 tynnyriä ohraa. Syksy oli ehtinyt sadonkorjuun vuoksi pitkälle, ja syysmyrsky yllätti ja alus haaksirikkoutuu. Tappio oli kirvelevä.

TALVET OLIVAT 1350–1850 KYLMIÄ, sotia käytiin ja jäät estivät merenkulun täysin. Jäätiköitä pitkin saattoi vihollinen myös hyökätä. Talonpoikaista purjealuksia oli 300–400, vaikka ne yritettiin kieltää, koska kruunu koki ne epäileiksi kilpailijoikseen. Huonoina vuosina pienet maaseudun laivat takasivat osaltaan huoltovarmuutta. Haaveri saattoi kokonaisia kyliä köyhyyteen, koska alukset olivat usein yhteisomistuksessa.

Onnistunut purjehdus toi omistajilleen rahaa ja kaikille voita, lohta, hylkeentraania, nahkoja, turkiksiä. Jopa arvokkaita, maus-

teita, viinejä ja hedelmiä. Suolaa tuotiin kaikille. Laivoissa saattoi olla myös matkustajia. Suomesta vietiin kalaa, viljaa, sahatavaraa, nahkoja, hylkeenrasvaa, polttopuita ja voita. Kalaa ostivat erityisesti eteläeurooppalaiset katoliset paastoajan ruoaksi.

Ravinto-opin näkökulmasta on kiinnostavaa, että köyhät söivät ruisleipää, kalaa, naurista ja kaalisoppaa, rikkaat vehnäpullaa, lihaa, voita ja joskus jopa riisipuuroa. Peruna ja sokeri tulivat vasta 1700-luvulla.

MERENKULUN KEHITTYESSÄ tarvittiin laivoja eli Suomesta kuljetettiin puuta ja tervaa telakoille ympäri maailmaa. Näin Itämeri yhdistyi Välimereen, kuten telakoille Espanjaan. Sinne kelpasivat myös suomalaiset veneenrakentajat ja miehistöt. Suomessa ei juuri kasva tammea, mutta myös mänty on sopiva puu laivoihin.

Espanja oli osa Habsburgien monarkiaa ja 1500-luvulla suurvalta ja merimahti. Se tarvitsi laivoja, joita saatiin valmiina tai rakennusmateriaaleiksi Pohjolasta puuta ja tervaa. Lisäksi saatiin Venäjältä Itämeren kautta hamppea ja pellavaa. Itämeren suunnan metsät kiinnostivat, koska Välimeren metsät oli jo hakattu. Laivoja tarvittiin myös siksi, että jokainen meritaistelu vei paljon tammesta tehtyjä sotalaivoja meren pohjaan, miehistöineen. 1450-luvulla tapahtui laivanrakennuksessa iso muutos, kun siirryttiin klinkkeristä eli limilaudoituksesta tasalaudoitukseen. Se tarkoitti, että laivoista pystyttiin rakentamaan isompia ja yksimas-toiseista voitiin siirtyä kolmimastoiseen. Alukset tehtiin usein tuohon aikaan Tukholmassa, mutta rakentajat ja mestarit olivat suomalaisia timmermannoja, joita Turun saaristosta ja Pohjanmaan rannikolta lähti töihin satoja. Skeppsgårdenin laivatelakan tärkeimmäksi mestariksi dokumentti mainitsee suomalaisen **Jaakob Laicon**.

Puulaivojen ongelma oli merestä kiinnittyvät laivamadot, jotka nakersivat pohjan keltavottomaksi. Pohjan matomatto myös hidasti laivan liikkumista, eli tavara liikkui hitaammin ja sotalaivat eivät ehtineet vihollista pakoon. Tervattu pohja ei matoja kiinnostanut ja tervatuista köysistä tuli myös kestävämpiä. Myöhemmin pohjia vahvistettiin kuparilevyillä, joista madot eivät pitäneet. Vaikka eivät tuon ajan laivat kovin pitkäikäisiä olleet, koska kuivatelakoita ei ollut ennen 1750-lukua ja talvi heikensi rakenteita. ↓

Satu Rämö yllättyi dekkareittensa suosiosista

TEKSTI HILKKA KOTKAMAA KUVAT Š BJÖRGVIN HILMARSSON
JA HILKKA KOTKAMAA



Satu Rämö on aloittanut kirjailijanuransa tekemällä matkakirjoja asunpaikastaan Islannista. Hän on kertonut maasta, jossa voi vaeltaa jäätiköllä, nähdä tulivuoren, uida lämpimässä lähteessä, kävellä laavapellolla ja nähdä valaita. Uusimman kirjansa **Rakel** yhteydessä Rämö antoi haastattelun *Merimies*-lehdelle.

– Ensimmäinen matkaopaskirjani oli Matkaopas Islantiin. Se ilmestyi muistaakseni vuonna 2008. Islannista ei tuolloin ollut olemassa ajantasaista suomenkielistä matkaopasteosta, joten ehdotin Mondo-matkailulehdelle sellaisen tekemistä ja onnekseni he innostuivat asiasta. Mondon oppaan jälkeen tein muutamia muita matkakirjoja Islannista ja tarinallisen, autofiktiivisen matkakertomuskirja-trilogian.

Satu Rämön mielestä parhaan käsityksen Islannista saa, jos ei asu Reykjavikissä, vaan maaseudulla.

– Asun Länsivuonoilla eli Luoteis-Islannin lähes kauimmaisessa nurkassa. Kotikuntamme nimi on Ísafjörður. Se tarkoittaa suomeksi ”Jäävuonoa”. Islanti on saari, rantaviivaa on paljon. Ja vuonot tuovat veden lähelle.

– Meri on todella tärkeä elementti islantilaisille. Merellä kulkeminen mahdollisti Islannin asuttamisen 800-luvulla. Kalastus on ollut tärkeä elinkeino Islannissa aina; sekä

ennen vanhaan että yhä edelleenkin. Vulkaanisella saarella on paljon magman kuumentamaa vettä ja kuuma vesi on islantilaisille tärkeä luonnonvara.

Surffausta Länsivuonon aalloilla

Rämön dekkarisarjan romaanihenkilö Hildur harrastaa surfausta. Ei liene sattumaan Länsivuonon tytölle, koska seudulla on usein parhaat aallot. Kun Grönlanninlahdella on voimakas myrsky, myrskyn rippeet huuhtovat Länsivuonoja upeilla aalloilla. Aallot ovat parhaimmillaan talvella.

Myös Islantia ja sen luontoa voi kutsua yhdeksi kirjojen henkilöhahmoksi. Jännittävien tarinoiden ohella ilmenee selvästi, miksi Islanti on niin lumoava.

– Islannissa minua itseäni kiehtoo modernin maailman ja agraarin maailman nopea yhteentörmäys. Siellä tapahtuu köyhän maan nopea rikastuminen 1940-luvulta tähän päivään, suuri ja jylhä luonto vastakoh-tineen eli veden ja tulen jatkuva rinnakkaiselo sekä asetelma, jossa suuri luonto ja pieni määrä ihmisiä kohtaavat toisensa. Luonnonvoimat osoittavat Islannissa usein, että kaikkea ei ihminen voi mitenkään hallita. Se, jos mikä, on aidosti jännittävää.

Rämön kirjojen Hildur on poliisi. Eikä millainen poliisi tahansa, vaan hänen inhimilliset piirteensä ovat lumonneet monet lukijat.



Mannerlaatat kohtaavat eli Islannissa mantereet ovat kasvamassa erilleen ja suurenemassa. Tämä oja laajenee muutaman sentin vuodessa ja miljoonan vuoden päästä paikalla on iso manner, kun taas Amerikan ja Euroopan manner pienevät.

– Hildur tekee mitä haluaa ja elää oman näköistään elämää miettimättä mitä muut ihmiset ajattelevat hänestä. Hän on vähän umpimielinen, mutta silti hyväntahtoinen. Hän on vahva ja viihtyy yksinään. Hänen yk-

sinäisyydessään saattaa olla jotain surumielistäkin, mutta itse uskon, että hän on yksinäinen omasta tahdostaan.

Islannin risteilyturismin nurja puoli

Rakelissa kerrotaan myös merenkulusta. Siinä on tarinaa Islannin rannoille tulevista lukuisista huviristeilijöistä ja samalla se paljastaa asioista massaturismin nurjasta puolesta.

– Risteilyturismi on kasvanut Islannissa hurjasti viimeisen kymmenen vuoden aikana. Osa aluksista kiertää Islantia, osa suunnataa Islannin jälkeen Grönlantiin tai Britanniaan, Norjaankin. Aluksia tulee vain kesäisin. Talviaikaan risteilijät kiertävät lämpimämmillä merialueilla. Risteilyturismi tuo toisaalta matkailutuloja Islantiin: satamamaksuja satamille ja pienissä syrjäisissä merenrantakylissä päiväretkiä tarjoaville matkanjärjestäjille risteilyturistit ovat tärkeä tulonlähde.

– Osa ihmisistä kokee matkustajamäärät liian korkeiksi. Joidenkin mielestä ei tunnu hyvältä, jos rauhallinen kotikylä on yhtäkkiä täpötäynnä matkailijoita. Suhtautumista on monenlaista, enkä minä kirjailijana ota mitään puolia tässä. Käytän vain risteilyturismin kasvua kontekstina fiktiiviselle tarinalleni.

Kirjailijana Satu Rämölle on luontaista kirjoittaa sekoittaen jännitystä, yhteiskunnallisia kipukohtia, Islantia ja erilaisia ihmis-kohtaloita.

– Minulle on tärkeää olla siinä kohteessa, josta kirjoitan. Haluan, että edes jokin asia kirjoissani on totta, ja Hildur-sarjassa ne ovat maisemat, Islannin luonto ja islantilaisen arkielämän kuvaukset. Dekkarikirjailijana murhatapaa enemmän minua kiinnostaa murhan motiivi eli se, miksi ja miten joku ihminen päätyy tekemään niin kamottavan ja peruuttamattoman rikoksen. Yhteiskunnan kipukohtien ymmärtäminen auttaa uskottavan motiivin rakentamisessa ainakin vähäsen.

Satu on kirjoittanut lehtiartikkeleita ja kirjoja jo pitkään, mutta vasta dekkarit yllättivät suurella suosiolla. Mitä mieltä olet kirjojesi suuresta suosiosista. Arvasitko että jotain tällaista on tulossa?

– Olen ollut tyytyväinen jokaiseen kirjaani. Olen pyrkinyt kertomaan tarinan itselleni niin hyvin kuin mahdollista. Se, miten lukijat ottavat kirjan vastaan kun se on valmis, ei ole minun vallassani. Kyllä minä olen kirjojeni näin suuresta suosiosista yllätynyt.

Hämäräbisnestä Islannin huviristeilijöillä



Satu Rämön uusi kirja on saanut nimen Rakel, päähenkilön, islantilaispoliisin Hildurin äidin mukaan. Hildur Runarsdottirilla on poliisitaitojen lisäksi äidiltä peritty ominaisuus, josta hän ei juuri ääntä pidä. Hän on näkijän sukua ja pystyy näkemään tulevia tapahtumia, varsinkin onnettomuuksia ja vakavia rikoksia.

Länsivuonolla kaikki tuntevat toisensa, joten Islannin yhä kasvava ilmiö, rannoilla tungeksivat huviristeilijät, vaikuttavat vahvasti pieniin yhteisöihin. Laivojen jatkuvas-ti vaihtuvat vierailijat tuovat elämää, mutta myös levottomuutta satamiin.

Eräänä päivänä huviristeilijästä horjuu maihin verille hakattu mies. Kuka on Manuel, puhumaton, vaatetuksen perusteella laivan keittiöhenkilöstöön kuuluva henkilö. Miksei hän tahdo takaisin laivaan? Onko häntä pidetty laivassa väkisin? Miksei häntä kysele kukaan? Mitä Manuel pelkää? Miksei hän puhu? Veristen vaatteiden lisäksi hänellä ei ole muuta tavaraa kuin taskussa oleva Venezuelan passi.

Hildur ryhtyy ryhmänsä kanssa töihin. Käy ilmi, että luksusristeilijöille haalitaan köyhistä maista työntekijöitä, joita laivamatkailijat eivät näe, siivoojiksi, keittiöön, tiskiin ja pesulaan. Työpaikastaan he ovat joutuneet maksamaan välittäjälle 5000 dollaria. Työntekijät tekevät pitkää päivää, eivät ansaitakseen juuri palkkaa, vaan maksaakseen velkaansa. Manuelin tyypillisessä tapauksessa kahden vuoden lomattoman työrupeaman jälkeen hänellä on jäljellä vielä 4000 dollaria velkaa. Kielitaidottomina kukaan heistä ei osaa puhua, ei uskalla valittaa eikä todistaa hyväksikäyttäjiä vastaan. Hildur ujuttautuu tarkoin vartioituun laivaan ja kuulee, että keittiö on venezuelalaisen hallussa, siivoojat ovat Aasiasta ja muut ties mistä.

Islannissa risteilyturismi on laajentunut nopeaan tahtiin. Toki 200 maassa toimiva poliisien yhteistyöjärjestö Interpol on tietoi-

nen ja huolissaan kansainvälisen risteilyturismin ympärillä pyörivästä rikollisuudesta. Asiaan on kuitenkin hankala puuttua, koska rikolliset käyttävät hyväkseen kansainvälisillä vesillä liikkuvien huviristeilijöiden monimutkaista juridista asemaa.

Tiedossa on, että henkilökuntaa risteilijöiden eri tehtäviin tarvitaan satoja, ellei tuhansia ja heidän hankintaansa osallistuu hämäräbisneksistä tunnettuja vaarallisia ja häikäilemättömiä ihmisiä. Heidän koneistossaan ei yhden keittiöapulaisen henki paljon paina. Eikä näissä bisneksissä todellakaan pidetä poliiseista, koska kyse on isoista rahoista. Jos nämä tyypit haistavat viranomaistoimintaa lähellä, he ryhtyvät herkästi vastatoimiin. Heidän pelkonaan on, että nuuskivat poliisit paljastavat heidän toiminnastaan työvoiman hyväksikäyttöä, ihmiskauppaa, huumekauppaa ja jalokivien salakuljetusta. Eikä tapauksien selvittely ole helppoa Hildurillekaan, koska risteilijät tulevat ja menevät ja kontrolli laivoissa on tiukkaa. Maissakin kausityöntekijöiden vaihtuvuus oli suurta, eritoten matkailualalta.

Satu Rämö on hyvä lataamaan tarinoihin tunnelmaa, mutta hän tarttuu myös ympärillä oleviin yhteiskunnallisiin ongelmiin. Eli ei ihme, että kirjat kuluivat lukijoiden käsissä. 📖

Kaapelinlaskualus Telepaatti

– ainoa laatuaan

Suomen lipun alla purjehtiva Telepaatti on ainoa suomalainen kaapelinlaskualus, joka pystyy korjaamaan vioittuneita kaapeleita avomeriolosuhteissa pohjoisella Itämerellä. Turussa kotipaikkaansa pitävä erikoisalus on Suomen huoltovarmuuden kannalta kriittisen tärkeä laiva.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA LILACO OFFSHORE



Marraskuussa katkenneet datakaapelit sijaitsevat eteläisellä Itämerellä, jossa meidän huoltosopimuksiimme kuuluvia kaapeleita on vähemmän, kuin nyt nämä kaksikin, Lilaco Offshore-varustamon projektijohtaja **Lauri Lammes** kertoo.

Telepaatti korjaa kaapeleita ensisijaisesti Pohjoisella Itämerellä ja Suomen aluevesillä.

– Markkina-alueemme alkaa pääsääntöisesti Gotlannista pohjoiseen. Meillä on toki huoltosopimuksia myös Tanskan salmiin asti, missä olemme käyneet muutaman kerran.

Lauri Lammes on korjannut vioittuneita merikaapeleita jo 24 vuotta. Viime aikoina kaapeleita on mennyt poikki yhä tiiviimpään tahtiin.

– Miehistön kanssa seuraamme Itämeren tilannetta. Olimme juuri viime viikolla korjaamassa yhtä kaapelia, mutta hieman eri suunnassa.

Lasermittaus apuna datakaapelin vian paikantamisessa

Merenpohjassa kulkee sekä sähkö- että teleliikennekaapeleita. Vaurioituneeseen kaapeliin tehdään ensin vikapaikanmääritykset, ennen kuin työ voidaan aloittaa.

– Kaapelinomistaja ilmoittaa meille vikapaikan sijainnin. Jos puhutaan optisista kaapeleista, niin laserilla pystytään mittaamaan maista tarkka paikka missä on vauriokohta, minkä perusteella osaamme mennä suoraan vikapaikalle ja aloittaa korjaustoimenpiteet. Vianmäärittelyn tarkkuus on todella hyvä, joten vikapaikkaa ei tarvitse kauan hakea.

– Sähkökaapelien vikapaikanmäärityksessä on hiukan enemmän haasteita, mutta vikapaikat ovat löytyneet tähän asti.



Yhdelle viankorjaukselle pitää varata minimissään viikko työaikaa – ja sekin edellyttää hyvää keliä.

