

MERIMIES

2/2021

SJÖMANNEN

**Seitsemän
jäänmurtajaa
liikenteessä**

VÄYLÄNHOITAJIEN
PÄÄLUOTTAMUSMIES:

**Urakkahinnan
painoarvo on
liian määräävä
suhteessa
laatuun**

**SUOMI ON TÄYSIN
RIIPPUVAINEN
MERIKULJETUKSISTA**

**Ulkomaanliikenteen
työehtosopimuksista
syntyi neuvottelutulos**

Förhandlingsresultat
nåddes om utrikesfartens
kollektivavtal

Vice talman Tarja Filatov: **Mänskliga rättigheter hör hemma**

även på fartyg under bekvämlighetsflagg!

20

GETTY IMAGES



Seitsemän
jäänmurtajaa
liikenteessä.
Tässä avustetaan
Suomen lipun alla
purjehtivaa
M/s Airistoa.

12

JUSSI HELMINEN



Laura kaipaa
jo "Seren"
baariin

28

JUHA GRANATH

sisältö | innehåll

- 4 Ulkomaanliikenteen työehtosopimuksista syntyi neuvottelutulos
- 8 Laivojen siirtyminen ulkomaalaiseen omistukseen voi heikentää Suomen toimintamahdollisuuksia kriisioloissa
- 25 Varapuhemies Tarja Filatov: Ihmisoikeudet kuuluvat mukavuuslippulaivoillekin!
- 27 Työministeri käynnistää selvitystyön työehtosopimukseen liittyvien rajariitojen ratkaisumekanismeista ja sovittelujärjestelmän toimivuudesta
- 30 Teollisuuden palkansaajat: nykyinen neuvottelujärjestelmä on mainettaan parempi
-
- 34 Sjömans-Union och Rederierna i Finland har nått ett förhandlingsresultat för utrikesfartens kollektivavtal för perioden 1.3.2021–28.2.2023
- 36 Fartyg under bekvämlighetsflagg
- 39 Utredningsarbetet går in på gränstister och medlingssystem i anslutning till kollektivavtal
- 42 Överföringen av fartyg i utländsk ägo kan försämra Finlands handlingsmöjligheter i krisförhållanden

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu

Kannen kuvassa jäänmurtaja Voima Haminassa helmikuussa 2021.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2021

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR Saana Lamminsivu | ULKOASU, TAITTO • LAYOUT Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu
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

VAIHE • 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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2021 • TIDTBELLEN 2021

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
3	31.5.	18.6.
4	27.9.	15.10.
5	29.11.	17.12.

Suomen lipun alla oleva tonnisto on saatava kasvuun

Nesteen uudet tankkerit on saatava Suomen lipun alle suomalaisella miehistöllä

Koronapandemia on nostanut huoltovarmuuskysymykset esille ja todistanut, että Suomen huoltovarmuus on täysin merikuljetuksista riippuvaista. Suomalaiset merimiehet ovat kuljettaneet Suomeen ruokaa ja rahtia, lääkkeitä, raaka-aineita sekä polttoainetta nyt yli vuoden ajan huoltovarmuuskuljetuksina. Kuljetukset ovat toimineet hyvin ja aukottomasti. Päivittäistavaroita on ollut koko ajan saatavilla.

Suomen ulkomaankaupasta yli 80 prosenttia kulkee meriteitse, mutta vain reilu 30 prosenttia Suomen lipun alla olevilla aluksilla. Tämä on selvä riski Suomen huoltovarmuuden kannalta. Suomen lipun alla olevan tonniston osuus Suomen merikuljetuksista pitää saada kasvuun. Kriisitilanteessa voimme luottaa ainoastaan siihen, että saamme maahan rahtia vain ja ainoastaan Suomen lipun alla olevilla aluksilla. Tuolloin valtiovallalla on mahdollisuus ottaa määräysvallansa alle suomalaiset alukset, mutta ei vieraiden lippujen alla olevia aluksia. Ne eivät kuulu Suomen kauppalaivastoon ja ovat sen myötä omien lippuvaltioiden määräysvallan alaisuudessa.

Työ- ja elinkeinoministeriön ylijohtaja **Antti Neimala** vastaa työ- ja elinkeinoministeriössä Huoltovarmuuskeskuksen valvonnasta ja ohjauksesta. Neimala ja Huoltovarmuuskeskuksen johtaja **Janne Känkänen** uskovat, että yritysten oma vastuu häiriötilanteessa toimii markkinaehtoisesti ja tavaraa saadaan toimitettua moitteettomasti Suomeen myös poikkeusolosuhteissa. Ylen MOT-ohjelma 8.3.2021 *Suomen huoltovarmuuden heikot lenkit* kysyi ylijohtaja Neimalalta, millaisia kuljetusriskejä sisältää se, että Suomen merikuljetuksistamme suurin osa on ulkomaalaisten toimijoiden käsissä. ”Se, että operaattorit ovat ulkomailla, eivät vaaranna merikuljetuksiamme”, vastasi ylijohtaja Neimala.

Suomen merenkulun huoltovarmuutta koskevan väitöstutkimuksen tehnyt **Bo Österlund** on asiasta aivan eri mieltä, kuten myös Merimies-Unioni. Österlund varoittaa sellaisesta mahdollisuudesta, että Suomen merikuljetuksia hoitavia aluksia siirtyisi

turvaamaan omistajamaidensa liikennettä vakavissa häiriötilanteissa. Menneet kriisit, kuten sotatila, ovat todistaneet sen, että luottamista ulkomaalaisiin aluksiin vakavissa kriisiolosuhteissa ei ole. Tuolloin alusten kurssi voi kääntyä kohti omia kotimaitaan ja tavarat Suomeen jäävät toimittamatta. Hyvä on myös muistaa **Augustin Ehrensvaldin** sanat: ”Jälkimaailma, seiso täällä omalla pohjallasi, äläkä luota vieraan apuun”.

Häiriötilanteessa rahtikuljetusten hinta saattaa nousta niin korkeaksi, että vain rikkailla on mahdollista hankkia tavaraa. Köyhät jäävät ilman. Merikuljetusten osalta tilanne voi olla vastaavanlainen kriisitilanteessa.

Erityinen huolenaihe on myös yritysten omistajuuden siirtyminen ulkomaalaisen omistukseen. Huoltovarmuuskeskuksen julkaisemassa merenkulun toimintaympäristön tarkastelussa vuoteen 2030 arvioidaan, että ulkomaalaisomisteisten yritysten osuus eri logistiikkatoimintojen markkinoiden liikevaihdosta Suomessa nousee yli 85 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Nesteen päätös sijoittaa uusi biotuotejalostamo Rotterdamiin on osoitus siitä, mitä tapahtuu, jos suomalainen omistus yhtiöissä pienenee tai siirtyy ulkomaalaiseen omistukseen. Nesteen osakkeita siirrettiin – ja jopa lahjoitettiin – entisen pääministeri **Juha Sipilän** aikana yhtiöstä pois. Nyt Suomen oma suora omistusaste on Nesteestä enää vain 36,4 prosenttia. Sen myötä hupeni valtion äänivalta yhtiössä.

Nesteen päätös sijoittaa uusi biotuotejalostamo Rotterdamiin on pettymys. Neste on rakennuttamassa kuitenkin parhaillaan kahutta öljytankkeria, joiden on määrä valmistua vuoden 2021 lopulla. Uudet alukset on saatava Suomen lipun alle. Tämä pitää sisällään riittävän merenkulun osaamisen niin öljytankkereilla kuin muussakin suomalaisessa kauppalaivastossa. Mennyt jäätalvi laittoi liikenteeseen jälleen seitsemän jäänmurtajaa. Myös niillä on oltava riittävä ja ammattitaitoinen miehistö, jotta murtajat saadaan liikkeelle. Suomalaisen, ammattitaitoisen merimiehistön tulleisuudesta on pidettävä huolta.

Ulkomaanliikenteen työehtosopimuksista syntyi neuvottelutulos

SUOMEN MERIMIES-UNIONI ja Suomen Varustamot ovat saavuttaneet neuvottelutuloksen ulkomaanliikenteen työehtosopimusten osalta ajalle 1.3.2021–28.2.2023.

Ulkomaanliikenteen kauppa–aluksia koskevan työehtosopimuksen taulukkopalkkoja ja pientonnistoaluksia koskevia takuupalkkoja sekä sopimuksen mukaisia euromääräisiä lisiä korotetaan 1.3.2021 alkaen 1,55 prosenttia.

Vallitsevan koronapandemian johdosta ulkomaanliikenteen matkusta–alusopimuksen mukaisten takuupalkkojen sekä euromääräisten lisien korotuksista aloitetaan neuvottelut viimeistään 1.6.2021 mennessä.

Ulkomaanliikenteen ratkaisun jälkeen on solmittu muun muassa seuraavat sopimusratkaisut joko vuodeksi tai kahdeksi vuodeksi:

Arctia Icebreaking Oy

Meritaito Oy

Arctia Karhu Oy

Suomen Lauttaliikenne Oy vaijerilossit

Suomen Lauttaliikenne Oy maantielautat

Saaristovarustamo Oy

Suomenlinnan Liikenne Oy

Uittopojat Oy

Mopro Oy, Fin–Terpuu Oy

Koululaiva Katariina

Kotimaan matkustaja–alusliikenne

Rannikko– ja sisäveliliikenteen työehtosopimus

Pääsääntöisesti palkankorotukset seuraavat ulkomaanliikenteen sopimusratkaisua lukuun ottamatta kotimaan liikenteen matkustaja–aluksia, joiden palkkaratkaisusta sovittiin toisin. Lisäksi sopimusaloille sovittiin lukuisia työryhmiä sekä muutamia tekstitarkennuksia ja –muutoksia.