Poikkimennyttä kaapelia ei korjata tuosta vain, vaan kaapelinkorjaus on pitkäkestoinen työ.

– Jos kaapeleita alkaa katkeilla sieltä täältä ja tuolta, niin laiva tai kaksi eivät pysy enää perässä. Viankorjaus vie paljon aikaa: kun kaapeli on vioittunut, pitää saada sopiva varakaapeli, sopivat jatkot ja vastaavat, Lammes selostaa ja jatkaa:

– Yhdelle viankorjaukselle pitää varata minimissään viikko työaikaa – ja sekin edellyttää hyvää keliä. Jos on liikaa tuulta tai pikemmin liian korkea aallokko, niin työtä ei pysty mahdollisesti tekemään tai se pitää keskeyttää ja jatkaa myöhemmin sään sen salliessa.

Ajomiehistö, kaapelimiehistö ja kokki

Kaapelinlaskualus Telepaatilla on työstä riippuen noin kymmenen henkeä laivan päällä.

– Kaikilla miehistönjäsenillä on jokin merenkulunpätevyyskirja ja sen lisäksi taitoa sekä intoa osallistua erilaisiin kaapelitöihin. Käytännössä aluksen operoidessa on henkilöstö jaettu oikeastaan kahteen ”porukkaan”: alusta ajavaan henkilöstöön, jotka ajavat alusta vuorokauden ympäri, sekä kaapelimiehiin, joiden päivärytmi seuraa kaapelityön edistymistä. Niin ja kokki hoitaa sapuskat ajallaan omissa syklissään.

Purjehdusaika korjauspaikalle vie oman aikansa. Paikalle päästyä kaapeli nostetaan ylös merestä.

– Kaapeli nostetaan ylös, tehdään siihen ensimmäinen jatko, pistetään väliin tarvittava määrä varakaapelia ja tehdään lopuksi toinen jatko. Sitten se on siinä, Lammes selostaa työnkulkua.

Optisen kaapelin korjaaminen vaatii erityisosaamista. Tehtävää varten aluksen miehistöön on rekrytoitu myös valokuitujen käsittelyyn erikoistuneita miehiä. Toki heistä on tarkoitus tehdä myös merimiehiä.

– Harmittavasti kuitumiehiä on mielestäni vähän yleensäkin Suomessa. On aika haastavaa saada ”maakrapuja” rekrytoitua merihommiin, kun maallakin töitä riittää. Meillä ei ole tarjota kokopäiväisesti kuitu- ja kaapelitöitä vaan mielenkiintoa pitää olla myös kaikkeen laiva-alan puuhasteluihin.

Merenpohjassa kulkevia sähkökaapeleita alusmiehistö ei korjaa, vaan sen teke-

vät sähköyhtiön miehet. Laivamiehet nostavat sähkökaapelit laivan päälle valmiiksi työtä varten.

– Sähköyhtiö lähettää tarvittavat miehet tekemään merijatkot. Työ vaatii ihan eri pätevyyskirjat: laivamiehistö ei jatka jännitekaapeleita, toteaa Lauri Lammes.

Maailman paras kaapelinvalmistaja Pikkalassa Kirkkonummella

Kirkkonummen Pikkalassa kohoaa 185 metriä korkea torni, joka näkyy Hangon tiellä ohi ajettaessa. Prysmian Groupin on tarkoitus ottaa uusi ”torni” tuotantokäyttöön ensi vuonna. Pikkalassa valmistetaan isoja suurjännitteisiä meri- ja maakaapeleita. ”Pikkalassa valmistettuja suurjännitteisiä merikaapeleita tullaan käyttämään laajasti muun muassa suurten meritulivoimapaistojen sähkönsiirtoon Suomen ja Pohjois-Euroopan alueilla”, Prysmian Group kertoo sivuillaan.

Merenpohjaan on saatavilla Suomesta siis hyvin sähkökaapelia, joka on laadultaan maailman parasta. Sen sijaan pidempiä pätkiä optista, eli teleliikennekaapelia joudumme hankkimaan esimerkiksi Ruotsista.

– Suomesta ei tahdo löytyä pitkien pituuksien optisten meri- ja vesistökaapelien tekijöitä tällä hetkellä.

Lähin merenpohjaan asennettavien teleliikennekaapelien valmistaja löytyy Ruotsista, josta saadaan hankittua halutun pituisia optisia valokuitukaapeleita.

– Kyllähän se hienoa olisi, että Suomi olisi omavarainen tässäkin asiassa. Periaatteessa me pystyisimme kyllä – näinhän on ollutkin vielä 2000-luvulla.

– On siis tärkeää, että Suomesta löytyy Pikkalan kaltainen tehdas: se työllistää paljon ihmisiä ja saadaan laadukasta sähkökaapelia maailmalle myytäväksi. Koneet taitavat käydä vuorokauden ympäri, aprikoi Lauri Lammes.

Normaalina rauhanaikana kaapelin vika tiheys on kohtuullisen pieni ja kaapelinlaskualus Telepaatti on pystynyt hoitamaan sille tulleet työkeikat.

– Tosin viime vuosina on ollut kummallisia kaapelivikoja, mutta kuka niistä tietää onko kyseessä tahaton vai tahallinen tapahtuma – luontokin osaa kaapelin katkaista! Ensiviikolla lähemme Telepaatilla taas merelle – tällä kertaa huoltamaan sähköisiä kaapeleita, Lauri Lammes kertoo.

Pohjoismainen kuljetustyöntekijöiden federaatio NTF on kuljetustyöntekijöiden oma **Kalmarin Unioni**

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT PEKKA ROUSI JA NATIONALMUSEUM

Nykyinen Pohjoismainen malli rakentuu pitkälti perinteelle, jossa vallitsevat vahva demokratia, oikeusvaltioperiaate, tasa-arvo, sananvapaus, suvaitsevaisuus sekä kansalaisyhteiskunnan aktiivisuus ja osallistaminen, kestävyysajattelu ja määrätietoinen ilmastotyö.

NTF yhdistää kaikki Pohjoismaat Islantia myöten

Itämeren turvallisuustilanteen kiristyminen on tiivistänyt Pohjoismaista ja baltialaisten kanssa tehtävää yhteistyötä logistiikan saralla. Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan katkaisi useita logistisia kuljetusreittejä itään, joille on etsittävä ja rakennettava korvaajat.

Pohjoismaat ovat kautta aikain tehneet yhteistyötä: on käyty kauppaa, kuljetettu ta-

varoita, vaihdettu ajatuksia ja solmittu suhteita. Pohjolan perän asukkaiden välillä on vahva side ja jaamme pitkän ja rikkaan yhteisen historian. Valtiomuotomme pohjaa demokratiaan.

Pohjoismaisen yhteistyön tiivistäminen on noussut puheeksi monilla eri rintamilta. Myös Suomen presidentti **Alexander Stubb** on puhunut pohjoismaisen yhteistyön merkityksestä: olemme yhtä perhetä. Pohjoismaisessa yhteistyössä ovat mukana Suomi, Islanti, Norja, Ruotsi ja Tanska sekä Ahvenanmaa, Färsaaret ja Grönlanti. Pohjoismaiden ja Baltian maiden välinen yhteistyö on myös tiivistynyt viime vuosina.

Pohjoismainen kuljetustyöntekijöiden federaatio NTF

Pohjoismaiset kuljetustyöntekijät olivat kaukaa viisaita ja perustivat vuonna 1908 yhteisen Pohjoismainen kuljetustyöntekijöiden federaation NTF:n. Sen tavoitteena on yhdistää pohjoismaiset kuljetusalan ammattiliitot. Nykyään NTF on Suomessa, Norjassa, Ruotsissa, Islannissa ja Tanskassa sekä Färsaarilla toimiva 40 eri kuljetusalan ammattiliiton järjestö, joka yhdistää yhteensä 340 000 seitsemään eri kuljetusalan ammattiryhmään kuuluvaa jäsentä.

NTF:n puheenjohtaja on tällä hetkellä AKT:n puheenjohtaja **Ismo Kokko**. NTF:n pääsihteerinä toimii suomalainen **Anu Hietala**, joka työskentelee NTF:n ”päämajasta” Tukholmasta käsin.

– NTF:n toiminnan taustalla on aina ollut sama ajatus, ja se on yhtä tärkeä tänään kuin reilut sata vuotta sitten. Yhteistyöllä, tiedon jakamisella ja toisemme tukemisella yli maarojen voimme paremmin puolustaa ja kehittää jäsentemme työoloja, pääsihteerini Anu Hietala toteaa.

Pohjoismainen työmarkkinamalli

Pohjoismaissa on käytössä pohjoismainen työmarkkinamalli, jossa ammattiliitoilla on keskeinen rooli yhteiskunnan tukipilareina. Tämä malli on luonut alueelle ylivertaisen hyvinvointiyhteiskunnan, ja Pohjoismaat ovat vuodesta toiseen maailman onnellimpien kansojen joukossa.

– Liittojen aseman horjuttaminen ja mallin tuhoaminen on historiatonta ja vastuutonta, Hietala puuskahtaa viitaten Suomen tämänhetkiseen työmarkkinatilanteeseen.

NTF työskentelee pohjoismaisen työmarkkinamallin ylläpitämiseksi ja toimii pohjoismaisten liittojen yhteisenä äänenä varmistaen, että liitot toimivat yhtenä joukkueena myös kansainvälisillä areenoilla.

– Konkreettisenä esimerkkinä tästä oli lokakuussa Marokossa järjestetty ITF:n globaali kongressi, jossa NTF kokosi 140 pohjoismaista edustajaa yhteiseen valmistelukokoukseen ennen kongressin avausta, ja koordinoi vaaleja sekä jäsenliittojen kantoja koko kongressin ajan, NTF:n pääsihteerini Anu Hietala summaa.



Kalmarin unionin synty Margareeta I: Pohjolan vahvin mies oli nainen, ja ehkäpä vielä merirosvo

Luja ja kekseliäs nainen, kuningatar Margareeta I, perusti Kalmarin unionin 1397 ja nousi Tanskan, Norjan ja Ruotsin hallitsijaksi. Kalmarin unioni hallitsi Itämeren lähes 130 vuotta (1397–1523).

Margareeta I syntyi Tanskassa Själlannin saarella. Margareeta oli Tanskan kuningas Valdemar Atterdagin tytär.

Kun Margareeta oli kahdeksan vuotta vanha, hänen isänsä kuningas Valdemar valtasi Gotlannin 1361. Visbyssä käytiin veriset taistelut, joissa kuoli 1800 visbyläistä tanskan joukkoja vastaan. Tuolloin lapsi, tuleva kuningatar Margareeta I todisti taisteluita, mikä vaikuttanee hänen elämäänsä. Gotlanti kuului Tanskalle pitkään ja palautettiin Ruotsille vasta vuonna 1645.

Margareeta vietti lapsuuttaan Visbyssä, mikä toi hänelle ymmärrystä merenkulusta sekä Itämerestä. Toimiessaan Pohjolan hallitsijana hän usutti merirosvoja vihollisten kimppuun.

Vuonna 1365 Margareeta vihittiin Norjan kuningas Haakonin kanssa. Avioliitto mahdollisti Margareetan perillisille kaikkien Pohjoismaiden kruunut. Margareeta ja Haakon saivat yhden lapsen, Olavin.

Kuten tuohon aikaan oli tapana, avioliittojen kautta saatiin oikeus kruunuun. Nyt sitä vaativat ruotsalaiset. Kesken neuvottelujen, Olavi, joka oli valittu Norjan kuninkaaksi, kuoli.

Niin tarina ainakin kertoo, mutta totuutta emme voi tietää. Margareetasta tunnettiin nyt Norjan ja Tanskan valtiasta. Margareeta adoptoi 7-vuotiaan Pommern-Stolpin prinssin, Eerikin, jonka hän lupasi nousevan myöhemmin hallitsijaksi.

Margareeta oli huolissaan Pohjolan väkeä kohtaavista uhista ja mahdollisista valloittajista. Tästä syystä hän joutui tekemään kovimpia uhrauksia, joita ihminen saattaa tehdä, jotta Pohjolan kansa saa elää ja olla rauhasa.

Vuonna 1397 vietettiin lopulta Margareetan lupaamia Eerikin kruunajaisia. Niihin ilmestyi kuitenkin yllätysvierailija, joka ilmoitti olevansa Margareeta biologinen lapsi, Norjan kuningas Olavi.

Eerikin kruunajaisista muuttui surmajaiset. Margareetan väitetty todellisen kruununperijä, biologinen lapsi Olavin, kuolemaan. Margareeta joutui itse todistamaan vieressä, kun Olavi poltettiin elävältä. Adop-

tiopoika Eerik Pommerilainen sai kruunun 1396 ja Itämeri rauhan.

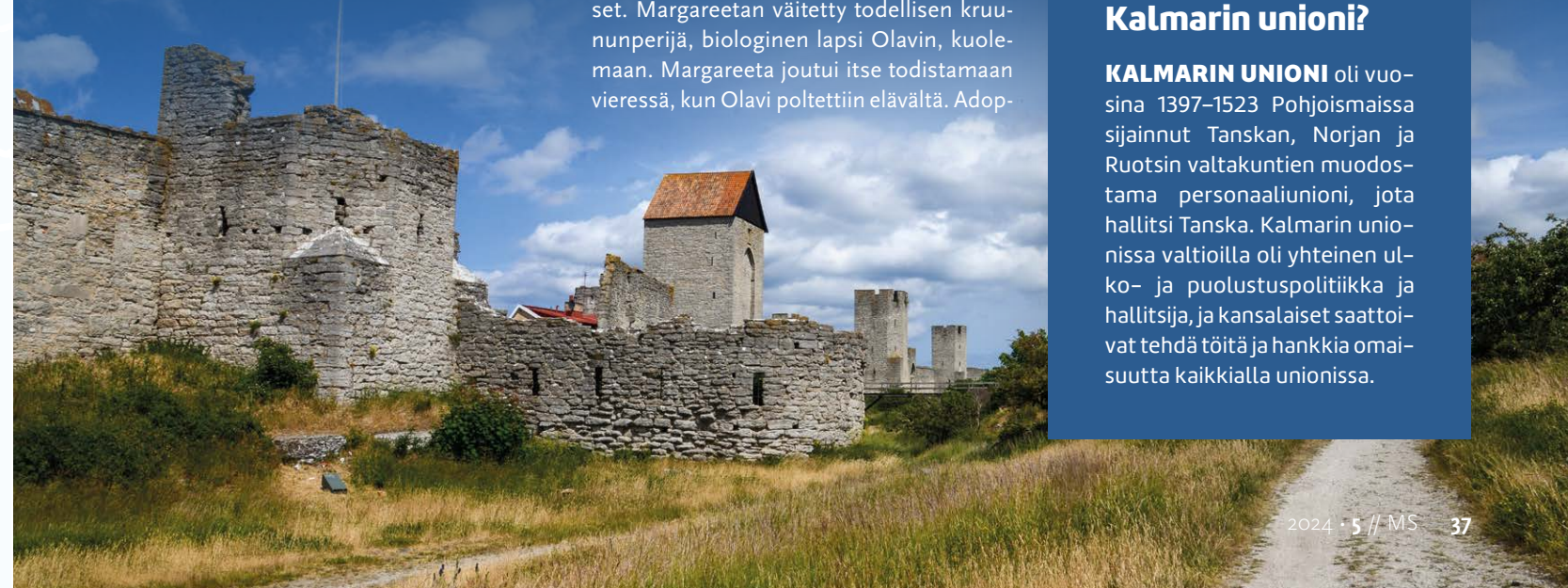
Kalmarin unioni perustettiin vuotta myöhemmin, vuonna 1397 Ruotsin Kalmarissa. Margareeta I tiesi, kuinka yhteisön hyvä ja Itämeren alueen asukkaiden elämä saatiin turvattua yhteisellä pohjoismaiden liittoutumalla pitkäksi ajaksi.

Kalmarin unionissa valtioilla oli yhteinen ulko- ja puolustuspolitiikka ja hallitsija, ja kansalaiset saattoivat tehdä töitä ja hankkia omaisuutta kaikkialla unionissa. Kalmarin unionin alueisiin kuuluivat myös Färsaaret, Grönlanti, Islanti, suuri osa Suomea, pieni osa Pohjois-Saksaa sekä Shetlanti ja Orkney-saaret, jotka siirtyivät 1470-luvulla Skotlannin hallintaan.

Kalmarin unioni kesti Itämerellä lähes 130 vuotta ja sen ajatus elää yhä. ⚓

Mikä on Kalmarin unioni?

KALMARIN UNIONI oli vuosina 1397–1523 Pohjoismaissa sijainnut Tanskan, Norjan ja Ruotsin valtakuntien muodostama personaaliunioni, jota hallitsi Tanska. Kalmarin unionissa valtioilla oli yhteinen ulko- ja puolustuspolitiikka ja hallitsija, ja kansalaiset saattoivat tehdä töitä ja hankkia omaisuutta kaikkialla unionissa.





Kassa vastaa

Miksi verokortin tuloraja on hyvä tarkistaa?