Merimies–Unioni





SUOMALAISET MERIMIEHET TURVAAVAT SUOMEN KULJETUKSET POIKKEUSOLOSUHTEISSA



PALKKA- TAULUKOT 2021

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen palkkataulukot 1.3.2021 alkaen

TAULUKKOPALKAT RAHTIALUKSISSA

Kansi- ja konemiehistö		YT-lisällä	
Pursimies, korjausmies, sorvari	1 900,01	2 090,01	
Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja	1 872,24	2 059,46	
Matruusi, moottori-/konemies lämmittäjä, rasvaaja	1 809,21	1 990,13	
Puolimatruusi/konevahtimies ¹⁾	1 739,76	1 913,74	
Puolimatruusi/konevahtimies	1 713,20	1 884,52	
Trimmari	1 708,69		
Laivapoika, oppilas	1 686,12		
Sähkömies			YT-lisällä
aluksen generaattoriteho	alle 999	1 929,00	2 121,90
	1000–1499	1 958,52	2 154,37
	1500–4199	1 979,18	2 177,10
	yli 4200	2 000,88	2 200,97

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

Taloushenkilökunta		Taloussas- ton esimies	Kokki- stuertti ¹⁾	Kokki
DWT/IHV	alle 4499	1 945,51	1 896,55	1 839,94
	4500–12999	1 977,44	1 916,33	1 851,41
	13000–29999	1 997,41	1 929,00	1 857,64
	30000–79999	2 033,00	1 955,40	1 872,41
	80000–159999	2 099,70	1 999,32	1 882,31
	yli 160000	2 181,22	2 049,09	1 892,20
II Kokki		1 766,16		
II Kokki ²⁾		1 778,31		
Talousapulainen ³⁾		1 766,16		

¹⁾ Huom! TES-kohta 21.6

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

³⁾ Talousapulainen on velvollinen osallistumaan keittiötyöhön.

Ulkomaanliikenteen kauppa- alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.3.2021

Ylityökorvaus

- arkipäivänä	1/102 kk-palkasta / ylityötunti
- pyhäpäivänä	1/63 kk-palkasta / ylityötunti

Vastikekorvaus

- työsuhteen aikana	1/164 kk-palkasta / vastiketunti
---------------------	----------------------------------

Valtamerilä

- taloussaston esimies	70,67 € / kk
- matruusi tai sitä korkeam- massa palkkaluokassa oleva	50,32 € / kk
- muut	34,84 € / kk

Kokkistuertin pätevyyslisä

65,02 € / kk	Peruspalkkaa korottava
--------------	------------------------

Pukuraha

20,85 € / kk	Stuertti, Muusikko
--------------	--------------------

Varallaolokorvaus

kansi- ja konemiesten valmiuskorvaus

- arkipäivinä	1/320 kk-palkasta / tunti
- pyhäpäivinä	1/160 kk-palkasta / tunti

Lastinkäsittelykorvaus

1/164 kk-palkasta / tunti

Likaisen työn korvaus

15,25 € / kerta

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta

1/475 kk-palkasta

1. Rahtialukset

Tarjoilukorvaus

Tilapäiset matkustajat

- perusmaksu	2,11 € / matkustaja
- lisäkorvaus	0,73 € / matkustaja / päivä

Tilapäiset ruokavieraat

0,58 € / henkilö / päivä

Yötyökorvaus

7,38 € / vahtivuoro

rahtialuksen vuorotyöntekijälle

Korvaus työntekijälle, ^{*)}

ellei työntekijälle ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa

- ravintokorvaus

- Suomessa	31,38 € / päivä
- ulkomailla	59,09 € / päivä
- asuntokorvaus	laskun mukaan

Luontoisetukorvaus ^{*)}

- vuosiloman aikana	23,02 € / päivä
(- ravintokorvausosuus)	15,40 € / päivä
(- asuntokorvaus)	7,62 € / päivä
- vastikeaikana	23,02 € / päivä
- sairauden aikana	23,02 € / päivä
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	

Rahtialuksessa konehuoneen ollessa miehittämätön, vuoro-työntekijälle maksetaan yötyökorvaus 00–04

Taksikulut

Matkakorvaus	45,64 € / henkilö / matka (esim. korkeintaan)
Lomamatkat	45,64 € / matka (enintään)

^{*)} Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2021.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen mukaiset takuupalkat pientonniston aluksissa 1.3.2021 alkaen

25.1.1

Takuupalkka 1:1

Pursimies YT	2 234,60
--------------	----------

Matruusi YT	2 137,72
-------------	----------

Vahtimies	2 015,55
-----------	----------

Kokkistuertti	2 236,33
---------------	----------

Takuupalkka 2:1

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

Euromääräiset lisät

Kokkistuertin tarjoilukorvaus	3,16 € / matkustaja
-------------------------------	---------------------

Tilapäiset ruokavieraat	0,62 € / vieras
-------------------------	-----------------

Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 takuupalkasta / päivä
-------------------------------------	-----------------------------

Korvaus ruuan laitosta	7,56 € / päivä
------------------------	----------------

Vuokra-autokulut (enintään)	45,64 € / kerta
-----------------------------	-----------------

Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana ¹⁾	23,02 € / päivä
--	-----------------

¹⁾ Luontoisetukorvaukset korottuvat aina tammikuun 1. päivänä kuluttajahinta-indeksiin mukaisesti.

TIEDOTE MERIMIES-UNIONIN JÄSENILLE koskien palvelualojen ammattiliitto PAM:n jäsenhankintakampanjaa

Palvelualojen ammattiliitto PAM ilmoittaa toteuttavansa **huhtikuussa 2021** jäsenhankintakampanjan.

Mikäli saat ammattinimikkeen perusteella lähetettyä kampanjamateriaalia, jätä se huomioon ottamatta.

Merialan työsuhteiden ehdot neuvottelee ja edunvalvonnan toteuttaa **Suomen Merimies-Unioni**, eli oma ammattiliittosi.

MOT 8.3.2021:

Bo Österlund: Laivojen siirtyminen ulkomaalaiseen omistukseen voi heikentää Suomen toimintamahdollisuuksia kriisioloissa

Huoltovarmuutta koskevassa Ylen MOT-ohjelmassa 8.3.2021 nousee vahvasti esiin, että työ- ja elinkeinoministeriön johtaja **Antti Neimalalla**, joka vastaa työ- ja elinkeinoministeriössä Huoltovarmuuskeskuksen valvonnasta ja ohjauksesta sekä Huoltovarmuuskeskuksen johtaja **Janne Känkäsellä** on aivan päinvastainen mielikuva ja näkemykset Suomen merenkulun huoltovarmuutta koskevasta tilasta kuin MOT:ssa haastatellulla asiantuntijalla, lip-pueamiraali **Bo Österlundilla**. Myös **Meri-mies-Unioni** on tuonut pitkän aikaa esiin syvän huolensa Suomen lipun alla olevan tonniston riittävydestä ja suomalaisesta merimiesosaamisesta sekä ammatin jatku-vuudesta.

8.3.2021 julkaistussa Ylen MOT:ssa toi-mittaja **Hannu Sokala** kysyy, millaisia kul-jetusriskejä muodostuu siitä, että niin suuri osa merikuljetuksista on ulkomaalais-ten toimijoiden käsissä?

– Se, että operaattorit ovat ulkomailla, ei-vät vaaranna merikuljetuksiamme, ylijohtaja **Antti Neimala** työ- ja elinkeinoministeriöstä vastaa hänelle.

Suomen merenkulun huoltovarmuutta koskevan väitöstudiumin tehnyt Bo Ös-terlund on asiasta aivan eri mieltä. Öster-lund varoittaa sellaisesta mahdollisuudes-

ta, että Suomen merikuljetuksia hoitavia aluksia siirtyisi turvaamaan omistajamai-densa liikennettä.

– Jos meillä on tarvetta oman kuljetus-järjestelmämme laajentamisesta, niin Itä-merellä ovat muut aivan varmasti samassa tilanteessa ja sitten taistellaan, niin kuin nyt taistellaan koronarokotteista.

Suomalaisessa huoltovarmuusmallissa yritysten odotetaan hoitavan yhteiskun-nalle tärkeitä toimintoja, kuten elintarvike-kuljetuksia vapaaehtoisesti myös häiriöti-lanteissa ja poikkeusoloissa. Tämä oletus koskee niin kotimaisia kuin ulkomaalaisia yrityksiä.

Miten Suomi olettaa ulkomaisten varus-tamoiden toimivan kriisitilanteessa?, toi-mittaja Hannu Sokala kysyy ylijohtaja Antti Neimalalta.

– Ulkomaalaisten varustamoiden ole-taan toimivan niin, että niiden sopimukset yritysten kanssa tavarankuljetuksista toimi-vat siten, ettei synny ongelmia logistiikassa eikä myöskään huoltovarmuuden suhteen, hän vastaa.