Jos tulorajasi ylittyy loppuvuodesta, myös työttömyyskassan maksama etuus verotetaan perusveroprosentin sijaan korkeammalla lisäprosentilla.

Oman tulorajasi voit käydä tarkistamassa Verohallinnon OmaVero-palvelusta (vero.fi/OmaVero). Jos tulorajasi on ylittymässä, tilaa muutosverokortti etuutta varten.

Verokortin etuutta varten voit tilata helposti Verohallinnon OmaVero-palvelusta. Tilauksen yhteydessä verokortti voidaan toimittaa sähköisesti suoraan kassalle. Tilaamalla verokortin etuutta varten varmistat, että etuuden veroprosentti on ajan tasalla ja vastaa nykyistä verotustilannetasi.

Veroprosenttisi nostetaan vähintään 25 prosenttiin ansiopäivärahaa maksettaessa, ellei toimita kassaan verokorttia etuutta varten.



Esimerkki:

Jos ennakonpidätys palkkaa varten on ollut vaikkapa 15,50 prosenttia, ilman muutosverokorttia ennakonpidätys nostetaan automaattisesti 25 prosenttiin.

Katso tarkemmat ohjeet verokortin tilaamisesta [Vero.fi](https://vero.fi)

Huomaa kuitenkin, että etuuksien veroprosentti voi olla suurempi kuin palkan, koska etuuksista ei tehdä samoja vähennyksiä kuin palkkatulosta. Tästäkin syystä veroprosentti on hyvä tarkistaa etuuksia varten, jotta veroprosentti on mahdollisimman oikea etuutta varten.

2025 alkaen verokortin voimaantulo muuttuu

Tähän asti verokortit ovat astuneet voimaan helmikuun alussa ja tammikuun ennakonpidätykset on tehty edellisen vuoden verokortin prosenttia käyttäen. Nyt tämä käytäntö kuitenkin muuttuu. Vuodesta 2025 alkaen verokortit ovat voimassa heti tammikuun alusta lähtien ja verokortin tulorajat lasketaan koko vuoden tulojen mukaan.

Lue lisää verokorttien muutoksesta [Vero.fi](https://vero.fi)



Veroprosentti ja tuloraja

- Veroprosentti** (ennakonpidätysprosentti) kertoo, kuinka paljon maksat tuloistasi veroa.
- Tuloraja** on arvio tuloistasi verokortin voimaoloaikana. Tähän rajaan asti maksat veroa verokorttiin merkityllä veroprosentilla.
- Jos tulorajasi ylittyy, maksat veroja **lisäprosentin** mukaan.

Lue lisää A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa



Työssäoloehdon ja jäsenyysehdon muutokset Ändringar av anställningsvillkor och medlemskapsvillkor

Jäsenyysehto 1.9.2024 saakka

Jäsenyysehto täyttyy, kun olet ollut kassan jäsen vähintään 26 viikkoa. Myös toisen kassan jäsenyysaika lasketaan mukaan 26 viikkoon, jos olet liittynyt jäseneksi kuukauden sisällä edellisen kassajäsenyyden päättymisestä.

Jäsenyysehto 2.9.2024 alkaen

Jäsenyysehto täyttyy, kun olet ollut kassan jäsen **vähintään 12 kuukautta**. Myös toisen kassan jäsenyysaika lasketaan mukaan 12 kuukauteen, jos olet liittynyt jäseneksi kuukauden sisällä edellisen kassajäsenyyden päättymisestä.

Työssäoloehto 1.9.2024 asti

Työssäoloehto täyttyy, kun jäsen on ollut palkkatyössä vähintään 26 kalenteriviikkoa työttömyyttä välittömästi edeltäneen 28 kuukauden aikana. Viikkotasolla työssäoloehto täyttyy, kun työaika on kalenteriviikon aikana vähintään 18 tuntia ja palkka työehtosopimuksen mukainen.

Työssäoloehto 2.9.2024 alkaen

Työssäoloehto täyttyy, kun jäsenelle on **vähintään 12 kuukautena** maksettu työssäoloehtoon luettavaa palkkatuloa 930 euroa/kk edeltäneen 28 kuukauden aikana. Työssäoloehto voi kerryttää myös ns. puolikkaina kuukausina, kun kalenterikuukauden aikana on maksettu palkkaa vähintään 465 euroa mutta alle 930 euroa.

Medlemskapsvillkor till och med 1.9.2024

Medlemskapsvillkoret uppfylls när du har varit medlem i kassan i minst 26 veckor. Medlemskapstiden i en annan kassa tas med i de 26 veckorna, om du har blivit medlem inom en månad efter utgången av det tidigare kassamedlemskapet.

Medlemskapsvillkor från 2.9.2024

Medlemskapsvillkoret uppfylls när du har varit medlem i kassan i **minst 12 månader**. Medlemskapstiden i en annan kassa tas med i de 12 månaderna, om du har blivit medlem inom en månad efter utgången av det tidigare kassamedlemskapet.

Arbetsvillkor till och med 1.9.2024

Arbetsvillkoret uppfylls när medlemmen under sitt medlemskap har haft avlönat arbete i minst 26 kalenderveckor under de 28 månader som omedelbart föregår arbetslösheten. På veckonivå uppfylls arbetsvillkoret när arbetstiden under kalenderveckan har varit minst 18 timmar och lönen följt kollektivavtalet.

Arbetsvillkor från 2.9.2024

Arbetsvillkoret uppfylls när på **minst 12 månader** har en löneinkomst på 930 euro/månad betalats ut under de föregående 28 månaderna, vilket kan läsas in i arbetsvillkoret. Arbetsvillkoret kan uppfyllas även som så kallade halva månader, när det under en kalendermånad har betalats minst 465 euro, men mindre än 930 euro i lön.

Kassa on kiinni
Kassan är stängd
20.12.2024 — 1.1.2025

Tarkemmat tiedot
kotisivuiltamme
Mer detaljerad information
på vår hemsida
A-kassa.fi

Näin haet ansiopäivärahaa

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

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

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

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

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

Seuraa meitä somessa / Följ oss på some
@AvoinKassa

→ **eAsioinnin** ja tarkemmat hakuohjeet löydät verkko-sivuiltamme.

→ Hakemusten ja eAsiointiin saapuvien viestien vastaus-ajan voit tarkistaa päiväraha-hakemusten käsittelytilanteen yhteydestä.

Så här söker du dagpenning

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

FULLMÄKTIGES RESOLUTION

Finland stannar av – hushållen lever nu ur hand i mun

Vanliga finländare lever nu ur hand i mun. Den stigande inflationen syns på matpriserna. För ett år sedan kunde man fortfarande ha två skivor ost på smörgåsen, nu låter man bli att köpa ost eftersom det blivit för dyrt. I tiotusentals finländska barnfamiljer äter man i dag en ensidigt och näringsfattig kost. Familjernas pengar har helt enkelt tagit slut.

För närvarande lever 120 000 barn i Finland i fattiga familjer. Organisationen Rädda barnen genomför årligen en riksomfattande enkät för barn i åldern 12–17 år. I år besvarades enkäten av 1 653 barn, varav 19 procent berättade att familjen inte har tillräckligt eller regelbundet med mat, rapporterade Helsingin Sanomat den 19 november 2024 om svaren på enkäten.

Människor med sjukdomar kan inte heller längre köpa läkemedel eftersom de inte har pengar. Hälsan försämras – och t.o.m. äventyras – och orsakar till slut en ännu större nedgång för samhället. För att hushållen ska klara sina vardagsutgifter – mat, boende, transport och speciellt el – måste de finansiera sina utgifter och räkningar med kreditkort. Och det gäller alltså dem som fortfarande har god kreditvärdighet. Att finansiera livet med konsumentkrediter gör att hushållen hamnar i en spiral som det är svårt att ta sig ur.

Finansminister **Riikka Purras** berömda nedskärningsiver har kört det finländska samhällets förtroende och tro på sig själv i botten. Förutom prisökningar har människorna under ett drygt års tid matats med ren pessimism och letts med skrämseltaktik: om statskulden växer ens en smula till så kommer vi att gå under. Inte konstigt alltså att vanliga människor har slutat att konsumera och allt vad det innebär: man går inte på någonting, man gör inte någonting, man åker inte någonstans. Man rättar munnen efter matsäcken. Det sista ljuset har släckts.

Finland stannar av. Den försvagade köpkraften hos vanliga medborgare, prisökningarna och den obefintliga konsumtionen har gjort att många finska småföretag har fått problem. När ingen längre köper något eller gör något blir man tvungen att lägga ner verksamheten.

Petteri Orpos regering hade som mål att skapa 100 000 nya arbetstillfällen under sin regeringsperiod. Saldot är för närvarande nästan minus 40 000 arbetstillfällen. I september hade Finland 279 700 arbetslösa arbetssökande. Som jämförelse: Under 1990-talets lågkonjunktur hade Finland 292 000 arbetslösa 1992 och under det värsta lågkonjunkturåret 1994 var antalet arbetslösa hela 408 000. Tittar vi på siffrorna så kan vi konstatera att den

nuvarande arbetslösheten i Finland är lika hög som i början av 1990-talets lågkonjunktur. Även då gjorde **Esko Aho**s borgerliga regering nedskärningar som drabbade framför allt arbetstagare, och tiotusentals småföretagare fick det tufft och fick lägga ner sin verksamhet och sälja ut sin egendom till följd av skulder.

Dagens situation i Finland har mycket dåliga tecken som till stor del påminner om lågkonjunkturen på 1990-talet. Ekonomin är för närvarande inte överhettad, utan underhettad, då finska företag inte får in något kapital eftersom finansierarna inte vågar satsa sina pengar på ett land som ligger i direkt anslutning till Ryssland. Samtidigt sparar Finland sig sjuk, trots att man borde satsa djärvt på tillväxt, grön teknologi och IT-teknik och göra som Sverige: satsa på tillväxt och framtiden. Sverige har gammalt kapital, vilket Finland inte har. Därför måste vi själva våga satsa på ny innovation, kanske genom att låna pengar, för att klara oss på framtidens marknad.

Finland har stark handlingskraft och kompetens, bara vi tror på oss själva. Professorer i energiekonomi berättar att Finland kommer att ha så mycket grön energi i framtiden att det både räcker för oss och blir över och som därför kan säljas om vi bara satsar på utveckling och nya produkter samt framför allt på försäljning. Man måste sluta att skrämma finländarna. Vi har redan skämts så det räcker. Det är dags att vara rask och modig och åka utomlands – som USA och Tyskland – för att sälja våra produkter. Våra isbrytare, våra kunskaper om vintersjöfart, vår besättning och våra kunskaper om grön, utsläppsfri teknologi är den bästa. Vi kan.

Förutom att stärka de finska företagen måste vi även få ordning på arbetstagarnas köpkraft. Våra företag behöver arbetskraft. Bristen på arbetskraft hotar för närvarande att fälla många lovande start up-projekt eller en företagsutveckling som redan har goda framtidsutsikter. Välmående arbetstagare – oavsett om det är en sjöman, energiingenjör, sjukskötare, klasslärare eller lokalvårdare – behöver nu pengar för att leva så att inte alla tankar går åt till att överleva dagen eller fundera över livet. Att undra om det finns tillräckligt med bensin i bilen för att ta sig till jobbet.

Därför slog fackförbunden i FFC ihop sina påsar i höstens löneförhandlingar för att få ordning på arbetstagarnas köpkraft och hålla små och stora företag flytande så att de har resurser – en välmående arbetskraft – för att innovera och bygga nytt. Man måste sluta att leda människor genom skrämseltaktik. Vi behöver ett energiskt och positivt grepp – köpkraft – för att klara oss som land och i världen i dag och i framtiden. [↗](#)

Torrfraktfartyget M/S Prima Viking

Östersjön har militariserats. Att trygga försörjningsberedskapen för Finlands sjötransporter är ett levnadsvillkor för vårt land. Småtonnaget under finsk flagg, dvs. torrfraktfartyg, kan också segla till mindre hamnar och transportera olika typer av projektlaster.

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU



17-åriga Henri Saviaho är den finska sjöfartens hopp och framtid

På däck till M/S Prima Viking i Ingå hamn står den finska sjöfartens hopp och framtid: den 17-åriga praktikanten **Henri Saviaho** från sjöfartsskolan i Raumo (WinNova).

– Man måste stänga luckorna så att det inte kommer in damm i innerutrymmena, säger Saviaho och drar igen de tunga dörarna i fartygets för.

Damm från makadam virvlar omkring på fartygets däck då de stora hamnkranarna lyfter in makadam i lastrummet. Prima Shippings M/S Prima Viking är ett 89 meter långt och 13,17 meter brett torrlastfartyg. Fartygets dödvikt är 4 748 ton. Fartyget är inte för stort, men inte heller litet, utan lagom stort för att trafikera till hamnar av olika storlek på Östersjön.

Hämtfrakt från Östersjöns och Nordsjöns hamnar

Ingå är en av besökshamnarna för fartyget, som kör hämtfrakt. Hämtfraktrafik innebär

transport av gods och produkter mellan sluppmässiga hamnar utan någon regelrätt tidtabell. Frakten avgörs ofta fritt utifrån efterfrågan och utbud. M/S Prima Viking seglar t.ex. till Tallinn, Riga, Klaipeda, Rostock, olika hamnar i Sverige, Polen (t.ex. Stett) och ibland även på Nordsjön.

– Den här gången kom vi till Ingå från Tallinn, förklarar Saviaho.

Han praktiserar på M/S Prima Viking och deltar vant i fartygsarbetet tillsammans med den övriga fartygspersonalen. Saviaho kan också arbeta självständigt, även om han bara är 17 år. Den lugna unga raumobons ålder är häpnadsväckande, för det är sällan man träffar på en lika ung besättningsmedlem på fartygen nuförtiden. Saviahos raskhet och mod väcker respekt, för ett torrfraktfartyg är inte den lättaste arbetsmiljön. Torrfrakt består ofta av dammande bulklast som sprider sig längs fartyget. Det innebär en massa städjobb för besättningen.

– Vi spolar av lastrummet, dvs. rengör det, om vi ska transportera en annan produkt. Innan vi lastar kalk spolar vi alltid av det, sammanfattar Saviaho.

Fartyg under bekvämlighetsflagg trafikerar till finska hamnar

Förutom olika stenmaterial transporterar torrlastfartygen även spannmål. Ibland kan de även ha med sig järnskrot. Den här gången lastas det in i lastrummet på ett stort liberianskflaggat fartyg vid namn Blue One vid kajen intill M/S Prima Viking. Många utländska fartyg under bekvämlighetsflagg, som Liberia, trafikerar också till finska hamnar.

Även om M/S Prima Viking inte längre är något ungt fartyg utan befinner sig i medelåldern är fartyget i utmärkt skick och rent av skiner i sin blåvita kostym vid kajen intill det liberianskflaggade ”skrotfartyget”.

– Vi underhåller fartyget regelbundet, som man ska. Vi var nyligen i Tallinn i en torrdocka, där fartyget målades. Lastrum- ➤



Andrestyrman Milmar Margate började arbeta i rederiet Prima Shipping 2016. Han trivs väldigt bra med sitt arbete i rederiet Prima Shipping.

met sandblästrades och målades också. Lastluckorna underhölls och tätningarna byttes ut. Ett nytt ballastvattensystem (ballast water treatment system) installerades i fartyget, berättar fartygets befälhavare **Oscar Eksten**.

Ett fartyg som underhålls ordentligt håller längre, men tryggar också bättre sjöfarts-säkerhet. Fartyg som seglar under finsk flagg är i gott skick, men alla andra flaggstater tar inte lika bra hand om sina fartyg. Det är inte likgiltigt vilken typ av tonnage som seglar på det grunda Östersjön. Rysslands skuggflotta i synnerhet orsakar oro.

Alla i samma båt

Andrestyrman **Milmar Margate** började arbeta i rederiet Prima Shipping 2016. Han kom till M/S Prima Viking 2020, dvs. före coronapandemin och kriget i Ukraina. Margate har seglat till flera hamnar på Östersjön i sitt arbete på torrlastfartyget. Vad tänker han om det nuvarande säkerhetsläget i världen och på Östersjön?

– Vi sitter alla i samma båt och varje världsmedborgare får dessvärre sin del av

olika konflikter på ett eller annat sätt. Man slipper inte undan någonstans. Även i Asien har läget till sjöss stramats åt och Kina utgör en hotfull närvaro där.

– På Östersjön är läget som tur är fortfarande lugnt och förblir förhoppningsvis lugnt, konstaterar Margate.

Lika många öar på Åland som på Filippinerna

Ålands skärgård består av ungefär 6 700 öar. Filippinerna kan jämföras med Åland, då republiken Filippinerna består av 7 641 tropiska öar. Milmar Margate kommer från staden Tacloban på Filippinerna. Tacloban ligger på ön Leyte, som i sin tur ligger mitt bland de filippinska öarna. Tacloban är lika stort som Åbo och Tammerfors och har drygt 200 000 invånare.

Margate berättar att han trivs väldigt bra med sitt arbete i rederiet Prima Shipping, där han har arbetat i åtta år.