Eli yritykset eivät kriisitilanteessa sitten tunnistaikaa omaa kotimaataan?, Sokala kyseenalaistaa.

– Nämä ovat globaaleja logistiikkaketjuja ja kaikkien intressissä on, että ne eivät häi-riydy kriisin aikoinakaan, Neimala vastaa.

Shellin tankkeri kääntyi Talvisodan alkaessa Kruunuvuorenselällä ympäri eikä tuonut tavaraa Suomeen: perustettiin Neste huoltovarmuuden turvaamiseksi

Kun katsoo Suomen historiaa taaksepäin, mitään luottamista ei ole siihen, että ulko-maalaiset toimijat toisivat Suomen tava-raa, kun konflikti tai häiriötilanne on pääl-lä. Kuljetuksista voidaan kysyä tuolloin niin kovaa hintaa, että ihmisillä ei ole enää varaa ostaa niitä. Pimeät markkinat rehot-tavat, kuten aina poikkeusoloissa. Rikkail-la on varaa tuotteisiin, köyhät jäävät il-man.

Talvisodan alkaessa Shellin tankkeri kääntyi Helsingin edustalta Kruunuvuoren selältä lastiaan purkamatta takaisin avome-relle. Laivan lastina oli lentokonebensiniä, samaa tuotetta, jota nyt uudessa Nesteen biojalostamossa aiotaan tuottaa biotuot-teena. Shellin tankkerin kääntyminen takai-sin kotimaahansa ja Suomen jääminen so-dassa ilman lentokonebensiniä järkytti vuorineuvos **Uolevi Raatetta** niin, että hän perusti kansallisen **Nesteen**, jotta Suomen huoltovarmuus saadaan turvattua.

M/t Stena Arctica rekisteröitiin ensin Bermudalle, mutta palasi sen jälkeen Suomen lipun alle.



Kansanedustaja Kristiina Salonen:

Nesteen uudet tankkerit on saatava Suomen lipun alle huoltovarmuussyistä

KANSANEDUSTAJA Kristiina

Salonen (sd.) vetoaa, että valtionyhtiö Neste asettaisi kaksi uutta säiliöalustaan huoltovarmuussyistä Suomen lipun alle. Yhtiö on tilannut tankkerit Etelä-Ko-reasta ja ne valmistuvat kuluvan vuoden loppupuolella.

Eduskunnan meriryhmän puheenjohtajana toimivat Kristiina Salonen (sd.) vaatii, että valtio-omisteisen Nesteen päätöksissä arvioitaisiin jatkossa vahvemmin niiden vaikutuksia Suomen huoltovarmuudelle.

Yhtiön päätös investoida uuteen biojalostamoon Suomen Porvoon sijasta Hollannin Rotterdamiin oli hänen mielestä Suomelle suuri pettymys.

– Ymmärrän, että Neste on yritys, joka

tekee päätöksensä itsenäisesti pohjautuen yrityksen visioihin ja kannattavuus-arvioihin. On kuitenkin vaikea hyväksyä, että Nesteen kaltaiset valtio-omisteiset yhtiöt eivät huomioisi kansallisia näkökulmia, kuten esimerkiksi huoltovarmuutta. Siksi koen, että on käytävä vakava tarkastelu huoltovarmuuden kannalta merkittävistä yrityksistä ja niiden tulevaisuussuunnitelmista, Salonen sanoo.

– Monet maat ovat kriisissä pistäneet oman kansansa etusijalle ja jopa estäneet yrityksiä viemästä kriittisen tärkeitä kuljetuksia ulkomaille. Viisautta olisikin nyt arvioida huoltovarmuuden tilaa uudelleen myös merenkulun osalta. Olemme kuitenkin viennistä ja

tuonnista riippuvainen maa, ja siksi merenkulun kansallinen turvaaminen on ehdottoman tärkeää, Salonen korostaa.

Kansanedustaja Kristiina Salonen sanoo monissa maissa pidettävän huolta kansallisista eduista ja huoltovarmuudesta. Niin on syytä menetellä Suomessakin.



NÄKÖKULMA

Nesteen uuden biotuotejalostamon sijoitus Rotterdamiin voi vaarantaa Suomen öljyntuotannon ja saannin huoltovarmuuden

NYT NESTEEN UUTTA biotuotejalostamo ollaan viemässä nyt kuin pässiä narussa Rotterdamiin pois Suomesta. Kukaan ei ole toistaiseksi kertaakaan kyseenalaistaneet uuden jalostamon sijoituspaikkaa miettiessään, olemmeko vaarantamassa Suomen öljynsaatavuuden huoltovarmuuden: Rotterdamista ei Suomeen varmasti öljyä kuljeteta, jos Itämerellä olisi konflikti. Porvoossa on oltava oman jalostamon. Jos Porvoon pääjalostamon toimintaa ei nyt jatketa, sille käy kuin Naantalille ja Suomen pääjalostamon tehtaanpiiput sammuvat.

Julkisuudessa on tuotu esiin taloudellisia ja ympäristöön liittyviä seikkoja, joilla biojalostamon sijoitusta Rotterdamiin perustellaan. Kertaakaan ei ole kuitenkaan ääneen sanottu sitä, että

Rotterdamissa on huokeampi verotus kuin Suomessa, joten ollaanko Suomen kansallisomaisuutta viemässä ulos verojen välttelemiseksi? Joku voisi puhua jopa veroparatiisista.

Rotterdamin sataman infra on merenpälle rakennettu ja tehtaot, satama ja toiminnot samalla alueella, eli kaikki munat samassa korissa myös kansainvälisiä konflikteja silmällä pitäen: herkkä ja haavoittuva infra. Nesteen biojalostamon vientiä Rotterdamiin perustallaan myös putkella, joka ohjaa päästöt Pohjanmereen. Neste pyrkii ”nollille” sen avulla päästöissään nopealla aikataululla. Onko Rotterdamin putki ympäristöteko vai päästöjen piilottelu? Järkevämpää olisi rakentaa uusi jalostamo Suomeen vakaalle maaperällä puhtaalla teknologialla.

Suomi on insinöörimaa, osaamista on varmasti, ja pääomiakin, jos niistä on pulaa, saisi esim. Vakesta. Entiseen Vakeen, nykyiseen Ilmatorahastoon, siirrettiin Nesteen osakkeita. Nyt Ilmatorahastossa on 2,3 miljardin tase odottamassa sitä, mitä rahoillaan voitaisiin tehdä.

Nesteen uusi jalostamo seisoo jalansijoillaan toiminnassa 50 vuotta, joten lyhyen aikavälin rakentamisesta ei ole kyse. Tuossa ajassa maailman merenkulku tulee siirtymään yhä etenevämmässä määrin kohti Pohjoista Jäämerta, jolloin Suomen sijainti on aivan toisenlainen maapallon karttaa katsottaessa. Suomi on ylhäällä – Rotterdam alhaalla. Maailmankaupasta jopa yli 30 prosenttia odotetaan siirtyvän Koillisväylään kohti tulevaisuudessa. >>

Ylen MOT-ohjelma nosti esiin myös raakaöljytankkerin Masteran myynnin ruotsalaiselle sijoituspankille ja kysyi, ovatko Suomen öljykuljetukset turvatut, kun aluksen omistajuus ei ole enää Suomessa.



MOT nostaa esiin myös raakaöljytankkeri Masteran myynnin ruotsalaiselle investointipankille: ei enää suomalaisomistuksessa

MOT-ohjelmassa nostaa esiin myös raakaöljytankkerin Masteran myynnin ruotsalaiselle sijoituspankille ja kysyy, ovatko Suomen öljykuljetukset turvatut, kun aluksen omistajuus ei ole enää Suomessa.

– Näkemyksemme on, että raakaöljykuljetukset ja kapasiteetti ovat täysin riittävällä tasolla, Huoltovarmuuskeskuksen johtaja Janne Känkänen vastaa MOT:lle.

– Vaikka Suomeen rekisteröityjä aluksia ei välttämättä ole enää niin paljon?, toimitaja Hannu Sokala kysyy.

– Kyllä, Känkänen vastaa.

On ilmiselvää, että ministeriön ylijohtajan ja Suomen meriliikenteen huoltovarmuutta tutkineen Bo Österlundin näkemykset, samoin kuin Merimies-Unionin, ovat aivan päinvastaisia kuin virkamiesten. Vastaukset ja näkemykset eroavat kuin yö ja päivä toisistaan.

Suomen ruokavarastot kriisitilannetta varten täysi nolla

MOT-ohjelma tuo vahvasti tosiasiat esiin, että Suomen valtio ei ole varastoinut pahan päivän varalle paljon mitään. Toimitaja Hannu Sokala nostaa esiin, että Huoltovarmuuskeskuksessa työskentelee 50 ihmistä, joista suurin osa on johtajia titte-

liltään. Huoltovarmuuskeskuksella on kaksi varastoa, joihin ei ole varastoituna edes ruokaa. Ruoan valmiusvarastointi sysätään kansalaisten itsensä hoidettaviksi niin sanotulla 72-tunnin omalla varmuusvarastolla. Käytännössä se tarkoittaa, osta kaupasta itse oma varastosi valmiiksi hätäpäivää varten. Asiasta ohjeistaa Marttaliitto.

– Eikö Suomen valtio ja huoltovarmuuskeskus voisi varastoida kansalaisille edes näkkileipää tai hernekeittoa pahan päivän varalle, MOT kysyy johtajilta.

Laivojen siirtyminen ulkomaalaiseen omistukseen voi heikentää Suomen toimintamahdollisuuksia kriisioloissa

Suomen huoltovarmuusmalli perustuu pitkälti siihen, että puuttuvia tarvikkeita voidaan kriisin tullen hankkia ulkomailta. Huoltovarmuudesta väitöskirjan tehnyt lipueamiraali Bo Österlund varoittaa, että merikuljetusketjun toiminta ei kuitenkaan ole sataprosenttisen varma kaikissa oloissa, tuo hän esiin Ylen uutisessa koskien 8.3.2021 liittyvää MOT-ohjelmaa.

– Yli kahdeksankymmentä prosenttia ulkomaankaupasta tulee meritse tai lähtee meritse. Mitä tapahtuu, jos meillä ei tätä reittiä ole käytössä? Yhden konttilaivan lasti vaatii tuhat rekkaa, eikä niitä kaikkia voi Ruotsin kautta ajaa – tämä on mahdollon yhtälö, Österlund toteaa.

Österlundin mukaan laivojen siirtymi-

nen ulkomaiseen omistukseen voi heikentää Suomen toimintamahdollisuuksia kriisioloissa.

– Omistaja sanoo, mitä tehdään ja minne mennään. Näinhän se on.

Vain hieman yli 30 prosenttia ulkomaankaupan merikuljetuksista hoidetaan enää Suomen lipun alla liikennöivillä aluksilla. Lisäksi osa Suomen lipulla purjehtivista laivoista on ulkomaisessa omistuksessa.

Mikä on ”riittävä” varautumisen taso?

Amiraali Bo Österlundia ihmettelee myös MOT-ohjelmassa, miten epämääräisesti huoltovarmuuspolitiikan tavoitteet on määritelty.

Tärkein huoltovarmuutta linjaava asiakirja on maan hallituksen viimeksi vuonna 2018 hyväksymä päätös huoltovarmuuden tavoitteista. Päätöksessä mainitaan kaksitoista kertaa, että tavoitteena on ”riittävä” varautumisen taso, esimerkiksi: ”Elinkeino- poliittisin toimenpitein pidetään yllä merenkulkuelinkeinon riittävää kansainvälistä kilpailukykyä.”

– Kukaan ei sano, mitä se tarkoittaa. ’Riittävä’ minulle on eri asia kuin ’riittävä’ sinulle, Österlund pohtii.

– Valtioneuvoston päätös huoltovarmuuden tavoitteista on strateginen tavoite. Pitäisi myös kertoa, miten strategiseen tavoitteeseen päästään, mitä se maksaa ja kuka sen tekee. 

MOT:n esittämä Suomen huoltovarmuutta koskeva ohjelma sai runsaasti kommentteja

Kommenttikentästä poimittua

YLE (yle.fi/uutiset/3-11822490) ILTA-SANOMAT (www.is.fi/taloussanomat/art-2000007847190.html)

MARJO: Kyllä oli kuvottavaa katsella MOT-ohjelmaa huoltovarmuuskeskuksesta, jossa kaksi ylimielistä johtajaa yritti selvittää, että asiat hoituisi myös kriisitilanteessa. HVK:ta hoidetaan kuin itänaapurin autotehdasta, väkeä paljon mutta mitään ei valmistu. No, tuo johtajien asenne jo kertoo kaiken. Suojatyöpaikka.

AVIAATTORI: Valitettavasti minulle jäi aivan samanlainen kuva. TEM:n edustajan näkemys oli suorastaan naivi - jos Eurooppa on kriisissä, niin kyllä muut maat antavat laivojaan Suomen kuljetustarpeisiin - eivät anna varmasti. Jos Itämerellä on sotilaallinen kriisi, ei tänne tule yksikään vieras rahtilaiva jo vakuutusyhtiöistä - vakuutukset eivät ole silloin voimassa. Ruotsi on EU:n itsekkäin maa - maan lait kieltävät auttamasta toista maata, joka on sotilaallisessa konfliktissa - sanoo EU:n "direktiivit" mitä tahansa. Kumpikin haastateltu johtaja puhui soopaa.

MUMMON MIES: Huoltovarmuuskeskuksen toiminta on muuttunut eri tuoteryhmien "poolien" toimintakyvyn varaan. HVK maksaa yksityisille firmoille korvauksen niiden varastoidessa "strategisia tuotteita". Järjestelmä toimii hyvin niin kauan kuin olot ovat vakaita ja tavaraa liikkuu Suomeen ja Suomesta.... Tilanne on monessa suhteessa haavoittuvaisempi kuin sotien aikaan ja vielä pitkään sen jälkeen, jolloin väestö asui enimmäkseen maalla ja käytti itse viljeltyjä ja varastoimia elintarvikkeita. Kaupungeissa-kin talven juurekset, mehut ja hillot säilytetään kellareissa. Kaupan varastoja oli hajautettuna ympäri Suomea. Valikoimat eivät olleet runsaita, mutta suuhun pistettävää löytyi lähialueilta.

Nykyisellään ei teollisuuden reseptiikan muutokset riitä turvaamaan määrällistä saatavuutta ja pienetkin häiriöt logistisessa ketjussa aiheuttavat tyhjiä kaupan hyllyjä.

Omaparaisuuden lisääminen on ainoa keino varmistaa ruuan saanti todellisissa kriisin oloissa.

Huoltovarmuus on rakentunut hyvien aikojen oloihin ja tärkeimmäksi asiaksi on muodostunut "kustannustehokkuus" ja luottamus yksityisten firmojen toimimiseen yhteisen edun toteuttamiseksi.

TAANTUMUKSELLINEN: Huoltovarmuuskeskus on lähinnä vitsi. Se on nyt koeponnistettu ja koe epäonnistui.

SUIKKA: Ilmeisesti viime sodista ei opittu mitään onkohan siellä ihan ammattitaitoinen porukka päättämässä varastoista, kun muistelee esim. viime kevättä ja muunnettua totuutta kaikkea on ei hätäpäivää ei meille kukaan ruokaa sodan aikana tuo mistään välistä veto nähtiin jo rokotteissa.

JUSSI, PIRKANMAA: Tämäkin vielä piti nähdä. Firmassa töissä 350 ihmistä (ohjelmassa kyllä sanottiin 50 henkeä) ja kaikki nostavat kovaa palkkaa. Voitaissiinko tämä yritys ulkoistaa vaikka Kemijärvelle ja kuinka sinne pääsee töihin?

Oikeastiko joillekin maksetaan palkkaa huoltovarmuuskeskuksen asioiden hoidosta? Vaikka asioita hoidetaan näin? Meidän verorahoista!

Viljaa (tai riisiä, perunaa), säilykkeitä ja kuivattua ruokaa, vettä ja siemenviljaa pitäisi olla kallioluolissa säilöttynä riittävästi suomalaisille vuoden tarpeita varten.

VASTAPALLO: Tukkuliikkeillä ei ole enää varastoja vaan jakelukeskuksia, joiden läpi tavara kulkee, jos sitä on ulkomailta tulossa. Vähänkin jos pokahtaa merellä, niin kauppalaivat katoavat alueelta, kuten esim. Persianlahdella silloin tällöin.

Kaikkea voidaan tuoda ulkomailta, keskusteluterhon teorioissa. Ei ole pitkään aika, kun moni maa kielsi elintarvikkeiden viennin

ulkomaille. Aina kun merellä pokahtaa jotain, kauppalaivat katoavat alueelta. Suomen huoltovarmuus on ulkomailta omistamien laivayhtiöiden varassa.

HELIKOPTERINÄKÖKULMA: Raakaöljyn saatavuus tai totaalinen sähkö- tai viestiverkon lamaantuminen on paljon isompi riski kuin kotimaisen ruoan saatavuus, mutta se on paljon parjatun maanviljelijän varassa. Navetatkin pyörii muutaman päivän agrekaatilla.

SEILIT VETÄÄ: Ennen oli isot kallioluolat öljyvarastoina kriisiaikojen varalta. Ei ole enää. Oli myös viljavarastot samaan tarkoitukseen, nekin purettu. Pelto ei toimi viljavarastona, ne saastuvat välittömästi vuoksi esimerkiksi ydinlaskeuman vuoksi. Betonisiilo on huomattavasti turvallisempi siihen tarkoitukseen. Maskifarssi näytti materiaaliavalmiutemme todellisen tilan.

BOATY MCBOATFACE: Kylmän sodan aikaan esim. öljyvarastot olivat huomattavasti suuremmat kuin nyt. Ainakin Gkk kulutusta vastaava määrä oli erilaisissa kalliovarastoissa, ehkä jopa enemmänkin. Nyt kalliovarastoja on muutettu monin paikoin kaukolämpövarastoiksi. Tässä näköjään luotetaan siihen, että tankkerit kulkevat Suomeen kaikissa olosuhteissa.

AMSEL: Pankkikriisi ja sitä kautta esim. kuljetusvakuutuskriisi. Maailmantalouden rahti on vakuutettuna laivoissa, mutta jos tulee laajamittainen pankkikriisi nämä vakuuttamiset ovat menossa jäihin. Tai ainakaan rahtia ei välttämättä hyvää hyvyttään tuoda tänne Pohjolan perukoille, jos rahtien vakuutuksia saadaan rajallisesti. Maailmanlaajuisen pankkikriisin uhka on erittäin todellinen, se, miten laaja siitä tulee, on arvoitus.