– Jag trivs riktigt bra i det här jobbet. Det är lagom med arbete och körningar, och hamnarna varierar. Arbetet är varierande och de finska och estniska arbetskamraterna är trevliga. Personalen på kontoret är också lätt att ha att göra med, vilket är viktigt, berömmar Margate.

– Fartygsbesättningen och arbetskamraterna är det viktigaste i arbetet – ett bra arbetsklimate – och det som håller kvar mig på

fartyget. Ett bra arbetsklimate hjälper mig att orka med en lång törn på fartyget, vilket för oss filippinare innebär sex månader.

Harmonisk stämning på fartyget

Sex månader är en lång tid att arbeta i ett kör på ett fartyg. Torrlastfartygen besöker olika hamnar och om möjligt går besättning- en i land tillsammans för att t.ex. äta på restaurang så att de kan släppa fartygsarbetet för en stund.

– Jag värdesätter verkligen våra gemensamma stunder och luncher i land, när vi har möjlighet till det. Vi får mycket kraft av dem.

Besättningen på M/S Prima Viking består av åtta personer, vara fyra är filippinare, två finländare, plus en praktikant och två estländare. Det är viktigt att upprätthålla gemenskapen på fartyget och hitta på små sätt att slippa ifrån vardagens knog.

– Vi filippinare sjunger mycket karaoke. Även på fartyget, där vi har karaokeutrustning. Hela besättningen deltar i karaoken. För oss är karaoke är en liknande lyx som bastun är för finländare, säger Margate med ett skratt.

Intill honom ler praktikanten Henri Savi-aho åt filippinarnas karaokeentusiasm och berättar att han också tagit ton uppe på scenen. Från Ingå åker M/S Prima Viking härnäst mot Polen, så under den långa sjöresan klämmer man i med... karaoke, så klart!



Nestori Miikkulainen

På trappan till ett litet torp på en ö i Saimen sitter **Nestor Daguplo**. Ett huvud dyker upp i Saimen, en vikare. – Jaså, är det där en vikare, säger kocken Nestor Daguplo från M/S Prima Viking intresserat och tar en bild med sin mobil.

Visst är det en vikare och dessutom den sällsynta Saimenvikaren, som man försöker skydda. Vikaren har hamnat på affischer i Finland – och till och med på frimärken. Tänk vad världen ändå är liten. Saimenvikaren är för finländarna vad pandan är för kineserna. Jämförelsen med pandan får kocken Daguplo att förstå vilken sällsynt och skyddad varelse Saimenvikaren är i Finland. På Youtube spelar man dessutom **Juha Watt Vainio**.

– Vanhoja poikia viiksekkäitä, gungar kocken Daguplos huvud till musiken och han får ett leende på läpparna.

Musik är vägen till en filippinares själ. Och humor: gamla mustaschprydda pojkar.

– Jag trivs riktigt bra här på fartyget och tänker förresten bli kvar här fram till pensionen, säger Daguplo, som själv är en glad mustaschprydd man.

Fem år på Saimen

I Finland säger man att namnet är ett förebud. Vem vet. Nestor Daguplo känner till Saimens stränder, även om han aldrig sett en vikare.

– Jag seglade på Saimen i fem år. Det är ett vatten jag känner till mycket väl. Jag känner till Villmanstrand och de övriga städerna i området, säger Daguplo som lärde känna Saimen när han arbetade där på rederiet Wagenborgs torrlastfartyg.

Sedan började kriget i Ukraina och trafiken på Saimenkanalen stannade upp. Där upphörde torrlastfartygens – och Wagenborgs – körningar genom Saimenkanalen. Kocken Nestor Daguplo hade arbetat på rederiet Wagenborg från 2004, dvs. i 16 år. Daguplo är i en bra arbetsålder och har blivit van vid att segla på nordiska vatten.

– På Wagenborgs fartyg seglade jag också till de Stora sjöarna i USA, som Montreal. En gång var jag också längst norrut på Grönland. Vi besökte Thule, vars slogan lyder: Let's go to Thule – the end of the World. I Thule finns den nordligaste basen för USA:s flygvapen.

– En gång seglade jag också till Murmansk, men det är mer än 20 år sedan. Vi filippinare gick inte i land alls där, minns Daguplo.

Murmansk oroar

M/S Prima Viking anländer till Ingå hamn den 4 oktober 2024. Samma dag kan vi läsa i Yles nyheter att Ryssland har börjat rusta upp stängda militärstäder nära den finska

gränsen för att få unga soldatfamiljer att komma norrut. Tidigare har vi läst att Rysslands strategiska mål är att förena Östersjöflottan med Norra flottan längs floder, sjöar och kanaler. Rysslands blickar riktas också starkt mot det arktiska området.

Nyheter om Murmansk och den östra gränsen är ingen upplyftande läsning, men det gäller att hålla huvudet kallt på ett sätt eller annat och fokusera på vardagsjobben. Finska torrlastfartyg, som M/S Prima Viking, sköter landets försörjningsberedskapstransporter. Kocken Nestor Daguplo är en av de viktiga besättningsmedlemmar som tryggar frakten till Finlands hamnar. Efter att ha arbetat i 20 år i nordliga vatten, varav det mesta på Östersjön och t.o.m. på Saimen, är Daguplo en nestor inom nordliga vatten och en viktig besättningsmedlem.

– Jag tycker väldigt mycket om att arbeta i rederiet Prima Shipping. Befälhavare Eksten mönstrade på mig när jag var i Pargas och arbetet på Wagenborg tog slut. Prima Shipping är ett bra rederi med en mänsklig arbetstakt. Jag trivs riktigt bra på fartyget och hoppas att jag kan fortsätta här ända fram till pensionen.

Besättningen gör fartyget och på fredag är det pizza, vilket Daguplo nu lagar till besättningen. Sedan är det dags att äta!





Befälhavare Eksten: På ett torrlastfartyg ser du Östersjön mångsidigt

Houtskärbon Oscar Eksten har arbetat som befälhavare på M/S Prima Viking i tre år och började i rederiet 2019. Prima Shippings fartyg är torrlastfartyg.

– Jag arbetade tidigare på Envik, som transporterade last åt t.ex. Finnsementti. Då arbetade jag också på cementfartyget M/S Furuvik, som seglar under svensk flagg (rederi: Eureka Shipping).

Finlands cementproduktion inleddes i Pargas 1914. Där ligger än i dag Finnsementtis bruk och Nordkalk. Huvudråvaran inom den finska cementtillverkningen är inhemsk kalksten. Grundförutsättningen för att tillverka cement är att det finns lokal tillgång till kalksten, och de bästa kalkstensfyndigheterna i Finland har också varit där man har förlagt cementbruken. Förutom i Pargas inledde man 1938 också verksamhet

i Villmanstrand, där Finnsementti alltjämt har ett bruk.

När cementen är färdig skeppas den vidare till kunder i Finland och övriga Östersjöstater. M/S Prima Vikings befälhavare Eksten har transporterat cement och olika torrlaster längs Östersjön många år. Först arbetade han som överstyrman på torrlastfartygen och nu som befälhavare och har alltså gedigen erfarenhet bakom sig. ⚓

Hemlighetsaffärer

SJÖMANNEN: På ett teammöte hade vi en öppen diskussion om rederiets nya planer. Som avslutning på diskussionen konstaterade befälhavaren att ”och så pratar vi inte om dessa konfidentiella saker med någon utomstående, vilket ni ju vet”. Vilken information är konfidentiell och ska hållas hemlig? Vad menas egentligen med affärshemligheter? Förbinder tystnadsplikt som baseras på arbetsavtalet arbetstagare i alla typer av befattningar?

JURISTEN: Arbetstagaren har enligt 4 kap. 1 § i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) en allmän lojalitetsskyldighet, varav en konkret praktisk del är att hemlighålla arbetsgivarens konfidentiella uppgifter och hantera dem omsorgsfullt.

Enligt 4 kap. 4 § i sjöarbetsavtalslagen får en arbetstagare *medan anställningsförhållandet varar inte obehörigt utnyttja arbetsgivarens företagshemligheter eller röja dem för någon annan*. Förbudet gäller alltså och förbinder alla arbetstagare oavsett arbetsuppgift och ställning i organisationen. Förbudet gäller medan anställningsförhållandet varar, dvs. medan arbetsavtalet gäller.

Med ’röja’ avses allt slags utlämnande eller tillgängliggörande av information oavsett om det är i muntlig, skriftlig eller digital form eller t.ex. ett fotografi eller ett videoljud. Med ’någon annan’ avses utomstående personer och parter som inte har rätt till, anledning till eller behov av att känna till den hemliga informationen för att t.ex. utföra arbetsuppgifter. Arbetsgivaren fastställer inom organisationen vem som har denna rätt eller detta behov. Om en företagshemlighet måste berättas för en utomstående, t.ex. en varuleverantör, ska tystnadsplikt inkluderas i upphandlingsavtalet för att skydda företagshemligheten. En hemlighet kan ’utnyttjas’ på många sätt: i en annan arbetsgivares tjänst, själv som företagare i sin egen affärsverksamhet eller t.o.m. genom att sälja uppgifterna till intresserade parter.

Förbudet fortsätter även efter att anställningsförhållandet upphört, om arbetstagaren har anskaffat uppgifterna obehörigt. Med detta avses att man har anskaffat affärshemligheten genom att olovligt berett sig tillgång till eller tillägnat sig den, genom olovlig kopiering, olovlig avbildning, olovligt iakttagande eller annan olovlig hantering av eller genom något annat förfarande som strider mot god affärssed anskaffat handlingar, föremål, material, ämnen eller elektroniska filer som innehåller en företagshemlighet (lagen om företagshemligheter 3 §). Det kan även nämnas att 30 kap. 5 § i strafflagen innehåller bestämmelser om brott mot företagshemlighet. Enligt den ska obehörigt utnyttjande av en företagshemlighet som arbetstagaren fått del av på grund av ett anställningsförhållande bestraffas om det har skett inom två år från anställningstidens slut.

Tidigare gällde förbudet arbetsgivarens affärs- och yrkeshemligheter. Paragrafen i sjöarbetsavtalslagen ändrades 2018, då företagshemlighetslagen (595/2018) stiftades för att genomföra EU-direktivet. I paragrafen hänvisas till denna lag, där *företagshemlighet* definieras mycket teoretiskt och allmängiltigt. Förenklat sett är en företagshemlighet enligt 2 § i lagen information som inte är allmänt känd eller lättillgänglig, som har ekonomiskt värde i näringsverksamhet och som den legitima innehavaren (person eller sammanfattning) har vidtagit rimliga åtgärder för att skydda, dvs. konstate-

rat vara konfidentiell. Lagen innehåller separata bestämmelser om *teknisk anvisning* och förbud att utnyttja den (7 §). Med det avses en instruktion som kan utnyttjas i en affärsverksamhet, som t.ex. en ritning, en mall eller ett recept och som arbetstagaren har kännedom om för att utföra arbetet.

Arbetstagaren är skyldig att hemlighålla även *andra uppgifter än sådana som betraktas som företagshemligheter*. Arbetstagaren ska även omsorgsfullt behandla t.ex. personuppgifter som omfattas av arbetsgivarens dataskyddsansvar. Arbetsgivaren har också i olika samarbets- och upphandlingsavtal förbundit sig till tystnadsplikt på olika nivåer och med olika innehåll, och arbetstagarna ska naturligtvis också följa det. Om och när arbetsgivaren separat framhäver att informationen är konfidentiell, såsom berättas i frågan, omfattas den därmed av tystnadsplikt. I en sådan situation kan och ska man också be att chefen preciserar med vem man kan tala om saken på arbetsplatsen och om och när informationen slutar vara konfidentiell.

Det är alltså också viktigt att veta när någon information inte längre omfattas av tystnadsplikt. Information som tidigare hanterades som en företagshemlighet kan offentliggöras och man kan t.o.m. vilja att det informeras om den och att ordet om den sprids så mycket som möjligt så att en ny produkt säljer.

Brott mot tystnadsplikten leder till *skyldighet att ersätta den skada som vållats*. Ansvarig för att ersätta skadan som vållats arbetsgivaren är förutom den arbetstagare som röjt företagshemligheten även den för vilken arbetstagaren röjde informationen, om denne visste eller borde ha vetat att arbetstagaren hade brutit mot sin tystnadsplikt.

På grund av mångfalden hos företagshemligheter och konfidentiella uppgifter är det skäligt att *på varje arbetsplats* precisera och definiera vilka informationshelter, ämnesområden och t.ex. från vilka källor uppgifter alltid och automatiskt är konfidentiella och ge instruktioner om vilka konfidentiella uppgifter som behandlas. Definitionen kan göras i en bilaga till arbetsavtalet eller i en separat förbindelse som undertecknas av arbetstagaren eller i en anvisning som utarbetas av arbetsgivaren med stöd av arbetsledningsrätten. Maximalt uttömmande anvisningar och ändringar i dem lämnas till arbetstagarna för kännedom och ingår i introduktionsmaterialet för varje arbetstagare. En noggrann definition gynnar såväl arbetsgivaren som arbetstagaren, som inte behöver vara osäker på vad man kan diskutera t.ex. med kunder.

När arbetsgivaren vill säkerställa att arbetstagaren inte röjer eller utnyttjar uppgifter om företaget och dess affärsverksamhet som arbetstagaren fått kännedom om under sitt anställningsförhållande heller *efter att anställningsförhållandet upphör* ska det *avtalas* skriftligen för att undvika senare oklarheter. Tystnadsplikten är nära knuten till *konkurrensförbudet* och avtalet om det, som också regleras i sjöarbetsavtalslagen. Där är det ju fråga om samma sak, dvs. att utnyttja sådan information och kompetens som man tillägnat sig och lärt sig i arbetet efter att anställningsförhållandet upphört. ⚓

SANNALEENA KALLIO

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

Arktis är inte som förr: Det största hotet i den arktiska regionen är klimatförändringarna.

Kalla kriget eller samarbete: Det blåser kallar vindar i den allt varmare arktiska regionen

Arktis har varit stabilt i årtionden trots kärnvapenavskräckningar från USA och Ryssland. Kommer situationen att förändras nu när Nato växer sig starkare medan Ryssland vill behålla sin väpnade överlägsenhet?

– Klimatförändringarna utgör ett mycket större hot mot Arktis än Ryssland, säger Finlands ambassadör för Arktis, Petteri Vuorimäki från utrikesministeriet.

TEXT JUHA GRANATH BILDER JUHA GRANATH OCH SHUTTERSTOCK

Jag anser att medlemsstaterna i Arktiska rådet skulle kunna skilja vetenskaplig forskning och miljöskydd från utrikes- och säkerhetspolitik, säger professor Lassi Heininen.

Arktisambassadören Petteri Vuorimäki, som reser runt om i världen, betonar att Finland är internationellt intressant eftersom det är ett arktiskt land. När arktiska Finland talar är andra tysta och lyssnar.

Arktis, eller den arktiska regionen, har intresserat soldater, politiker och forskare i århundraden. Arktis omfattar jordens nordligaste regioner. I Finland kan man korsa gränsen bl.a. vid polcirkeln, i jultomten by utanför Rovaniemi.

– Arktis börjar i Vancouver i Kanada och slutar i Vladivostok i Ryssland. Det innefattar centrala Ishavet och Nordpolen. Enligt vår arktiska politik hör hela Finland också till Arktis, säger utrikesministeriets ambassadör för Arktis, Petteri Vuorimäki.

Den långvariga stabiliteten i den arktiska regionen har ifrågasatts. Regionens växande militära betydelse ställer nya krav på Nato-Finland. Den kraftiga uppvärmningen av Arktis innebär fler och kraftigare perioder av värme, kraftigt regn och torka även i Finland.

Regeringsprogrammet känner inte till den arktiska regionen

Försvarsminister Antti Häkkinen skriver i tidningen Kadettikunnan Kylkirauta att en omfattande säkerhetspolitisk översyn av den arktiska regionen är något nytt för finländarna. Kolahalvön, som är en del av den arktiska regionen, är ett nyckelområde för Rysslands kärnvapenavskräckning.

– Som medlem i Nato måste vi se på regionen ur ett ännu bredare perspektiv. Vårt försvarspolitiska tänkande måste också ta

hänsyn till våra allierades behov och alliansens planer, konstaterar försvarsminister Häkkinen.

Försvarsministerns ord har bokstavligen inkluderats i regeringsprogrammet. Enligt det är vårt land profilerat i Nato för att säkra Arktis och Östersjön. Regeringsprogrammet nämner inte den internationella politiken för den arktiska regionen, utan Arktis nämns endast i samband med Nato.

– Det värsta är att man inte ser något annat än militärpolitiska hot. Jag vill betona att de arktiska invånarnas välbefinnande, hållbar utveckling och förbättring av ursprungsbefolkningarnas förhållanden kräver investeringar, grön omställning samt både fysiska och digitala förbindelser, säger Vuorimäki.

Arktiskambassadören Vuorimäki, som reser runt i världen, betonar att Finland är av internationellt intresse eftersom det är ett arktiskt land. När arktiska Finland talar är andra tysta och lyssnar.