Uljas vanhus täydellä Voimalla liikenteessä

Lähde: Wikipedia

Voima oli valmistuessaan 1954 ensimmäinen kahdella keulapotkurilla varustettu jäänmurtaja Itämerellä ja koko maailmassa. Voiman suuri konetehto ja hyvä ohjailtavuus (laiva kääntyy paikallaan ja voi liikkua sivuttain) herättivät kiinnostusta myös naapurimaissa. **Wärtsilä** rakensikin Voimalle kolme sisaralusta Neuvostoliittoon ja yhden Ruotsiin.

VOIMAN MIEHITYKSESTÄ kiisteltiin jo ennen aluksen luovutusta. Hallitus esitti, että jäänmurtajat Voima, Sisu ja Tarmo siirrettäisiin puolustuslaitoksen hallintaan samalla kun Sisulta lakkautettaisiin 14 ja Tarmolta 9 virkaa ja tointa. Valiokuntakäsittelyn jälkeen vain Voimaa ehdotettiin siirrettäväksi sota-alukseksi. Eduskuntakeskustelussa SKDL piti ehdotusta yrityksenä estää

jäänmurtajien miehistön lakot.

Siirtoa perusteltiin sillä, että merivoimien 77-vuotias emälaiva *Von Döbeln* olisi aika romuttaa ja korvata uudella aluksella. Koska emälaivaa tarvittiin pääasiassa kesällä ja jäänmurtajia talvella, Voiman katsottiin voivan toimia kesät emälaivana. Eduskunta äänesti 9. helmikuuta 1954 Voiman kohtalosta ja päätti äänin 102–81 siirtää sen puolustusvoimille.

MERIMIES-UNIONI toisti aiemman ilmoituksensa siitä, että sinä hetkenä kun Voima siirtyy sotilasviranomaisen komentoonsa, siviilimiehistö poistuu aluksesta. Lisäksi se ilmoitti, etteivät kauppalaivat seuraava sota-alusta.

Rakentajatelakka luovutti Voiman kauppa- ja teollisuusministeriölle 12. helmikuuta 1954. Seuraavana päivänä Voima aloitti

avustustyöt Helsingin edustalla Sammon ja Tarmon seurana. Koska Merimies-Unioni ei hyväksynyt eduskunnan päätöstä, Voimaan järjestettiin alkuvuodeksi merenkulkuhallituksen miehistö. Siirto puolustusvoimille tapahtui 1. toukokuuta 1954. Voima toimi merivoimien koulu- ja harjoitusaluksena. Talvisaikaan Voima oli merenkulkuhallituksen käytössä jäänmurtajana, mutta silloinkin miehistö oli laivastosta.

Talven myötä Suomenlahden jäät vahvistuivat ja 15. helmikuuta 1955 posti toimitettiin ensi kertaa jäitse Haapasaareen ja Kaunissaareen. Seuraavana päivänä Voima oli avustamassa laivoja Kotkan ulkopuolella, kun Merimies-Unioni julisti saartoon ne vedet, joissa Voima operoi. Unioni katsoi, ettei kauppamerenkulkua voida meriturvallisuuden

Jäänmurtaja Voima avusti kauppalaivoja Suomenlahdella talvella 2021.

Tässä Voima helmikuussa Haminan edustalla.

vuoksi harjoittaa, jos alukset alistetaan sotaväen miehittämän murtajan komento. Voiman teki sotalaivaksi miehistönä olevat merisotilaat ja perässä liehuva puolustusvoimien lippu. Unionin puheenjohtajan **Niilo Wällärin** näkemyksiä ei muuttanut muistuttaminen siitä, että Ruotsin ja Neuvostoliiton murtajat toimivat turvallisesti laivaston hoidossa. Ainakaan suomalaiset laivat eivät enää liikkuneet Kotkan vesillä eivätkä satamajäänmurtajat avustaneet laivoja Kotkassa. Myös Laivanpäälystöliitto ja Konemestari liitto ilmoittivat kannattavansa siviilimiehitystä.

Kotkassa oli 20 laivaa. Voima kutsuttiin Helsinkiin ja Sisu siirtyi Kotkaan. Hallitus puuttui asiaan ja osapuolet aloittivat neuvottelut Voiman levätessä Hietalahden laiturissa. Hallitus totesi lopulta olevansa voimaton ja päätti iltakoulussaan 23. hel-

mikuuta, ettei hallitus ota itselleen valtuuksia muuttaa eduskunnan päätöksiä. Voima ei siis enää sen talven aikana avustaisi laivoja. Se lähtikin 2. maaliskuuta koepurjehdukselle Pohjanlahdelle, Ahvenanmerelle ja Saaristomerelle poiketen myös Turun Pansioon, jossa alukseen asennettiin kaksi tykkiä.

Seuraavaksi kiista siirtyi eduskuntaan: 11. maaliskuuta **Eino Saari** ja muut allekirjoittajat jättivät välikysymyksen Voimasta. Saman kuun lopulla pääministeri **Urho Kekkonen** vastasi kysymykseen ja eduskunta äänesti asiasta. Hallitus nautti edelleen eduskunnan luottamusta. Kiistely vaimeni ja ilman suurempaa dramatiikkaa hallitus päätti 1. joulukuuta 1955 siirtää Voiman merenkulkuhallituksen hallintaan. Asia ratkaistiin näin lopullisesti, sillä siitä lähtien Suomen jäänmurtajissa on ollut siviilimiehitys. ⚓

Kokonaan hitsaamalla tehtyyn Voimaan rakennettiin kaksi yhtäjaksoista kantta: pääkansi ja yläkansi.

”Voima olkoon nimesi. Olkoon tämä nimi tunnuksena toiminnallesi merenkulkumme talvisia jääesteitä murtaessa.” Näin lausui Sylvi Kekkonen ja Voima liukui hyiseen veteen perä edellä samppanjapärsket keulassaan.

KANSANEDUSTAJA Mikko Kärnä (kesk). vaatii, että valtio ja Helsingin kaupunki pystyttävät patsaan tasavallan presidentti **Urho Kekkosen** vaimon **Sylvi Kekkosen** kunniaksi.

– Sylvi Kekkonen oli oikea ”maanäiti”, joka osasi aina valaa uskoa kansakuntaan ja tukea miestään vaikeina aikoina. Sylvi Kekkosen feminismi ja hänen kannattamansa tasa-arvokäsitys ei saisi jäädä tässä maassa huomiotta.

*”Sylvi Kekkonen ei ollut mikään nyhverö. **Johanna Venhon** romaani paljasti entisen presidentin puolison voiman”, Apu, 23.5.2020.*

Vieraile virtuaalisesti Presidenttien kodissa Tamminiemessä. Sivusto on toteutettu upeasti: www.kansallismuseo.fi/fi/tamminiemi



”Talvi saapui, kuten aina ennenkin. Suomi on pohjoinen maa.”

Arctian seitsemän murtajaa liikenteessä talvikautena 2020-2021

Pohjanlahden jäänmurtajat

JÄÄNMURTAJA KONTIO lähti kauden ensimmäisenä jäänmurtajana liikkeelle 25.12.2020. Kontio suuntasi Kokkolan kautta Perämerelle.

JÄÄNMURTAJA OTSO lähti liikenteeseen 8. tammikuuta 2021 Katajanokalta kauden toisena jäänmurtajana. Otso miehistöineen suuntasi kohti Perämerenkaarta ja Kemi-Tornio-aluetta. Alus on murtanut kauden aikana jäitä myös Raahen edustalla.

JÄÄNMURTAJA POLARIS on Arctian laivaston uusin vahvistus. Alus käyttää polttoaineenaan nesteytettyä maakaasua. Polaris lähti Katajanokan laiturista jäänmurtoon keskiviikkona 20. tammikuuta 2021. Ensin suunnattiin Porin Tahkoluotoon ottamaan lisää polttoainetta ja siitä jatkettiin matkaa kohti Perämerä.

JÄÄNMURTAJA SISU lähti jäänmurtoon Perämerelle Helsingin Katajanokalta 1.2.2021. Alus oli viides jäänmurtoon lähtenyt murtaja ja sillä oli 23 hengen miehistö, kun se lähti kohti Perämerä.

JÄÄNMURTAJA URHO irrotti köydet 20.2.2021 Katajanokan laiturista ja oli kuudes liikenteeseen lähtenyt murtaja. Talvikauden aikana Urho avusti laivoja ensin Suomenlahdella ja sen jälkeen Perämerellä.

Suomenlahden jäänmurtajat

JÄÄNMURTAJA VOIMA lähti jäänmurtoon itäiselle Suomenlahdelle perjantaina 22.1.2021. Voima oli kuluvan talven neljäs avustustyöhön lähtevä jäänmurtaja. Etelä-Suomessa oli pitkästä aikaa niin sanottu normaali jäätalvi.

Voima suuntasi miehistöineen Kotka-Hamina-merialueelle, jossa saaristo on jo ohuen jään alla. ”Luvatut kovat tuulet ahtavat uutta jäätä kasaantumaan siten, että pienemmillä aluksilla voi jo olla hankaluuksia”, totesi Voiman päällikkö **Toni Kovanen**.