– Finlands köldexpertis intresserar, oavsett om det handlar om isbrytare, varvsteknik, byggande av bostadshus, kläder, skyddsutrustning eller telekommunikation. Att betona den arktiska identiteten utgör en konkurrensfördel för Finland som alla inte förstår i tillräcklig omfattning.

Den arktiska regionen innefattar Norra ishavet runt Nordpolen samt delar av Ryss-

land, Alaska, Kanada, Grönland och Norden. Mer än hälften av den arktiska regionen ligger i Ryssland.

Kärnvapen och hotbilder

När Finland och Sverige gick med i Nato till följd av kriget i Ukraina blev Arktis alliansens norra flank. Vad händer med stabiliteten när Ryssland behåller sin militära överlägsenhet och Nato vill försvara sina norra delar och integrera Finland i Nato?

– Området är fortfarande lugnt, men spänningarna ökar. Nu när vi inte har någon aktiv dialog med Ryssland finns det en risk att situationen eskalerar t.ex. om en olycka feltolkas, säger Arktiskambassadör Petteri Vuorimäki.

Den arktiska regionen är ett viktigt testområde för Rysslands kärnvapen- och missilsystem. Den ryska norra flottan har placerat sina atomdrivna och strategiskt viktiga fartyg vid Murmansk-basen.

Lassi Heininen, pensionerad professor i arktisk politik vid Lapplands universitet och numera gästforskare vid Alexander-institutet vid Helsingfors universitet och chefredaktör för journalen Arctic Yearbook, påpekar att den arktiska regionens kärnvapenstrukturer har funnits där sedan 1970-talet.

– USA och Ryssland är kärnvapenstater i den arktiska regionen. Nato har inga kärnvapen där. Tredje parter har inget där ➤

Flygfoto över Murmansk.
Bild: Shutterstock / Melnikov Dmitriy



Renskötare i Nadym, Ryssland.
Nadym ligger i Yamal i Nentserna
(nordvästra Sibirien) vid Norra
ishavets strand. Bild: Shutterstock /
Evgenii Mitroshin



Svalbard är en ögrupp som tillhör Norge i Norra ishavet.
Bild: Shutterstock/Remo Thommen

att göra, så därför kan USA och Ryssland fortsätta det samarbete i Arktis som började i slutet av det kalla kriget, säger Heininen.

På senare tid har det kommit nyheter om bl.a. ryska missilkorvetter som övar på krig i Ladoga och som ska flyttas till Ishavet, ett skadat fartyg från Murmansk som transporterar explosiva kemikalier, och skador på en gasledning och datakablar i Östersjön.

Kyliga fakta. Enligt Finlands regeringsprogram är vårt land profilerat i Nato för att säkra Arktis och Östersjöområdet. Arktiskambassadör Petteri Vuorimäki från utrikesministeriet kritiserar inte regeringsprogrammet, utan säger att Finland kommer att ge militäralliansen betydande styrka.

– Finland har starka luft- och markstyrkor och kan arbeta i kyla. Om situationen på Östersjön stramas åt kommer Rysslands väg till världshaven att gå via den arktiska regionen och den öppna Nordsjöpassagen.

Som medlem i ett internationellt forskarteam har forskaren i geo- och säkerhetspolitik Lassi Heininen deltagit i möten med det ryska säkerhetsrådet och besökt de norra regionerna av Ryssland med sina vänner.

– Det är farligt att skapa bilder av hot och fiender i den internationella politiken. När den militära situationen stramas åt i Norden kommer vi att vara de första att vara i fara, och svenskarna kommer att haka på. Det lönar sig att tänka över noga vad man ska göra och vad man inte ska göra, säger Heininen.

Vad är då det största hotet i den arktiska regionen, Petteri Vuorimäki och Lassi Heininen?

– Klimatförändringarna. Utan tvekan, säger Vuorimäki.

– Klimatförändringarna. Klimatförändringarna. I en krigspsykos glömmar man att det framför allt är en fråga om säkerhet, säger Heininen.

Nära det oåterkalleliga

Under de senaste decennierna har Arktis värmts upp hela fyra gånger snabbare än resten av världen. Det orsakar bl.a. smältande istäcken, stigande havsnivåer och förändringar i naturens mångfald.

Arktiskambassadör Vuorimäki betonar att man håller på att närma sig en kritisk brytpunkt i Arktis, dvs. en situation bortom vilken naturen inte längre upprätthåller sig själv eller de människor som är beroende av den. Det kan leda till enorma förändringar framöver.

– Om havsvattnet värms upp till en viss gräns går det inte längre att stoppa uppvärmningen. Vetenskapen känner ännu inte till alla kritiska brytpunkter, men en enorm förändring kan vara att havsströmmen som värmer upp de norra havsområdena stannar upp.

Försvarsminister Antti Häkkinen ser att klimatförändringarna också medför lättnader för sjömän. I tidningen Kylkirauta konstaterar han att ”Nordostpassagen blir allt enklare att använda till följd av klimatförändringarna och havsvägen från Europa till Asien blir kortare.”

Professor Lassi Heininen har besökt ryska isbrytare ett par gånger för att utforska de arktiska havsområdena. Enligt Heininen skapar klimatförändringarna nya möjligheter för sjöfarten, men också problem.

– Det är ingen idé att föreställa sig att det norra havsområdet skulle mista sin is helt och hållet. En isbrytare bryter visserligen is,

men är klumpig i en tjock sörja. Klimatförändringarnas utveckling försämrar bl.a. förutsägbarheten och höjer försäkringspremierna.

Lassi Heininen påpekar att den allt snabbare smältningen av permafrosten redan har omedelbara konsekvenser i den arktiska regionen. All slags planering och byggande blir svårare och mycket dyrare och traditionella näringsverksamheter blir omöjliga.

– Det bor ett tiotal urbefolkningar i Arktis som lever på fiske, renskötsel, säl och valfångst. Nu vågar de inte längre ge sig ut på vårisen. De måste hämta mat långt ifrån i burkar, och maten är långt ifrån deras vanliga kost. Det är en småsak för oss, men livsviktigt för dem.

Arktiskambassadör Vuorimäki betonar att vi måste fokusera all vår uppmärksamhet på att stävja klimatförändringarna inom den arktiska regionen.

– Klimatförändringarna utgör ett enormt hot mot våra barn och barnbarn. Om någon förringar deras betydelse har de inte sett bortom rubrikerna, säger Vuorimäki.

Kalla kriget eller samarbete

När Ryssland anföll Ukraina i februari 2022 uppstod det samtidigt en paus i samarbetet mellan de sju västländerna i Arktis och Ryssland. Arktiska rådet, det viktigaste samarbetsorganet mellan de arktiska staterna, avbröt all verksamhet med Ryssland.

Arktiskambassadör Petteri Vuorimäki betonar vikten av de beslut som fattats under Arktiska rådets 28-åriga historia.

– Rådet gjorde klimatförändringarna i den arktiska regionen till en del av de globala klimatförändringarna. Rådet behandlar alla viktiga frågor som rör regionen, såsom

ursprungsbefolkningarnas rättigheter, katastrofberedskap och fartygsstrafik.

I våras närmade man sig dock de ryska forskarna. Arktiska rådets arbets- och expertgrupper sammanträdde virtuellt. Man har fortfarande långt kvar att gå innan man är tillbaka till det normala, eftersom Arktisambassadörerna och ländernas ministrar inte träffar sina ryska kollegor ansikte mot ansikte.

– Jag har inget med mina ryska kollegor att göra, sammanfattar Vuorimäki. Professor Lassi Heininen, Internationellt känd som Mr. Arctic, korsade istället gränsen och deltog i konferensen Fjärran Östern och Arktis 2024 i Moskva i våras. På Lapplands universitet blev man upprörd över resan och sade upp Heininens kontrakt som professor emeritus.

– De tryckte på panikknappen. Enligt Helsingfors universitet bröt jag inte mot undervisningsministeriets bestämmelser eftersom inbjudan kom från en internationell organisation. Mitt kontrakt som gästforskare vid Helsingfors universitet fortsätter.

Helsingin Sanomat lyfte i sin ledare fram oron för att ”Klimatkrisen har fått ge plats för krig och konflikter i folks tankar och beslutsfattarnas attityder. Vi borde däremot kunna enas om den gemensamma planeten även mitt i en kris.”

Professor Heininen påpekar att vetenskaplig frihet garanteras i grundlagen.

– Jag anser att de åtta medlemsstaterna i Arktiska rådet borde kunna skilja vetenskaplig forskning och miljöskydd från sin utrikes- och säkerhetspolitik. Samarbete kring vetenskap och miljö bör vara tillåtet trots den nuvarande situationen, säger Heininen. [↕](#)

Taiwo Joseph, verksamhetschef på ett nigerianskt olje- och gasbolag, frågar sjöfartsmyndigheterna:

Finlands och Sveriges isbrytare är gamla. Hur kan man hålla dem i gott skick och få dem godkända i besiktningarna?

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU

Den 22 oktober 2024 samlades Finlands och Sveriges sjöfarts-kuster på det gemensamma seminariet *Fairway Forward* i Helsingfors. På seminariet diskuterade man den gröna omställningen inom sjöfarten och hörde en aktuell paneldiskussion om säkerhetsläget på Östersjön. Specialtemat på seminariet var isbrytnings-samarbetet mellan Finland och Sverige.

Yrkesskicklig besättning på isbrytarna

Den knivigaste frågan på seminariet ställdes av **Taiwo Joseph** från Ekvatorn. Han frågade **Erik Eklund**, chef för svenska Sjöfartsverket, hur man håller isbrytarna – som börjar bli 20 år gamla – i gott skick och får dem godkända i besiktningarna.

– Jag har förstått att isbrytarna har en mycket yrkesskicklig besättning som t.o.m. själva kan tillverka reservdelar till fartyget om de inte kan få tag på några. På så sätt kan man hålla isbrytaren i drift fram till slutet av säsongen utan att den går sönder, preciserade Taiwo.

Isbrytaren Voima utanför Fredrikshamn.

Fler isbrytare behövs

Frågan om isbrytarnas ålder och funktions-skick slog huvudet på spiken. Finlands och Sveriges traditionella isbrytare är gamla och båda länder behöver förnya sin isbrytnings-flotta. Behovet av isbrytare ökar. Fartygen som behöver assistans in i finska hamnar är större. Fartygen måste köras långsammare så att de förbrukar mindre bränsle och orsakar färre utsläpp. Fartygen har en sämre isförmåga. Klimatförändringarna gör också att isen på Östersjön förvandlas till en sörja och drivis som fartyget inte kan ta sig igenom utan hjälp av en isbrytare. De nya isbrytarna bör också vara större så att de i fortsättningen kan hjälpa fartyg in i finska hamnar.

Förhållandena är annorlunda vid Ekvatorn, där solen gassar.

– I Nigeria har vi ingen vinter. Vi har bara torka och regnperioder, sammanfattar Taiwo.

I Norden blir det kallt och därför är det viktigt att rusta sig. Taiwo Joseph lyssnade

med stora ögon på paneldiskussionen på Fairway Forward om Finlands, Sveriges och Baltikums isbrytning.

– Den svenska sjöfartsmyndigheten berättade att Sverige har sex brytare som har en genomsnittlig ålder på mer än 20 år. Det gjorde mig bekymrad över hur fartygen håller sig i funktionsskick under krävande isförhållanden.

Verksamhetschefen på Novia i Åbo

Taiwo Joseph tycks ha rätt så goda kunskaper om vintersjöfarten. Han är verksamhetschef för olje- och gasbolagen Petrosstuff i sitt hemland Nigeria och har arbetat i elva år med att utveckla bolagets kombinationsfartygsverksamhet.

– Jag arbetar på affärssidan på Petrosstuff och har aldrig seglat i isförhållanden i Skandinavien. Däremot har jag läst mycket om vintersjöfart och isbrytning.

Nigeria är ett av de största oljeproducerande länderna i Afrika. Landet producerar dagligen 1,5 miljoner fat olja och har 15 pipelines i drift.

Hur hamnade den nigerianska verksamhetschefen för ett oljebolag i Åbo i Finland för att studera till sjökapten?

– Jag har arbetat länge inom sjöfarten, men förstod att jag måste fördjupa mina

affärskunskaper. Jag kollade upp i vilket land jag skulle kunna lära mig mer om branschen och kom på att Finland har en lång och tjänstfull sjöfartstradition och enastående kunskaper om marinteknologi.

– Därefter skrev jag 'Finland' i Google Maps för att se var Finland ligger.

– Sedan hittade jag Novia (UAS) på nätet och på den vägen är det, berättar Taiwo Joseph, som studerar andra året på sjökaptensutbildningen i Åbo.

I Finland är det brist på sjöfarare och fartygen automatiseras

Skulle han kunna tänka sig att arbeta i Finland efter sina studier?

– Jag bor fortfarande i Nigeria. Om Finland har ett bättre jobb att erbjuda så skulle jag kunna bli kvar. Om inte, åker jag tillbaka till mitt hemland, som jag älskar.

Det råder brist på sjöfarare i Finland för närvarande, är du medveten om det?

– Det är jag: Det råder brist på sjöfarare i Finland för närvarande, vilket driver den finska marinindustrin till att bli ännu mer autonom så att det behövs färre anställda på fartygen. Fartygen robotiseras. Jag är fullt medveten om denna utveckling: det är vad det är, konstaterar Taiwo något lakoniskt.

Nigerianer har fått arbete på egna fartyg

I Nigeria har man enligt Taiwo lagt ner mycket arbete på att skapa arbetstillfällen för nigerianer, alltså landets egna medborgare, på fartyg under nigeriansk flagg.

– På 2010-talet, dvs. för 10–15 år sedan, hade fartygen i Nigeria fortfarande många utländska befälhavare och maskinbefälhavare. De kom t.ex. från Indien, Ukraina och Ryssland.

– De senaste 5–7 åren har det däremot skett en förändring. Vi har fått nigerianer som befälhavare och maskinbefälhavare samt elektriker (eto) på våra fartyg, vilket är fantastiskt! Det har hänt genom att nigerianerna har studerat på annat håll och skaffat sig arbetserfarenhet, vilket har gjort det möjligt för dem att avancera i sin karriär.

Nigeria utvecklar för närvarande starkt sin egen sjöfart. Hur många fartyg seglar under nigeriansk flagg?

– Om jag minns rätt är det enligt mina beräkningar ett tusental fartyg (alltså inte bruttotonnage).



Taiwo Joseph arbetar som verksamhetschef i ett nigerianskt olje- och gasbolag Petrosstuff.

Och hur många sjöfarare finns det i Nigeria?

– Det har jag inga siffror på. I Nigeria registreras alla sjöfarare i ett nationellt sjömansregister på samma sätt som Traficom i Finland för ett sjömansregister.

Sjömansyrket värdesätts i Nigeria

Slutligen en mer personlig fråga: Måste sjömännen i Nigeria betala arbetsförmedlare så som de gör t.ex. på Filippinerna, där arbetsförmedlarna tar ut en avgift från sjömännen för att erbjuda arbete?

– Du milde! I Nigeria behöver man inte betala något för att få jobb. Absolut inte.

– Man kallas till en intervju baserat på sitt CV och om man är behörig går man vidare till en arbetsintervju och arbete.

Värdesätts sjömansyrket i Nigeria?

– För närvarande är sjömännen mycket väl ansedda. Det beror på att fartygen är dyra: de kostar t.ex. 20 miljoner, men erbjuder människor jobb och inbringar pengar till staten. Sjömännen värdesätts alltså både som arbetstagare och som medlemmar i vårt samhälle.

Världen har förändrats i och med kriget i Ukraina, och Ryssland är för närvarande aktiva i flera gamla franskkolonier i Afrika. En rak fråga: har ryska Wagnergrupper setts till i världens näst befolkningsrikaste land Nigeria?

– Wagner, säger Taiwo och funderar länge på namnet.

Sedan förstår han vad det är tal om.

– Vårt land är inte vän med Ryssland, vi samarbetar inte med Ryssland. ⚓

Mot de Stora sjöarna!

Finländska företagsledare måste göra sina företag kända i Amerika

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER URHO KEKKONENS ARKIV OCH SHUTTERSTOCK

Makten skiftar i USA. Finländska företagsledare: Ta er ur apatin och sätt igång! Nu om någonsin är det dags att lära sig av den framlidne presidenten **Urho Kekkonen**, som inte bara åkte skidor utan också roade sig. Kekkonen var framsynt och såg till att ha ett varmt förhållande även till väst. Kekkonen besökte också Hawaii, där han som aktiv motionär visade hur man dansar hula hula. På den tiden fanns det ännu inga sociala medier men Kekkonen, om någon, visste vilken kraft bilder har.

USA är Finlands största exportland

Finländarna har redan under en längre fått lära sig att skaka av sig sin anspråkslöshet och uppmanats att rejält lyfta fram sina kunskaper i Amerika: Finland is best: yes, yes, yes! År 2022 blev USA Finlands största exportland. **Mikko Hautala**, tidigare am-

bassadör i Washington, påpekade i Helsingin Sanomat redan i augusti 2024 att finländarna behöver lära sig bli flytande på säljsnack.