Voiman 21 hengen miehistö oli innoissaan lähtökäskystä. ”Koneet on lämmitelty, ja kaikki toimii kuten pitää. Aluksella on täysmiehistys, ja kun vielä huomenna ennen lähtöä saadaan viimeiset täydennykset, on polttoainetta ja muonaa seuraavalle kymmenelle päivälle”, kuvailivat he tunnelmia lähdön alla.

JÄÄNMURTAJA FENNICA irrotti köydet Kotkan satamasta 25.2.2021. Fennica suuntasi avustustyöhön Suomenlahdelle, jossa jäänmurtoa hoidetaan yhteistyössä alueella jo operoivien Voiman ja Urhon kanssa. Fennica oli kuluvan kauden seitsemäs avustustyöhön lähtevä murtaja. ➤➤



Arctian jäänmurtaajat toimivat Suomen rannikkoalueilla varmistaen talvimerenkulun, joka on Suomen elinkeinoelämälle elintärkeää, sillä noin 90 % viennistä ja noin 80 % tuonnista Suomeen kulkee meriteitse.



Kuva: Jussi Helminen

Vaikka jäätilanne oli suhteellisen helppo, muodostivat vaihtelevat sääolosuhteet ja tuulet vaikeakulkuisia sohjovyöalueita aiheuttaen haasteita kauppa-aluksille Perämerellä. Kuvassa Suomen lipun alla purjehtiva Aalto Shippingin M/s Airisto.



Kuva: Jussi Helminen

Langh Shipin Suomen lipun alla purjehtiva M/s Hjördis sai jäänmurtajilta avustusta.



Kuva: Jussi Helminen

Jäänmurtaja Otso Perämerellä talvella 2021.



Kuva: Mikael Friberg

Jäänmurtaja Voiman miehistö avusti kauppalaivoja Suomenlahdella.

KUVAT LARS STIGZELIUS JA VOIMAN MIEHISTÖ



Voima Haminan edustalla helmikuussa 2021.



Konermies Jukka Rahikka



Konepäällikkö Jarmo "Japi" Tarkkanen



Voiman ykköskokki Hanna Räikkälä



Ylipärimies Kari Liezen



Kansiosasto jäätä mittaamassa.



Kokkistuerti Lasse Stigzelius
lihasopan teossa.



Päällikkö Toni Kovanen



Pursimies Rami Hormila

Jäänmurtaja Otso avusti laivoja jäissä Perämerellä.

KUVAT KARI TOSSAVAINEN



Näin sitä mennään!



Harjoitukset Otsolla.



Jäänmurtajilla työskennellään ympäri vuorokauden, seitsemänä päivänä viikossa. Aluksen miehistöä vaihdetaan 10 vuorokauden välein, jolloin myös alukseen tankataan polttoainetta, käyttövesi ja muonavarastot täydennetään.



Kokistuertti Pentti Holappa työnsä ääressä.



Väylänhoitajien pääluottamusmies Hemmo Mutka:

Urakkahinnan painoarvo on liian määräävä suhteessa laatuun

TEKSTI HEMMO MUTKA



Aloittaessa työurani merenmittausretkikunnassa vuonna 1976, oli työ näihin päiviin verrattuna aivan jotain muuta. Silloinen paljon henkilökuntaa vaatinut mitaustyö tehdään nyky menetelmillä paljon pienemmällä henkilömäärällä ja tehokkaammin. Tuolloin ei voinut kuvitella, miten menetelmät kehittyvät. Merenmittauksessa muutos korostuu vielä enemmän kuin väylänhoidossa.

Vuonna 1990 siirryin väylämieheksi hoitamaan – ja ylläpitämään väyläverkostoa Saimaalla. Tähän työhön merenmittaus oli hyvä ”pohjakoulutus”. Sitä kautta pääsi syvemmälle ja laajemmin sisään, mitä väyläverkosto pitää sisällään ja mitä sen ylläpitäminen vaatii.

Matkalla on ollut monia muutoksia, yksi merkittävin oli **Merenkulkulaitoksen** pilkkominen. Vaikka monet tahot vastustivat pilkkomista, eikä vähiten henkilöstö, niin muutos ajettiin läpi samalla ”sapluunalla” kuin kaikki edellisetkin, kuten esim. Tieliikelaitos. Silloin oli vallalla kilpailun avaaminen, vaikka väkisin myös sellaisilla aloilla, missä sitä ei luontaisesti ollut.

Tämä johti siihen, että Merenkulkulaitoksen tuotannolliset toiminnot eriytettiin ja niistä perustettiin vuonna 2010 **Meritaito Oy**. Siirtymäajan jälkeen merenmittaus ja väylänhoito avattiin kilpailulle. Melkein kymmenen vuotta sitten antamassani haastattelussa toin esille huoleni väylänhoidon tulevaisuudesta kilpailun myötä. Valitettavasti silloinen huoli on monessa suhteessa käy-

nyt toteen. Urakkahinnan painoarvo on ollut ja on vielä tulevaisuudessa liian määräävä suhteessa laatuun, kalustoon ja osaamiseen. Tämä johtaa siihen, että riskit kasvavat kohtuuttomaksi saavutettavaan hyötyyn nähden. Tässäkin pätee vanha sanonta ”halvalla ei saa hyvää”.

Väylät ovat toistaiseksi hyvässä – ja turvallisuudessa kunnossa, mutta ovatko ne sitä tulevaisuudessa? Olen todella huolissani nykyisestä suuntauksesta ja toivottavasti tähän herätään, ennen kuin on liian myöhäistä ja jotain peruuttamatonta on tapahtunut.

Kolmenkymmenen vuoden työrupeama väylänhoidossa on takana ja tässä vaiheessa voin todeta, että olen saanut tehdä sitä työtä mistä olen pitänyt ja minkä olen kokenut omakseni.

Luottamusmiestyössä avainsanoja ovat luottamus ja kunnioitus

Toinen mittava ”ura” työn rinnalla on luottamustehtävät, jotka alkoivat jo kahdeksankymmentäluvun loppupuolella. Ensin laivaluottamusmiehenä ja yhdeksänkymmentäluvun puolenvälin tietämillä väylänhoitajien alueluottamusmiehenä. Vuodesta 2003 olen toiminut väylämiesten pääluottamusmiehenä.

Alkuunsa luottamustehtävä oli haasteellinen. Työssä oli paljon uusia asioita ja uusia tuttavuuksia, se oli sitä verkoston rakentamisen aikaa. Myöhemmin olen huomannut, miten tärkeäksi se verkosto on muodostunut: avainsanoja siinä ovat luottamus ja kunnioitus. Niissä neuvottelupöy-

dissä missä olen saanut olla, nämä ovat toteutuneet ja vaikka joskus asiat ovat olleet vaikeita ja päätökseen pääseminen työlästä, voin todeta lopputulemasta edenneen **Johannes Virolaisen** sanoin: ”pulinat pois”. Neuvottelut ovat olleet reiluja, eikä koskaan ole tarvinnut pelätä ”selkään pistämistä”, tästä kiitos neuvottelukumppaneille.

Nykyään julkisuudessa puhutaan paljon paikallisesta sopimisesta. Tämä ei ole uusi asia, eikä suoralta kädeltä tyrmättävä, sillä sitä tapahtuu kaiken aikaa, mutta korostan sen olevan osa neuvottelukokonaisuutta. Näissä neuvotteluissa korostuvat edellä mainitsemani luottamus ja kunnioitus. Jos neuvotteluosapuolilla on vilpittömästi tarkoitus päästä hyvään lopputulokseen, josta molemmat hyötyvät, niin uskon sillä saatavan joustavuutta nopeasti vaihtuviin tilanteisiin.

Huhtikuun alusta ”mailit” tulevat täyteen ja siirryn eläkeläisten lisääntyvään joukkoon. Tähän liittyen on aika kiitosten: Liiton henkilökuntaa kiitän kaikesta siitä tuesta mitä olen teiltä saanut. Erityiskiitos menee **Simo Zittingille, Satu Sillalle ja Erkki Ukkoselle**.

Vajaa vuosi sitten edustajakokouksessa puheenjohtajaksi valituille **Kenneth Bondakselle** ja liittosihteeri **Sannaleena Kalliolle** toivotan voimia ja jäsenistön laajaa tukea haasteellisessa ja vaativassa tehtävässä.

Viimeinen, mutta ei suinkaan vähäisin kiitos menee työkavereille ja laajalle ystäväjoukkole. 📍

HISTORIAN LEHTIEN HAVINAA

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Totesimme työkaverin kanssa taannoin, että työpaikalla vieläkin sitkeästi puhutaan merimieslaista, vaikka sen niminen laki taitaa olla kumottu jo vuosia sitten. Eroaako merityösopimuslaki paljon merimieslaista? Onko merenkulkijoiden työ sopimuksesta aina ollut oma laki? Onko lain historian tuntemisesta hyötyä lakimiehelle?

LAKIMIES: Kiitos hauska ja erilaisesta lainsäädäntöä koskevasta kysymyksestä! Mahtakohan kysyjä ollut huomannut, että merityösopimuslaki täyttää tänä vuonna pyöreitä eli kymmenen vuotta. Merityösopimuslaki (756/2011) tuli voimaan 1. elokuuta 2011 ja sillä kumottiin yli 30 vuotta voimassa ollut merimieslaki (423/1978). Lain uudistamiseen ryhdyttiin muun muassa siksi, että maatyöntekijöitä koskeva työ sopimuslaki oli uudistettu aiemmin vuonna 2001 ja että Suomessa oli tarve päivittää kansallista lainsäädäntöä niiden muutostvaatimusten mukaisesti, joita Kansainvälisen Työjärjestön ILO MLC-merityöyleissopimuksen (vuodelta 2006) allekirjoittaminen ja EU:n merityödirektiivin toimeenpano edellyttivät.

Yksi merityösopimuslain uudistamisen lopputuloksista oli se, että maa- ja merityöntekijöiden työ sopimusta koskeva sääntely on sisällöllisesti yhtenäisempää. Merityösopimuslaki myötäilee työ sopimuslain (55/2001) rakennetta ja järjestystä. Esimerkiksi lomauttamista koskevat määräykset ja työ sopimuksen päättämistä koskevat yleislausekeluonteiset säännökset ovat sanatarkasti samanlaiset molemmissa laeissa. Merityösopimuslaki ei siis enää sisällä lueteloita tilanteista ja edellytyksistä, joiden perusteella työnantajalla on peruste päättää työntekijän työ sopimus. Lähtökohta kuitenkin on, kuten lain perusteluissakin lukee, että merityösopimuslaki vastaa aineelliselta sisällöltään merimieslakia.

Alun perin merenkulkijoiden palvelussuhteita koskevat määräykset sisältyivät merilakiin eli aluksia ja merenkulkua koskevaa yleislakiin. Pohjoismaat ryhtyivät yhteistyössä laatimaan merimiehille omaa työ sopimuslakia ja tämän työn lopputuloksena 1920-luvulla kaikissa pohjoismaissa säädettiin lähes samansisältöiset merimieslait. Suomen ensimmäinen merimieslaki tuli voimaan 1924. Toisen maailmansodan jälkeen ryhdyttiin jälleen merimieslakien uudistamiseen Kansainvälisen Työjärjestön (ILO) tekemien kansainvälisten yleissopimusten voimaan saattamiseksi. Uudet merimieslait tulivat voimaan Tanskassa ja Ruotsissa 1952, Norjassa 1953 ja Suomessa 1955. Tämän jälkeen ei ole enää löytynyt samanlaista innostusta yhteiseen lainvalmisteluun pohjoismaiden kesken. Kaikissa pohjoismaissa kuitenkin uudistettiin merimieslait 1970-luvun aikana. Toisen kerran uudistettu merimieslaki tuli voimaan Suomessa vuonna 1978 viimeisenä kaikista pohjoismaista. Taustalla oli myös työ sopimuslain uudistaminen vuonna 1974.

Oikeushistoria on oma oppiaineensa yliopistojen oikeustieteelli-

sissä tiedekunnissa. Oikeushistorian ja vanhojen lakien tuntemisesta voi olla paljonkin hyötyä tulkittaessa voimassa olevaa lainsäädäntöä. Merityösopimuslaki on tästä hyvä esimerkki. Lukiessa merityösopimuslain hallituksen esityksen pykäläkohtaisia perusteluita moni niistä alkaa viittauksella merimieslain pykälään ja toteamuksella, että uudessa pykälässä asiasta säädetään merimieslain pykälää vastaavasti tai että voimassa olevaa oikeustilaa ei ole ollut tarkoitus muuttaa, vaikka säännöksen sanamuotoa onkin merityösopimuslaissa muokattu. Tällöin merityösopimuslain uutta ja merimieslain vanhaa pykälää voi lukea rinnakkain ja merimieslain sanavalinnat voivat olla apuna ja ohjeena merityösopimuslain säännöksen ymmärtämisessä ja tulkinnassa.

Lakikieli on myös muuttunut vuosien saatossa. Esimerkiksi vuoden 1955 merimieslain 13 §:n mukaan

”Milloin työ sopimuksen voimassaoloajasta ei ole muuta sovittu, on kummallakin sopimusosapuolella oikeus irtisanoa se päättyväksi missä Suomen satamassa tahansa, jonne alus saapuu. Sama olkoon laki, jos merimies on otettu toimeensa määrääjäksi tai määrämätkaa varten ja hän ilman uutta sopimusta pysyy toimessa sanotun ajan tai matkan päättyttyä.

Jollei merimies ole Suomen kansalainen tai jollei häntä ole Suomessa toimeensa otettu, voidaan työ sopimus irtisanoa päättyväksi myös ulkomaan satamassa, johon alus saapuu purkausta, lastausta tai riisumista varten.”

Sama asia on muotoiltu voimassa olevassa merityösopimuslaissa (7 luvun 1 § ja 3 §) näin:

”Määräaikainen työ sopimus päättyy ilman irtisanomista määräjän tai sovitun työn päättyessä aluksen saavuttua satamaan.”

”Työntekijän työ sopimus päättyy, kun alus irtisanomisajan päättyttyä saapuu satamaan, jossa työntekijä voi vapaasti poistua aluksesta. Työnantaja voi irtisanoa työ sopimuksen päättymään vain työntekijän kotimaan satamassa tai sen maan satamassa, missä työ sopimus on tehty. Jos työ sopimuksen päättämisen perusteena on alukseen kohdistuva sodan tai sodankaltaisen tilanteen uhka tai määräsatamassa esiintyvä vaarallinen tartuntatauti, työ sopimus päättyy, kun työnantaja on toimittanut työntekijän satamaan, josta tämä voi turvallisesti matkustaa kotiin.”

Paljon onnea merityösopimuslaki!

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi

LISTAAMATTOMAT YRITYKSET:

Superrikkaiden **OSINKOLINKO**

Suomen verolainsäädäntö mahdollistaa täysin verovapaat osingot. Verovapaus koskee niin osinkoa jakavaa yhtiötä kuin osingonsaajaa. Osinkojen verovapaudesta pääsevät nauttimaan vain hyvin varakkaat henkilöt.

– Osinkoverotus on äärimmäisen poliittinen kysymys, jota ei ratkaista taloustieteellisin perustein, Aalto-yliopiston apulaisprofessori Tomi Viitala sanoo.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVA GETTY IMAGES

Hyvän verojärjestelmän kulmaki-
vinä esitetään yleisesti oikeu-
denmukaisuutta ja veronmaksu-
kykyä. Jokaisen tulee osallistua
veronmaksuun voimiensa ja kykyjensä mu-
kaan.

Suomen osinkoverojärjestelmää on kri-
tisoitu siitä, että se suosii yksittäisiä suuri-
tulolaisia ja varakkaita henkilöitä. Yhdeksi
suurimmaksi verolainsäädännön epäkoh-
dista on nostettu listaamattomien yhtiöi-
den osinkoverotus.

Listaamaton yhtiö on sellainen, jonka
osakkeilla ei käydä kauppaa pörssissä. Pie-
net yhtiöt ovat useimmiten listaamattomia.

Listaamattomasta yhtiöstä saatu osinko
verotetaan pääomatulona ja/tai ansiotulo-
na. Osa osingosta on verotonta.

"Suosii hyvin varakkaita yhtiöitä ja omistajia"

Arvostelijat ovat nähneet listaamattomien
yhtiöiden osinkoverotuksen verovapauden
suurena euromääräisenä verotukena, jolla
on lukuisia negatiivisia vaikutuksia.

– Nykyinen järjestelmä suosii rakenteen-
sa vuoksi juuri sellaisia yhtiöitä ja omista-
jia, joille on kertynyt suuri varallisuus yh-
tiöön, Aalto-yliopiston apulaisprofessori
Tomi Viitala sanoo.

Kansalaisjärjestö **Finnwatch** näkee lis-
taamattomien yritysten osinkoverotuksen
merkittävänä veroetuna, jolla on paljon
kielteisiä vaikutuksia. Finnwatchin mukaan
listaamattomien yritysten saama "verotu-
ki" vuonna 2019 oli 415 miljoonaa euroa.

– Verohallinnon tilastojen mukaan lis-
taamattomista osakeyhtiöistä nostetuista
pääomatulo-osingoista lähes 80 prosenttia
menee pienelle, yli 75 000 euroa vuodessa
tienaavalle joukolle, Finnwatch laskee.

Listaamattomat yhtiöt jakoivat omistajil-
leen vuonna 2019 osinkoja runsaat 3,7 mil-
jardia euroa. Määrä oli lähes kahdeksan
prosenttia suurempi kuin vuonna 2018.

"Ei taloustieteellistä perustetta"

Listaamattomille yhtiöille osoitetusta ve-
roetuisuudesta eivät tyhjätaskut nauti. Täy-
simääräisesti verovapaudesta pääsee osal-
liseksi vasta, kun osakkaan osuus yhtiön
nettovarallisuudesta on noin kaksi miljo-
onaa euroa.

Apulaisprofessori Tomi Viitala muistut-
taa, että suurelle osalle listaamattomien
osakeyhtiöiden omistajista nykyinen järjes-
telmä ei ole erityisen edullinen.

– Yksinkertaisesti siksi, että yhtiöön ei
ole kertynyt merkittävää varallisuutta. Po-
liittisesti tätä järjestelmän suomaa verova-

pautta on kuitenkin perusteltu yrittäjyyden
kannustamisella, Viitala sanoo.