Man behöver kontakter, beslutsamhet och pengar

USA erbjuder finska företag stora marknadsmöjligheter, bara vi lär oss att slå oss för bröstet i väst. Vi har bra produkter och goda kunskaper och vi har inget att förlora. Så det är bara att sätta fart och bege sig till de Stora sjöarna!

En del finska företag – som rederier – har redan känt på vindarna i USA och tagit ett steg mot Eldorado på sina marknader. USA och Kanada samt Alaska, som tillhör USA, erbjuder Finland en enorm potential inom

sjöfarten: enbart Alaska har nästan 11 000 kilometer lång kustlinje. Större delen av området är täckt av is under halva året precis som i Finland, så behovet av arktisk sjöfartsexpertis är enormt. Finland har både kunskaper, utrustning och besättning.

ICE Pact-resolutionen

USA:s intresse för Finlands arktiska expertis förseglas i somras när USA:s president **Joe Biden**, Kanadas premiärminister **Justin Trudeau** och Finlands president **Alexander Stubb** undertecknade ICE Pact-resolutionen i juli. Avtalet gäller just isbrytning och kunskaper om vintersjöfart: USA och Kanada

behöver fler isbrytare och Finland har den expertis som krävs.

När det gäller efterfrågan kunde det inte finnas en enklare marknad för säljaren: Den andra parten har ett skriande behov av nytt tonnage och ny besättning. Resolutionen fördes till bordet på ett silverfat och förseglades med presidenternas underskrifter. Klimatet förändras och behovet av isbrytningsutrustning, kunskap och besättning är stort i USA, Kanada och Alaska.

Finska sjömän och experter på vintersjöfart arbetar redan i Amerika

Det verkar som om man har känt på isen. Det har rapporterats från höga nivåer i USA att landet är redo att skaffa isbrytare från Finland, så man kan bara undra varför ledarna och delegationerna för den arktiska sjöfarten inte sätter igång och beger sig till andra sidan polen med ishacken i handen.

En del finska experter på vintersjöfart och sjömän har också tröttnat på det flegmatiska tillvägagångssättet. Befäl med er-

farenhet från finska isbrytare har på eget initiativ åkt iväg för att arbeta med vintersjöfart i USA. Arbetet lär också vara meningsfullt, eftersom isbrytarna kör och arbetar i området under en lång tid, så landskapen förändras. Lönen är tydligen också okej.

Det kan naturligtvis vara så att nyheterna från andra sidan polen är lite "kryddade", men att man lämnar ett bra arbete här hemma för att arbeta utomlands är en signal som bör noteras. Finländarna måste lära sig av de som åkt att ett klokt risktagande ibland ger både lärdomar och kunskaper.

Det finska isbrytningsrederiet Arctias kombinationsisbrytare Fennica fick ett uppdrag i Baffinbukten i Kanada, där fartyget har arbetat från hösten ända fram till den finska isbrytningssäsongen. Därefter måste båten återvända hem från Kanada.

Avtalet innefattar tonnage och besättning

Finland måste såklart sköta sin egen vin-

tersjöfart och hålla farlederna till våra hamnar öppna. Det är däremot ingen idé för ett fartyg som har kommit igång ordentligt i Kanada att återvända hem mitt under säsongen. Det vore klokt om Finland nu satsade på att skaffa ett eget isbrytningstonnage och sålde vår egen utrustning – som naturligtvis inkluderar expertis, dvs. isbrytarbesättning – till dem på andra sidan polen. USA är känt för att vara protektionistisk – ännu mer än Finland – men det är fullständigt motiverat och en del av handelsavtalet att vintersjöfartsexpertisen och avtalet innefattar både tonnage och besättning. De finländska sjömännen har de bästa kunskaperna om vintersjöfartens förhållanden och vet hur man opererar dyra fartyg under utmanande isförhållanden.

Marknadsförhållandena är lysande och isen är på väg. Nu har vi ett utmärkt tillfälle att öppna upp marknaden i USA, Kanada och Alaska och inte bli liggande på is. 🇺🇸



President gjorde ett statsbesök till USA 1961. Presidentparet i sällskap med Sam Pryor. Bild: Urho Kekkonnens arkiv

*Kommande generationer kommer att uppleva
törst i Finland om vattenresurserna privatiseras*

Vatten- och skogsindustrin är Finlands *rikedom*

Vattenförsörjningen är en nödvändighetstjänst. Att ens delvis sälja den till utländska ägare är inte ändamålsenligt och främjar inte syftet med lagen om vattentjänster.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER GETTY IMAGES OCH ADOBE XPRESS

I slutet av sommaren lade regeringen fram ett förslag om att göra om lagen om vattentjänster. Förslaget erbjuder externa investerare möjlighet att köpa och därmed äga t.ex. 49 procent av ett kommunalt vattenverk. I praktiken kan alltså hälften av Finlands vattenresurser i fortsättningen vara privatägda. Regeringens förslag om att göra om lagen om vattentjänster lämnas till riksdagen senvåren 2025. Regeringen föreslår att lagen om ändring av vattentjänstlagen träder i kraft redan 1.1.2026.

Förslaget väcker stor oro – hur säkerställer vi att alla finländare i framtiden har tillgång till vatten utan kostnad eller till rimlig kostnad? Svaret? Det gör vi inte. En privat ägare av vattenresurser eller ett privat företag har alltid rätt att bestämma till vilket pris och till vem de säljer vatten – eller om de säljer det överhuvudtaget.

Finland har stora grundvattentillgångar som lockar finansmän från t.ex. torra Mellanösternländer som har gott om oljepengar, men inte dricksvatten. Det råder också brist på rent grundvatten i Kina. Stora övernationella bolag, som Coca-Cola, säljer för närvarande läskedrycker på flaska, men i

framtiden skulle de säkert få bättre betalt för färskvatten, som det inte finns tillräckligt av i dag heller. Vatten är också relativt enkelt att buteljera och sälja.

Det som en gång sålts går inte att ta tillbaka

Det är lättare för riksdagen att stifta lagar än att ta tillbaka redan genomförda företagsaffärer. Om ett stort multinationellt företag eller t.ex. en teknikmiljonär får en idé och får kontroll över aktierna i ett stort antal finska vattenverk får de ett starkt fotfäste i vårt land som blir mycket svårt att få bort. 30.10.2024 rapporterade Yle att 48 procent av jordens yta led av extrem torka i minst en månad förra året, enligt rapporten Countdown i den ansedda vetenskapliga publikationen The Lancet. Vattenbristen kommer bara att förvärras i framtiden.

Vi finländare måste se till att vi behåller landets nationella vattenreserver i egen ägo. Om våra vattenreserver privatiseras kommer vi sannolikt att bli tvungna att köpa vatten på flaska till dyrt pris i fortsättningen eftersom det kanske t.o.m. blir krig om dricksvattnet i framtiden.

Vattenförsörjningen måste förbli i kommunal ägo till hundra procent

Det bor drygt en miljon finländare i huvudstadsregionen. Vattnet i Helsingforsbornas kranar kommer från Päijänne. HRM:s vattenförsörjning har två anläggningar som producerar dricksvatten i området: vattenreningsverket i Gammelstaden och vattenreningsverket i Pitkääkoski. Det vore oroande om 49 procent av dricksvattnet för en miljon finländare i fortsättningen kunde produceras av t.ex. ett utländskt bolag. Privatiseringen av vattenförsörjningen väcker också stor oro för vattenförsörjningens försörjningsberedskap.

– Vattenförsörjningen är ett monopol och en nödvändighetstjänst, så att ens delvis sälja den framför allt till utländska ägare är inte ändamålsenligt och främjar inte syftet med lagen om vattentjänster. Paragrafen borde omformuleras så att vattenförsörjningen till hundra procent förblir i kommunal ägo, konstaterar arbetslivsprofessor Markus Sunela vid Aalto-universitetet i Helsingin Sanomat 6.10.2024.

Även Petri Kuoppamäki, professor i företagsjuridik vid Aalto-universitetet, ser risker med regeringens förslag.

– Det räcker med ett minoritetsäggande för att få ett betydande inflytande genom t.ex. ett aktieägaravtal. Ägandet kan också delas upp så att man får det största ägandet med 49 procent, berättar Kuoppamäki i Helsingin Sanomat 7.10.2024.

En privat investerare kommer med ett aktieägaravtal sannolikt att vilja avtala om högre resultatmål än vad som skulle fastställas för vattenverket om det var helt och hållet i offentlig ägo.

– Det kan leda till högre vattenavgifter för kommuninvånarna. Så har det gått i Tallinn,

där vattenavgifterna stigit avsevärt, konstaterar Kuoppamäki i Helsingin Sanomat 7.10.2024.

Regeringen körde över medborgarinitiativet Vattnet är vårt

Bakgrunden till regeringens förslag om att göra om lagen om vattentjänster är medborgarinitiativet Vattnet är vårt MI 2/2020 rd. Målet med initiativet var att förhindra försäljningen av offentligt ägda vattenförsörjningsfunktioner till privata aktörer och behålla det nuvarande ägandet i den offent-

liga sektorn. Medborgarinitiativet samlade in de 50 000 namn som behövdes.

Vatten är en livsnödvändighet som ska vara tillgänglig för alla finländare. Vattenförsörjningen är en nödvändig infrastruktur för samhället och en del av försörjningsberedskapen som inte är gjord för business. ↓

SYNVINKEL

Stövlar på fartygets däck

SJÖMÄN VET vad vattenbrist innebär. Om det inte fanns något vatten på fartyget ställde man ut stövlar på däck och väntade på att det skulle regna. Fartyget och dess besättning är omringade av vatten på de salta oceanerna, men inte vatten som går att dricka. Finland har stora och rena grundvattentillgångar, men kommer vi att bli tvungna att köpa vårt vatten på flaska av stora företag i framtiden?



Nya plastfria produkter

FINLAND ÄR INGENJÖRERNAS och produktutvecklingens land. Finland har mycket egen kunskap om energi- och kemiindustrin, vilket ger oss helt nya produkter från traditionellt vatten, energi och skog. Ett sådant företag är startup-företaget Innomost från Karleby, som omvandlar biprodukter från industrin, björkbark, till en råvara som kan ersätta t.ex. oljebaserade produkter.

Innomosts VD Tiina Bensky siktar på att få ut företaget på den internationella marknaden och lyfter i en intervju med Yle 31.10.2024 fram Finlands nationalskatt utifrån vilken Innomost utvecklar helt nya plastfria produkter.

– Om Norges rikedom är oljeindustrin och fisket är det i Finland vatten- och skogsindustrin.

Helsingforsbornas kranvatten kommer från Päijänne, som ligger i landskapen Päijänne-Tavastland, Birkaland och Mellersta Finland. Päijännes vattenyta är ca 1 100 kvadratkilometer.

Under depressionen på 1990-talet ordnade fackföreningsrörelsen flera demonstrationer för de arbetslösas utkomst och arbetstagarnas rättigheter. På den så kallade övergångstorsdagen 4.11.1993 demonstrerade över 10 000 arbetslösa framför Riksdagshuset. Bild: Kari Hulkko/TA

Den nuvarande situationen i Finland återspeglar recessionens Finland

FFC:s senaste *historiebok* tar upp de stora frågorna

År 1989–2001 slöt det splittrade FFC sina led och avvärjde försvagningar i arbetslöshetsskyddet och arbetslivet. Fackföreningsrörelsen hade det särskilt tufft under 1990-talets recession och borgerliga regering. Boken granskar också Finlands medlemskap i EU och EMU.

TEXT ARTO JOKELA BILDER TYÖVÄENARKISTO

Eemeli Hakoköngäs senaste del i FFC:s historia, *Lamaantumaton* – SAK 1989–2001, börjar dramatiskt. Ordförande **Pertti Viinanen** (sd) målade in sig i ett hörn då han drev en inkomstpolitisk helhetslösning och blev tvungen att avgå. **Lauri Ihalainen** tog vid som ny ordförande för att sluta de oeniga leden i FFC.

1990-talets recession och Esko Ahos borgerliga regering

I början av 1990-talet stod den oeniga centralorganisationen inför stora utmaningar. Den borgerliga regeringen under ledning av **Esko Aho** (C) tillträdde i april 1991 och landets ekonomi började hosta. Hösten 1991 gjordes ett försök att avvärja recessionen genom ett samhällskontrakt, dvs. intern devalvering, under **Kalevi Sorsas** (sd) ledning.

Pappersförbundet och Metallförbundet motsatte sig intern devalvering. Det väckte också motstånd i andra förbund. FFC:s styrelse avlog till en början Sorsas förslag, men statsministern stödde avtalet. En in-

dexklausul och en notering hade lagts till i det om att beakta lönesänkningarna i de olika branscherna som lättnad. De övriga centralorganisationerna var också beredda att godkänna avtalet, vilket ökade trycket på FFC att stödja det. FFC:s styrelsemöte drog ut över natten och förslaget godkändes till slut genom socialdemokratisk majoritet med rösterna 17–10.

Däremot uppstod ett dödläge i de förbundsspecifika förhandlingarna om att godkänna avtalet och devalveringen var ett faktum. Enligt FFC:s chefskonom **Pertti Parmanne** gynnade devalveringen som helhet bara skogsindustrin. Den inhemska industrin som konkurrerade med importerade produkter fick en kort andningspaus.

Efter att Sorsas avtalsförsök misslyckats undertecknade arbetsmarknadsorganisationerna i november 1991 det tvååriga centrala Kahri Ihalainen-avtalet. Enligt avtalet skulle inga löneförhöjningar göras och arbetstagarna skulle betala en arbetspensionsavgift på 3 procent.

Stöd för arbetslösa

I slutet av 1992 fanns det 450 000 arbetslösa och situationen förvärrades ytterligare. Regeringen och arbetsgivarna skyllde recessionen på fackförbunden och de arbetslösa. FFC:s utgångspunkt för att se över Kahri Ihalainen-avtalet var äckelrealistisk: målet var inte ens att bevara reallönerna, utan att jämna ut fallet. Huvudmålet blev att trygga de arbetslösas ställning. Regeringen ville göra drastiska nedskärningar i arbetslöshetsskyddet och lade fram ett lagförslag om det i november. Trots det fortsatte FFC att förhandla om att förlänga avtalet. FFC:s fullmäktige avlog dock förhandlingsresultatet och i land var man nära en generalstrejk, främst på grund av nedskärningarna i arbetslöshetsskyddet. Förutom FFC skulle även STTK och Akava gå med i strejken. Hotet om generalstrejk fick regeringen att återvända till förhandlingsbordet och dra tillbaka försvagningarna i arbetslöshetsskyddet.

Man hotade med generalstrejk totalt tre gånger under recessionsåren, 1992, 1993



och 1994, främst på grund av försvagningar i arbetslöshetsskyddet. Av samma anledning var man också nära en generalstrejk i början av regeringen Lipponen I i maj 1996.

Arbetslösheten drabbade FFC:s medlemmar oftare och hårdare än medlemmarna i andra centralorganisationer. Därför var arbetslöshetsskyddet och utbildningsmöjligheterna för arbetslösa viktiga för FFC och faktorer som förenade förbunden. FFC var också initiativtagande inom sysselsättningspolitiken och tog upp utbildningsmöjligheter för arbetslösa och drev frågan om alterneringsledighet för personer i arbete. Oron för de arbetslösa förde också den evangelisk-lutherska kyrkan och FFC närmare varandra och tillsammans etablerade de matbespisningar för arbetslösa. I riksdagsvalet 1999 kritiserades kyrkan för att stödja budskapet om rättvisa i arbetslivet. Esko Aho kritiserade nu genom oppositionen FFC för maktlystnad och uppmanade arbetslösa att ta sig till Hagnäs för att demonstrera för jobben.

På det hela taget var FFC åtminstone hyfsat framgångsrik i kampen mot arbetsgivarnas och den borgerliga regeringens nedskärningar i arbetslöshetsskyddet och försämring av arbetslivet. Förutom försvag-

ningar i arbetslöshetsskyddet krävde arbetsgivarna dessutom bl.a. nedskärningar i övertidsersättningar och semesterförmåner, flexibel arbetstid, tvångsmedling vid strejker samt ingripande i kollektivavtalens minimikaraktär.

Ett svårt EU och ett problematiskt EMU

Före riksdagsvalet 1995 och regeringen Lipponen I gick Finland med i EU. Sovjetunionens upplösning 1991 omdefinierade Finlands ställning och utlöste en förändring även av fackföreningsrörelsens internationella relationer. FFC hade olika syn på ett medlemskap i EU, liksom Vänsterförbundet och SDP.

Förhandlingarna om EU-medlemskap fördes i ett läge där Finland befann sig i den djupaste recessionen efter krigstiden. Dessutom agerade regeringen och arbetsgivarna tillsammans mot fackföreningsrörelsen. Som motståndare till EU kunde FFC däremot dra nytta av det begynnande EU-medlemskapet då man hade kunnat ha ett avgörande inflytande på folkomröstningen om medlemskap. Därför ville arbetsgivare som var för ett medlemskap i EU kanske inte reta upp FFC alltför mycket. I Norge motsatte sig LO-kongressen ett medlemskap i EU

och frågan fick inte tillräckligt stöd i folkomröstningen.

Vad gäller EU var FFC också orolig för bl.a. den fria rörligheten för arbetskraft och framtiden för Finlands arbetsmarknadssystem. Man var också orolig för ökningen av jordbruksstöd. Det som avgjorde FFC:s positiva ställning var dock att man inte ansåg att exportberoende Finland kunde stå kvar utanför EU.

Under regeringen Lipponen I blev det aktuellt för Finland att gå med i den ekonomiska och monetära unionen EMU. FFC:s fullmäktige röstade för ett medlemskap med rösterna 90–17. En av de förbundsordförande som offentligt motsatt sig ett EMU-medlemskap var FSU:s ordförande **Per-Erik Nelin**. FSU hade vid 1996 års kongress föreslagit att FFC inte skulle ta ställning till EMU innan landets sysselsättningsutveckling var stabil. Förbundet ansåg att villkoren för ett medlemskap var nyliberala och begränsade den nationella rörelsefriheten i sysselsättningslösningar.

Under medlemskapsförhandlingarna använde FFC buffertfonder för att jämna ut konjunktursvängningarna. Fonderna etablerades för arbetspensioner och arbetslöshetsskyddet.





Brödköerna blev etablerade i det finländska samhället i och med depressionen på 1990-talet. På bilden syns en brödkö på över 400 personer den 13.12.1993 framför Frälsningsarmén på Castrengsgatan i Helsingfors. Bild: Arja Jokiaho/TA



Vid sin kongress 1996 förhöll sig FSU negativt till Finlands medlemskap i EMU. Enligt FSU skulle det inte vara någon mening med att gå med i den monetära Unionen förrän sysselsättningsutvecklingen var stabil. Dessutom ansåg förbundet att villkoren för medlemskap var nyliberala och begränsade den nationella fria rörligheten i arbetslivet. Per-Erik Nelin var ordförande för SMU mellan 1992 och 2000.



Avtalet om Finlands medlemskap i EU godkändes av riksdagen 18.11.1994. Motståndarna anser att EU-medlemskapet innebar slutet för Finlands självständighet. Bild: Arja Jokiaho/TA

Den första inkomstpolitiska totallösningen under EMU-perioden ingicks 1997. Det gav arbetsfred fram till 2000. Ett av arbetsgivarnas villkor för avtalet var att Pappersförbundet och ”den gyllene transportkedjan” var med i det. Förhandlingarna blev återigen svåra och Nelin från FSU konstaterade i slutskedet av dem att om avtalet faller, så faller det på grund av motstånd från arbetsgivaren.

Regeringen byts ut

Tjänstemannaorganisationernas centralförbund (TOC) försattes i konkurs hösten 1992 och 390 000 löntagare blev utan centralorganisation. FFC ville ta över TOC:s medlemmar, men förlorade mot STTK.

SDP vann riksdagsvalet 1995 och en regering under ledning av **Paavo Lipponen** bildades i Finland. Regeringen bestod av SDP, Samlingspartiet, SFP, de Gröna och Vänsterförbundet. Baserat på sin samsammansättning blev den känd som regnbågsregering.

Lipponens regering fortsatte samma åtstramningspolitik som sin föregångare och ansåg sig också behöva arbetsmarknadsorganisationernas stöd för den. Däremot använde man andra viktningar och metoder för besparingarna än Ahos regering. Det var inte lätt för fackföreningsrörelsen att svälja. De innefattade fortfarande en försvagning av arbetslöshetsskyddet, vilket gjorde att

man återigen var nära en generalstrejk i maj 1996. Dagen innan strejken skulle inledas godkände FFC:s styrelse en överenskomst med rösterna 19–16. Nelin från SMU och **Kauko Lehikoinen** från AKT motsatte sig avtalet.

I och med den nya ordningen åtog sig arbetsmarknadsorganisationerna att föra en trepartspolitik, vilket innebar en återgång till centrala inkomstpolitiska lösningar. Arbetsmarknadslinjen, som beaktade arbetsdagarnas och arbetsgivarnas intressen, fortsatte också under Lipponens andra regeringsperiod fram till början av 2000-talet. För underdoggen FFC innebar det att man återigen blev initiativtagare i den arbetsmarknadspolitiska debatten.

Lokala avtal passar även FFC

Arbetsgivarnas krav på lokala avtal blev kända under recessionsåren i början av 1990-talet. I motsats till vad som sades offentligt motsatte sig FFC inte alls lokala avtal. Redan 1991 års kongress ställde sig positiv till det. Det framtida avtalssystemet sågs som ett tre stegssystem: centralorganisationen skulle dra upp de stora riktlinjerna, förbunden skulle bygga upp en ram genom kollektivavtal och lokalt skulle man enas om förfarandena för varje bransch. I sitt målprogram för 1996 skrev FFC in en egen punkt för lokala avtal med rubriken ”Ett flexibelt arbetsliv genom lokala avtal”.

Förfarandet med lokala avtal spred sig under hela 1990-talet. Där parterna var villiga att samarbeta fungerade det. Trots det miss-tänkte arbetstagar sidan att arbetsgivarens verkliga mål var att försvaga förbunden och bryta ner de riksomfattande kollektivavtalen.

Antalet atypiska anställningar hade ökat från 1980-talet i takt med att bemannings-företagen expanderade och företag utkon-trakterade sina funktioner. FFC:s utgångs-punkt var att fast arbete skulle utföras av fast anställda. Atypiska anställningar, som deltids- och visstidsanställningar, samt in- hyrt arbete gavs främst till unga personer och kvinnor. Medlemmarna i FFC var nega- tiva mot den ökade mängden atypiskt arbe- te. Samtidigt i slutet av 1990-talet väckte de enorma optionerna för företagsledare som krävt återhållsamma löneökningar och för- sämringar starka känslor. Dessa optioner ökade företagsledarnas inkomster oavsett vilket resultat företaget gjorde.

FFC drev frågan för personer i atypiska anställningar både i Finland och EU. När man lyckats förbättra ställningen för del- tids- och visstidsanställda hittade arbetsgi- varen ett nytt kryphål – inhyrd arbetskraft. I slutet av 1990-talet blev det ännu vanliga- re med atypiska anställningar.

Arbetsreform och ny arbetsavtalslag

Under andra hälften av 1990-talet och vid millennieskiftet var det riksdagsval och pre- sidentval. Även om SDP och Vänsterförbun- det förlorade valet fortsatte regnbågsrege- ringen på samma grund. Centern tog upp frågan om en arbetsreform först under 1996 års och sedan 1999 års riksdagsval. FFC:s styrelse kommenterade den med att den er- bjuder löntagarna ett lika starkt stöd som ett rep gör för hängda.

1999 var det dags för den förbundsspe- cifika kollektivavtalsrundan, som ledde till en s.k. klusterlösning. I den samordnades förbundens förhandlingar på ett sådant sätt att resultatet blev en allmän linje för löne- förhöjningar, men att det ändå fanns större utrymme att förhandla om branschspecifika problem än i centrala avtal. Transportför- bunden var också för en förbundsspecifika förhandlingar.

Reformen av arbetsavtalslagen hade in- letts under regeringen Lipponen I. Lagen innefattade också en omdefiniering av all- mänt bindande verkan. Kollektivavtalens

Som en deckare när den är som bäst

EEMELI HAKOKÖNGÄS skriver om FFC:s historia som en deckare när den är som bäst: handlingen tätar och uppgörelsen – eller åtminstone bak- grunden till den – kan överraska även den mest erfarna läsare. *Lamaantu- maton* inleds med ett drama, **Pertti Viinanens** avgång. FFC är splittrat och oenigt och ska välja en ny ordförande. Ordförande blir **Lauri Ihalainen**, som får trupperna att ställa sig bakom de gemensamma målen på ett ännu bättre sätt än tidigare.

Att försvara de arbetslösas ställ- ning blir ett centralt mål för FFC. Det är till stor del centralorganisationens förtjänst att arbetslöshetsskyddet in- te försvagas radikalt redan under **Esko Ahos** regering. Under den period som boken granskar hotade FFC med gene- ralstrejk fyra gånger för att skydda ar- betslösa. En annan observation är den centrala roll som exportbranschens



industriförbund, framför allt Metall, hade i FFC:s beslut. Det är också värt att notera Lauri Ihalainens betydelse som den som enade leden i FFC och som en tålmodig och skicklig förhandlare. Bokens namn *Lannistu- maton* – Okuvlig – kanske hänvisar till ho- nom?

FFC borde åtminstone lägga ut sin senas- te historiebok på sin webbplats för alla att läsa.

Eemeli Hakoköngäs: Lamaantumaton – SAK 1989–2001, SKS 2024, 534 s.

allmänt bindande verkan fastställdes ge- nom ett prejudikat från högsta domstolen 1974. Enligt det var ett kollektivavtal all- mänt bindande om minst hälften av de an- ställda inom branschen arbetade i företag som tillhör ett arbetsgivarförbund som in- gått ett avtal. Under recessionen hade bl.a. antalet konkurser och utkontrakteringar och därigenom antalet arbetsgivare i ar- betsgivarförbundet minskat, vilket också orsakade problem med den allmänt bin- dande verkan.

Kommittén som beredde reformen kom överens om innehållet i lagen. Samlings- partiets ordförande, finansminister **Sauli Niinistö**, var däremot inte nöjd och föreslog ändringar i den allmänt bindande verkan ge- nom krav från Företagarna i Finland. Niini- stö sade senare att han var rädd för att den allmänt bindande verkan skulle spridas till nya branscher. Slutligen ändrades lagrum-

met något på förslag av kommittén men var alltfjämt vidare än sin föregångare.

En centralorganisation?

Vid FFC:s 90-årsjubileum 1997 bedömde lha- lainen att det om tio år bara skulle finnas en facklig centralorganisation i Finland. Samar- betet mellan centralorganisationerna hade in- tensifierats under 1990-talet och skillnaden mellan arbetstagar och tjänstemännens uppgifter förväntades minska. Utvecklingen gick däremot inte som förväntat, och vid 2001 års kongress var man mindre optimistisk i frå- gan. Trots det var kongressen ovanligt enig. FFC:s ledning valdes i god samsjämja och mötes- handlingarna godkändes också enhälligt.

Det nya millenniet inleddes med en in- komstpolitisk helhetslösning i fråga om trygghet. Lösningen omfattade ca 90 pro- cent av FFC:s medlemmar. FSU var också med i avtalet. 📌

Nordiska Transportarbetare-federationen NTF är transportarbetarnas egen **Kalmarunion**

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER SAANA LAMMINSIVU OCH NATIONALMUSEUM

Den nuvarande nordiska modellen bygger till stor del på traditionen med en stark demokrati, rättsstatsprincipen, jämlikhet, yttrandefrihet, tolerans samt ett aktiut och inkluderande medborgarsamhälle, hållbarhetstänk och målmedvetet klimatarbete.

NTF förenar alla nordiska länder inklusive Island

Det åtstramade säkerhetsläget på Östersjön har förstärkt samarbetet mellan Norden och Baltikum inom logistik. Rysslands anfallskrig mot Ukraina kapade flera logistiska transportvägar till öst och man måste hitta och bygga ersättare för dem.

De nordiska länderna har samarbetat i alla tider: man har bedrivit handel, transporterat varor, utbytt tankar och knutit relationer. Nordborna har ett starkt band till varandra och vi delar en lång och rik gemensam historia. Vårt statsskick baseras på demokrati.

Ett tätare nordiskt samarbete har lyfts fram på många fronter. Finlands president **Alexander Stubb** har också talat om vikten av ett nordiskt samarbete: vi är en familj. Det nordiska samarbetet innefattar Finland, Island, Norge, Sverige och Danmark samt Åland, Färöarna och Grönland. Samarbetet mellan Norden och Baltikum har också förstärkts de senaste åren.

Nordiska Transportarbetarefederationen NTF

De nordiska transportarbetarna var mycket smarta och bildade 1908 den gemensam-

ma **Nordiska Transportarbetarefederationen NTF** med målet att förena de nordiska transportarbetarförbunden. I dag är NTF en organisation med 40 transportförbund i Finland, Norge, Sverige, Island och Danmark samt Färöarna och samlar totalt 340 000 medlemmar från sju yrkesgrupper inom transportbranschen.

Ordförande för NTF är för närvarande AKT:s ordförande **Ismo Kokko**. NTF:s generalsekreterare är finska **Anu Hietala**, som arbetar i NTF:s "högkvarter" Stockholm.

– NTF:s verksamhet har alltid byggt på samma tanke och den är lika viktig i dag som för drygt 100 år sedan. Genom att samarbeta, dela information och stötta varandra över landsgränserna får vi bättre möjligheter att försvara och utveckla medlemmarnas arbetsförhållanden, konstaterar Anu Hietala.

Nordisk arbetsmarknadsmodell

Norden har en nordisk arbetsmarknadsmodell där fackförbunden har en central roll som stöttepelare i samhället. Denna modell har skapat ett överlagset välfärdssamhälle i området, och de nordiska länderna är år efter år bland de lyckligaste länderna i världen.

– Försöken att undergräva förbundens ställning och förstöra modellen är historie-

lösa och ansvarslösa, säger Hietala med hänvisning till det nuvarande arbetsmarknadsläget i Finland.

NTF arbetar för att upprätthålla den nordiska arbetsmarknadsmodellen. Organisationen är en enad röst för de nordiska förbunden och säkerställer att förbunden är en enad trupp även på internationella arenor.

– Ett konkret exempel på detta är ITF:s globala kongress som anordnades i Marocko i oktober och där NTF samlade 140 nordiska representanter på ett förberedande möte före kongressens invigning och samordnade val och ståndpunkter från medlemsförbunden under hela kongressen, sammanfattar NTF:s generalsekreterare Anu Hietala.



NTF:s generalsekreterare är finska Anu Hietala.



Kalmarunionens födelse **Margareta I: Nordens starkaste man var en kvinna, och kanske även en pirat**

En tuff och uppfinningsrik kvinna, drottning Margareta I, bildade Kalmarunionen 1397 och blev regent över Danmark, Norge och Sverige. Kalmarunionen kontrollerade Östersjön i nästan 130 år (1397–1523).

Margareta I föddes på Själland i Danmark och var dotter till den danske kungen Valdemar Atterdag.

År 1361, när Margareta var åtta år, erövrade hennes pappa kung Valdemar Gotland. Blodiga strider utspelades i Visby och 1 800 visbybor dog i slaget mot danskarna. Den blivande drottningen Margareta I, då fortfarande ett barn, bevittnade striderna, vilket torde ha påverkat hennes liv. Gotland tillhörde länge Danmark och återbördades till Sverige först 1645.

Margareta tillbringade sin barndom i Visby och utvecklade därmed en förståelse för sjöfart och Östersjön. Som regent över Norden hetsade hon pirater att anfälla fiender.

1365 vigdes Margareta med Norges kung Haakon. Äktenskapet innebar en möjlighet för Margaretas arvingar att härska över alla nordiska länder. Margareta och Haakon fick ett barn, Olav.

Som seden var vid den tiden fick man genom äktenskap rätt till kronan. Nu krävde

svenskarna den. Mitt under förhandlingarna dog Olav, som hade valts till kung över Norge.

Så sägs det i alla fall, men vi kan inte veta om det stämmer. Margareta erkändes nu som härskare över Norge och Danmark. Margareta adopterade en 7-årig prins från Pommern-Stolp, Erik, som hon lovade senare skulle bli regent.

Margareta var orolig för hoten mot det nordiska folket och för eventuella erövrare. Därför var hon tvungen att göra de största uppoffringarna som en människa kan göra för att det nordiska folket skulle kunna leva och vara i fred.

1397 firades slutligen Eriks kröning, såsom Margareta hade utlovat. Till kröningen kom det dock en oväntad gäst, som sade sig vara Margaretas biologiska son, Norges kung Olav.

Eriks kröning förvandlades till en avrättning. Margaretas påstådda verkliga kronarvinge, hennes biologiska barn Olavs död. Margareta fick

själv stå intill och bevittna hur Olav brändes levande. Den adopterade sonen Erik av Pommern fick kronan 1396 och fred på Östersjön.

Kalmarunionen bildades ett år senare, 1397, i Kalmar i Sverige. Margareta I visste hur man tryggade ett bra samhälle och ett gott liv för folket runt Östersjön genom ett långvarigt gemensamt nordiskt förbund.

I Kalmarunionen hade staterna en gemensam utrikes- och försvarspolitik och regent, och medborgarna kunde arbeta och skaffa egendom i hela unionen. Kalmarunionen innefattade också Färöarna, Grönland, Island, en stor del av Finland, en liten del av norra Tyskland samt Shetland och Orkneyöarna, som på 1470-talet övergick till Skottland.

Kalmarunionen varade i nästan 130 år på Östersjön och tanken bakom den lever alltså fortfarande. ⚔

Vad är Kalmarunionen?

KALMARUNIONEN var en skandinavisk personalunion mellan kungarikena Danmark, Norge och Sverige. Kalmarunionen varade 1397–1523 och styrdes av Danmark. I Kalmarunionen hade staterna en gemensam utrikes- och försvarspolitik och regent, och medborgarna kunde arbeta och skaffa egendom i hela unionen.



Varför är det bra att kontrollera skattekortets inkomstgräns?

Om din inkomstgräns överskrider i slutet av året beskattas även den förmån arbetslöshetskassan betalar med en högre tilläggsprocent.

Du kan kontrollera din inkomstgräns i Skatteförvaltningens tjänst MinSkatt (du går till skattemyndighetens webbplats). Om din inkomstgräns snart kommer att överskridas ska du beställa ett ändringsskatte kort för förmån.

Du kan beställa ett skatte kort för betalning av förmåner direkt från Skatteförvaltningens tjänst MinSkatt och kortet kan skickas från MinSkatt till kassan elektroniskt. Genom att beställa ett skatte kort för förmånen säkerställer du att skatteprocenten för förmånen är aktuell och motsvarar den nuvarande skattesituationen

Din skatteprocent höjs till minst 25 procent vid utbetalning av inkomstrelaterad dagpenning om du inte lämnar in ett skatte kort för förmån till kassan.

➔ **Exempel:** Om förskottsinnehållningen för lön har varit till exempel 15,50 procent höjs den utan ett ändringsskatte kort automatiskt till 25 procent.

Se närmare anvisningar om hur du beställer ett skatte kort på [Vero.fi](#)

Kom dock ihåg att skatteprocenten för förmån kan vara högre än för lön, eftersom man inte kan göra samma avdrag för förmåner som för löneinkomster. Därför bör man kontrollera skatteprocenten för förmån för att den ska vara så korrekt som möjligt vid utbetalning av förmån.

Ändring när skatte kortet träder i kraft från och med år 2025

Hittills har skatte korten trätt i kraft i början av februari och förskottsinnehållningen i januari har gjorts enligt skatteprocenten föregående år. Nu ändras emellertid detta förfarande. Från och med år 2025 träder skatte korten i kraft genast från början av januari och skatte kortets inkomstgränser beräknas enligt hela årets inkomster.

Läs mer om ändring av skatte kort på [Vero.fi](#)

➔ Skatteprocent och inkomstgräns

- **Skatteprocent** (förskottsinnehållnings-satsen) berättar hur mycket skatt du betalar på din lön.
- **Inkomstgränsen** är en uppskattning av dina inkomster under skatte kortets giltighetstid. Upp till denna gräns betalar du skatt enligt skatteprocenten på skatte kortet.
- Om du överskrider din inkomstgräns betalar du skatt enligt **tilläggsprocenten**.

Läs mer [A-kassa.fi](#)

Följ oss på some [@AvoinKassa](#)

Sjömans-Unionen på ITF:s kongress i Marocko Finland behåller ett starkt fotfäste i bekvämlighetsflaggkampanjen

TEXT: HEIKKI KARLA

Internationella Transportarbetarefederationen ITF:s 46:e kongress anordnades i Marrakech i Marocko i mitten av oktober. ITF består av transportförbund som tillsammans representerar 16,5 miljoner medlemmar från 145 länder.

Representanter från ca 2 000 medlemsförbund samlades i den rosa staden för att sammanträda och besluta om ITF:s framtid och lyfta medlemmarnas röster. Kongressveckan bestod av officiella delar, plenarsessioner, sektormöten och möten mellan regionala avdelningar samt friare workshops och infoblänkare. Mötesrepresentanterna från Finland kom från SMU samt flera andra transportförbund. De finländska transportarbetarnas röst lyftes tydligt fram i både plenarsessionerna och de regionala och sektorspecifika mötena.

Generalsekreterare och president valdes till ITF

Vid generalförsamlingens plenarsession beslutade man bl.a. om nyval av ITF:s generalsekreterare, val av ITF:s president samt sammansättningen av ITF:s styrelse och flera kommittéer för den kommande kongressperioden.

Till generalsekreterare valde man **Stephen Cotton**, som redan innehaft tjänsten i flera perioder. Till president valde man **Paddy "Paddy" Crumlin** från MUI, Australiens motsvarighet till Sjömans-Unionen. Crumlin har också innehaft tjänsten länge och lyfte i sitt tal ofta och på ett vägande sätt fram den globala situationen i dag och de utmaningar som den medför. För att lösa den tänker ITF aktivt sträva efter att trygga intresset för världens transportarbetare även i framtiden. Crumlin framförde sin oro

över den ökade polariseringen från extremkanterna, den pågående klimatkrisen och den stegrande krigs- och kriseskalationen.

Valet av ITF:s president visade sig vara mer komplicerat än förväntat och efter långa diskussioner beslutade man att dela in presidentperioden i två delar: Den första delen sköts av Paddy Crumlin och den andra av belgiska **Frank Moreels**, som för

nuvarande representerar de europeiska transportarbetarna.

Vid sidan om generalförsamlingen var FSU:s delegation röstberättigad på sjöfartssektionens konferens och på sjömannens och hamnarbetarnas gemensamma möte.

Förutom branschspecifika sektormöten anordnade man också konferenser för unga arbetstagare och kvinnor.

Nyheter från sektorerna

Kvinnor

ITF:s kvinnokonferens valde **Meryam Halouan** från Marockos arbetarförbund UMT till ny ordförande. Dessutom presenterade konferensen i Marrakech en publikation som går igenom kvinnokonferensens 25-åriga historia, "ITF Women, 25 years of collective strength". (www.itf-global.org/en/resources/itf-women-25-years-collective-strength), och fick generalförsamlingens stöd för sitt program "Moving Forward: ITF Women 25 years on".

Sjöfartssektionen

Sjöfartssektionens resolutionsförslag för generalförsamlingen lyfte fram de globala problemen inom sjöfarten. Som resolutionsförslag godkändes följande: Stöd för Ukrainas transportarbetare, Bristande effekt hos sjöfartens försäkringar, Australiens strategiska flotta, Utveckling av samarbetet mellan ITF och Paris MOU och Tryggande av framtiden för unga arbetstagare inom sjöfarten, om vilket den nyvalda representanten för unga arbetstagare **Camille Dyan A. Simbulan** konstaterade att

"Ansvar för sjöfartens framtid, liksom för människornas och samhällenas framtid runt om i världen, vilar på nästa generations axlar. Unga människor och unga transportarbetstagare vet att man inte kan tala om branschens framtid utan att samtidigt tala om klimatförändringarna."

Sjöfarnas och hamnarbetarnas gemensamma konferens

En viktig behållning av sjöfarts- och hamnsektionens gemensamma konferens var, inte oväntat, bekvämlighetsflaggkampanjens teman. Konferensen fastställde ibruggtagandet av en ny verksamhetsledande handbok, den s.k. "Marrakech-policy", och beslutade dessutom vilka medlemmar som ska ingå i kampanjens beslutande organ. Genom att behålla sin plats i båda kampanjstyrande organ kan Sjömans-Unionen för egen del vara med och bygga upp bekvämlighetsflaggkampanjen i den riktning som bäst betjänar även finländska sjöfarare genom att förhindra social dumpning, utnyttjande av arbetstagare och orättvis konkurrens. ⚓

→

Poikkeusaikataulut ja muutokset vuoden- vaihteessa 2024–2025

←

A

KASSA

Avvikande tidtabeller och ändringar vid årsskiftet 2024–2025

eAsioidinnin katkos 20.12.2024–1.1.2025
Sulautumisen vuoksi eAsioidinnin järjestelmää päivitetään, mikä tarkoittaa käytännössä käyttökatkosta. Katkon aikana eAsiointia ei voi käyttää. eAsiointi suljetaan perjantaina 20.12.2024 klo 12 ja avataan viimeistään torstaina 2.1.2025. Hake-
mukset kannattaa lähettää hyvissä ajoin ennen käyttökatkoa, jos se vain on mahdollista.

Katkos etuuksien maksussa
Myös maksatusjärjestelmäämme päivitetään vuodenvaihteessa, minkä vuoksi tulee katkos, jolloin emme voi käsitellä hakemuksia tai mak-
saa etuuksia. Viimeinen etuuksien maksu ennen vuodenvaihdetta tehdään kassassa perjantai-
na 20.12.2024 ja silloin maksetut etuudet ovat ti-
leillä 23.12.2024.

Asiakaspalvelumme on suljettu 20.12.2024–1.1.2025
Asiakaspalvelumme suljetaan järjestelmäkät-
kosten vuoksi perjantaina 20.12.2024 ja avataan
torstaina 2.1.2025, jolloin se on poikkeuksellises-
ti auki klo 10.00–17.00. Perjantaista 3.1.2025 alkaen
palvelemme normaalien aukiolojen mukaisesti.
Katso ajantasaiset aukioloajat a-kassa.fi

Yhteydenottolomakkeet pois käytöstä 20.12.2024–1.1.2025
Nettisivujemme lomakkeet ovat yhteydessä mak-
satusjärjestelmäämme, joten sen päivitystoimien
vuoksi myös lomakkeet ovat poissa käytöstä.

Ennakonpidätys ja verokortit
Tammikuussa 2025 ennakonpidätys toimitetaan
1.1.2025 voimaan tulevan verokortin ennakonpi-
dätystiedoilla. Ennakonpidätys etuuksista palk-
kaa koskevalla verokortilla on vähintään 25 pro-
senttia, jos et toimita meille muutosverokorttia
etuutta varten. Verokertymät nollataan vuoden-
vaihteessa.

Avbrott i E-tjänsten 20.12.2024–1.1.2025
På grund av sammanslagningen uppdateras E-tjänstens system, vilket i praktiken innebär ett avbrott. Under avbrottet kan E-tjänsten inte användas. E-tjänsten stängs fredagen den 20.12.2024 kl. 12 och öppnas senast torsdagen den 2.1.2025. Ansökningar bör skickas in i god tid före avbrottet, om det bara är möjligt.

Avbrott i utbetalningen av förmåner
Vårt betalningssystem kommer också att uppdateras vid årsskiftet, vilket innebär att det kommer att uppstå ett avbrott där vi inte kan behandla ansökningar eller betala ut förmåner. Den sista utbetalningen av förmånen före årsskiftet görs i kassan fredagen den 20.12.2024 och de förmåner som betalas ut då finns på kontot den 23.12.2024.

Vår kundtjänst är stängd 20.12.2024–1.1.2025
På grund av systemavbrotten stängs vår kundtjänst fredagen den 20.12.2024 och öppnar torsdagen den 2.1.2025, då den undantagsvis är öppen kl. 10.00–17.00. Från och med fredagen den 3.1.2025 kommer vi att ha öppet enligt normala öppettider.
Se aktuella öppettider a-kassa.fi

Kontaktformulären inaktiverade 20.12.2024–1.1.2025
Formulären på vår webbplats är anslutna till vårt betalningssystem, så på grund av systemets uppdatering är formulären inte heller tillgängliga.

Förskotts innehållning och skattekort
I januari 2025 verkställs förskotts innehållning-
en med uppgifterna från det skattekort som träder i kraft den 1.1.2025. Förskotts innehållning för förmån med skattekort som gäller lön är minst 25 procent, om du inte har skickat en ändringsskatte-
kort för förmån. Skatteintäkterna nollställs vid årsskiftet.

MERIVÄLITYS
Merivälitys siirtyy Turun työllisyysalueelle

Julkisten työvoimapalveluiden järjestämisvastuu siirtyy valtion työ- ja elinkeinotoimistoilta kunnille ja kuntien muodostamille yhteistoiminta-alueille 1.1.2025. Työllisyysalueita tulee olemaan yhteensä 45 Suomessa.
Tässä yhteydessä myös merenkulkijoiden julkiset työvoimapalvelut, Merivälitys, siirtyy Turun työllisyysalueelle keskitetyksi palveluksi. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että toiminta jatkuu ennallaan, mutta palveluiden järjestämisvastuu siirtyy valtiolta kunnille. Myös jatkossa Merivälityksellä tulee olemaan vaikuttava rooli työnvälityksessä ja työvoimakoulutuksien järjestämisessä merialalla.
Merivälitys tiedottaa ensi vuoden alussa uusista yhteystiedoistaan.

HAVSFÖRMEDLINGEN
Havsförmedlingen flyttar till Åbo sysselsättningsområde

Ansvaret för att ordna offentlig arbetskraftsservice överförs den 1 januari 2025 från statens arbets- och näringsbyråer till kommunerna och de samarbetsområden som kommunerna bildar. Det kommer att finnas sammanlagt 45 sysselsättningsområden i Finland.
I samband med detta flyttar även sjöfararnas offentliga arbetskraftstjänster, Havsförmedlingen, till Åbo sysselsättningsområde som en centerad service. I praktiken innebär detta att verksamheten fortsätter som tidigare men ansvaret att ordna arbetskraftstjänster flyttar från staten till kommunerna. Framöver kommer Havsförmedlingen fortsättningsvis att ha en central roll vad gäller arbetsförmedling och arbetskraftsskolning inom sjöfart.
Havsförmedlingen informerar om sina nya kontaktuppgifter under början av år 2025.

SISÄ-SUOMEN OSASTO

VIRKISTYSVIIKONLOPPU 14.–16.2.2025 SPA HOTEL RUNNI, IISALMI
Tervetuloa ammattiosaston virkistysviikonloppuun Spa Hotel Runniin.
Ilmoittautumiset virkistysviikonloppuun: **sisasuomi.smu.fi > Yhteystiedot**
Viimeinen ilmoittautumispäivä on **12.1.2025**.
Omavastuu tapahtumaan on 50 €/hlö jäseneltä ja sama 50 € hinta avecilta.
Osasto järjestää Runniin bussikuljetuksen:
Lähtö perjantaina 14.2.2025 Savonlinnasta klo 10 > Varkaus ABC klo 11.20 > Kuopio rautatieasema klo 12.30 > Shell Kasurila 12.45–13.15 > Iisalmi linja-autoasema klo 14.05 > Runni klo 15.00.
Paluukuljetus Runnista sunnuntaina 16.2.2025 samaa reittiä.

KULTAMERKIT/GULDMÄRKERNA

Katja Tuomela
KIITOS / TACK

Väinö Viitala täytti 90 vuotta 2.12.2024 ja kiittää kaikkia työkavereitaan unohtumattomista työvuosista merillä.

IN MEMORIAM

Kylmäkkö
Maila Moisanen
s. 16.9.1951
k. 10.8.2024
Mitä tapahtuu jos lähdän, minne tuulet vie?
Sinne mis’on puhtaan taivaan alla uusi tie
Mitä tapahtuu jos lähdän tunteettomaan?
Loppuuko maailma siihen vai alkaako vain uudestaan?
(Yö)
Rakasta Mallaa muistaen ja kiittäen,
entiset työkaverit ja ystävät Viking Linelta
*

Pauli Salonen
kokki/keittiömestari
s. 14.3.1950
k. 23.9.2024
Saavuit rauhan satamaan ja lekotit ankkurin.
Kaivaten,
Liisa, Mikko, Ilkka ja sisarukset perheineen
*
Maila Makkonen
s. 28.3.1936
k. 9.10.2024
Aaltojen syliin on hyvä ikiuneen nukahtaa
Kaivaten,
tyttäret
*
Henri Hermann Halme
s.16.10.1986
k. 26.8.2024
Lähdit niin hiljaa, aallot sua keinuttaa saa.
Syvästi kaivaten,
Äiti, Vesa-iskä, sisarukset ja Baltic Princess-työtoverit

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

Hyvää Joulua & Onnellista Uutta Vuotta 2025!

Merimies-Unionin toimisto on suljettu 23.12.2024–6.1.2025.

Lue lisää [A-kassa.fi](#)



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2025

Luottamusmiesten peruskurssi 3.3.–6.3.

Luottamusmiesten jatkokurssi I 7.4.–10.4.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 20.5.–21.5.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 22.9.–25.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 21.10.–22.10.

Förtroendemannautbildning 2025

Grundkurs för förtroendemän 3.3.–6.3.

Fortsättningskurs för förtroendemän I 7.4.–10.4.

Kompletteringskurs för förtroendemän 20.5.–21.5.

Fortsättningskurs för förtroendemän II 22.9.–25.9.

Kompletteringskurs för förtroendemän 21.10.–22.10.

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE

John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

VAIHDE +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT Arkisin klo 9–15

Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS

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

VÄXEL +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADRESS förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

AVOIN TYÖTÖMYSSKASSA A-KASSA

PL 116
00531 Helsinki
a-kassa.fi

PUHELINPALVELU
020 690 455

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

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

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN

PB 116
00531 Helsingfors
a-kassa.fi/sv

TELEFON TJÄNST
020 690 455

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

E-TJÄNSTENS CHATT
öppen alla vardagar från 8:30 till 15
a-kassa.fi/sv/e-tjansten

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande
Joachim Alatalo
(09) 615 20 223 / 050 529 9206

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

Liittosihteeri / Förbundssekreterare
Heikki Karla
(09) 6152 0259 / 050 435 6094

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

Asiantuntija / Ombudsman
Matias Widjeskog
050 544 0174

Asiantuntija / Ombudsman
Niko Heino
(09) 6152 0224 / 050 560 9204

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

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

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

Talous- ja 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
Mariégatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

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