Vaikka hyvin varakkaiden osakkeenomis-
tajien verovapautta listaamattomista yrityk-
sistä perustellaan poliittisesti yrittäjyyden
kannustamisella, se ei tarkoita, että poliiti-
kot olisivat asiasta yhtä mieltä.

Vasemmistoliiton varapuheenjohtaja,
opetusministeri **Jussi Saramo** arvostelee
listaamattomien yritysten verokohtelun
haittoja kansantaloudelle ja vaatii asiasta
laajaa julkista keskustelua.

– Listaamattomien yritysten veroetu
haittaa talouden toimintaa ja sen korjaami-
nen tulee ajankohtaiseksi ennemmin tai
myöhemmin. Asiasta on olemassa varsin
laaja konsensus. Vastaavaa veroetua ei ole
käytössä muualla maailmassa, Jussi Sara-
mo sanoo.

Sanna Marinin hallituksessa nykyisen yri-
tysverojärjestelmän takuumiehenä seisoo
keskusta. Puolueen puheenjohtaja **Annika
Saarikko** vakuutti helmikuussa, että keskus-
ta on hallituksessa yrittäjien lukko eikä se
heikennä yritysten asemaa verotuksen kei-
noin.

– Tosiasia on, että osinkoverotus on ää-
rimmäisen poliittinen kysymys, jota ei rat-
kaista taloustieteellisin perustein, Aalto-yli-
opiston apulaisprofessori Tomi Viitala sanoo.

Temppu ja sen tekotapa

Nuori lääkäri **Mikko Wirén** rekisteröi vuonna 2001 yrityksen nimeltä Pihlajalinnan Lääkärit Oy. Yhtiö listautui Helsingin pörssiin nimellä Pihlajalinna Oyj vuonna 2015.

Pihlajalinnan liikevaihto vuonna 2019 oli 518,6 miljoonaa euroa. Se on yksi Suomen johtavista yksityisistä sosiaali- ja terveyspalveluiden tuottajista. Pihlajalinnalla on lähes 600 työntekijää ja 210 toimipistettä. Yhtiön hallituksen puheenjohtajana toimii Mikko Wirén.

Mikko Wirén on lähipiireineen myös Pihlajalinnan toiseksi suurin omistaja vakuutusyhtiö LähiTapiolan jälkeen. Wirén omistaa Pihlajalinnaa perustamansa MWW Yhtiö Oy:n kautta.

Pihlajalinna ilmoittaa olevansa kotimaisessa omistuksessa ja maksavansa kaikki veronsa Suomeen.

Se on totta. Kansalaisjärjestö Finnwatch julkaisi vuonna 2019 selvityksen Suomen kuuden suurimman sote-yrityksen verovastuullisuudesta. Vertailussa Pihlajalinnan sai parhaat pisteet.

Suomen verolainsäädäntö antaa kuitenkin mahdollisuuden hyödyntää asianmukaisesti veronsa maksanutta yhtiötä verosuunnittelussa. Näin tekee mm. Pihlajalinnan perustaja, hallituksen puheenjohtaja ja suuromistaja Mikko Wirén.

Verovapaus

Listaamaton MWW Yhtiö Oy harjoittaa pienimuotoisesti terveydenhoitoon liittyvää liiketoimintaa. Se mm. tarjoaa Pihlajalinnan terveyspalveluja Parkanossa. Henkilökuntaa yhtiössä vuonna 2019 oli 16.

MWW Yhtiö Oy on Pihlajalinnan perustajan Mikko Waldemar Wirénin määräysvallassa. Yhtiön pääasiallinen toiminta on taseen varallisuuserien perusteella toimia Pihlajalinna Oyj:n osakkeiden hallinnointiin liittyvänä holding-yhtiönä.

Kun Pihlajalinna listautui pörssiin vuonna 2015, MWW Yhtiö Oy:n omistuksen osuus nousi Pihlajalinnassa 11,2 prosenttiin (28.2.2021 omistus 10,2 %). Se takasi sekä osinkojen verovapauden että Pihlajalinnan osakkeiden myyntien nollaveron.

Suomen verolainsäädännön mukaisesti listaamattoman yhteisön (MWW Yhtiö Oy) saamat osingot listatulta yhteisöltä (Pihlajalinna Oyj) ovat verovapaita, mikäli osingonsaaja omistaa vähintään 10 % osinkoa jakavasta yhtiöstä.

Apulaisprofessori Tomi Viitala muistuttaa, että 10 %:n omistusrajan taustalla on EU-direktiivi.

– Direktiivi edellyttää vastaavien osinkojen verovapautta esimerkiksi tilanteessa, jossa luxemburgilainen yhtiö omistaa vähintään 10 prosenttia suomalaisesta pörssi-yhtiöstä.

Tomi Viitala muistuttaa myös, että jos tätä EU-direktiivin suomaa verovapautta ei Suomessa noudatettaisi, omistukset kanavoitaisiin esimerkiksi Luxemburgin veroparatiisiin kautta.

– Tämä säännös yhdessä listaamattoman yhtiön osinkoverotuksen kanssa johtaa edulliseen verokohteluun, mutta perustuu voimassa olevaan lainsäädäntöön, Viitala sanoo.

Tuplaverovapaus

MWW Yhtiö Oy ilmoittaa Suomen Asiakastieto Oy:n rekisterissä kotipaikakseen Parkanon ja kotisivujensa osoitteeksi www.pihlajalinna.fi. Yhtiön ilmoittama puhelinnumero ei ole käytössä.

MWW Yhtiö Oy:n tilinpäätöksistä ei selviä, ketkä ovat yhtiön omistajia. Yhtiö tekee tilinpäätöksensä pien- ja mikroyrityksen tilinpäätösasetuksen pienyritystä koskevien säännösten mukaisesti. Näin yhtiön omistajien ilmoittaminen ei ole lakisääteistä.

Mikko Wirén ei vastannut toimittajan

sähköpostitse lähettämiin useisiin viesteihin, joissa osakeyhtiölakiin vedoten pyydettiin nähtäväksi MWW Yhtiö Oy:n osaksluetteloa omistussuosuksineen.

Pihlajalinnan johdosta kommentoidaan vain, että kyseessä on Wirénin perheen sijoitusyhtiö.

Viimeisen kymmenen vuoden aikana MWW Yhtiö Oy on kasvattanut nettovarallisuuttaan lähinnä Pihlajalinnan osakkeiden luovutusvoitoilla. MWW Yhtiö on jakanut osinkoa Mikko Wirénille ja hänen lähipiirilleen vuosien 2015–2019 välisenä aikana noin 5,3 milj. euroa.

Näistä MWW Yhtiön maksamista osingoista on ollut verovapaata tuloa 2,0–2,7 miljoonaa euroa riippuen yhtiön osakkaiden lukumäärästä ja omistussuosuksista.

Suomen verolainsäädännön mukaan osingoista 75 % on verovapaita, jos jokaisen osingonsaajan osinko on maksimissaan 150 000 euroa vuodessa. Lisäksi osingon määrä ei saa olla enemmän kuin kahdeksan prosenttia osingon saajan osuudesta yhtiön nettovarallisuudesta.

Aalto-yliopiston apulaisprofessori Tomi Viitala muistuttaa, että 150 000 euron jälkeen listaamattomien yritysten osinkojen verotus kiristyy samalle tasolle kuin pörssi-yhtiöiden osinkojen verotus.

– Voidaan toki kysyä, onko tämä raja kohdillaan. Taloustieteilijöiden mukaan keskeinen ongelma osinkoverojärjestelmässä on juuri nettovarallisuusperusteisuus, koska se johtaa passiivisen varallisuuden kertymiseen yhtiöihin, Tomi Viitala pohtii.

Eli näin varallisuuden kertymistä yhtiöihin ohjaa omistajien verotus eivätkä liiketaloudelliset syyt kuten investointien rahoitus. 

Kaikki jutun verotusta käsittelevät tiedot ovat saatavilla julkisista lähteistä.

Akkuteollisuus palauttaa meidät ATONIN PALVONNAN AIKAAN

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA GETTY IMAGES

Faarao Amenhotep IV hallitsi Egyptiä 1353–1336 eaa. (tai 1351–1334 eaa.) Valtaistuimelle noustuaan hän meni naimisiin maailman kauneimman naisen, Nefertitin kanssa ("Kauheus on saapunut").

Faaraoksi tultuaan Amenhotep vaihtoi nimensä Akhenateniksi. Hän kielsi kaikkien muiden jumalten palvelemisen ja nosti Atonin, auringonjumalan, ylimmäksi jumalaksi. Egyptissä oli palvottu aina useita jumalia. Siirtyminen yksijumalaisuuteen herätti Theban papiston riveissä, ja kansalaisissa, suurta vastustusta. Niinpä Akhenaten perusti Ylä-Egyptiin uuden pääkaupungin. Sen nimeksi tuli Akhenaten: Atonin taivaanranta.

AURINGON KAUPUNKI rakennettiin keskele kuivaa erämaata äärimmäisellä nopeudella, vain vuodessa. Arkeologit tekivät hetki sitten Akhenatenin läheltä järkyttävän löydön: joukkohaudan, jossa makaa sadoittain, ellei tuhansittain, pienten lasten luita. Vielä tänä päivänäkin toistaiseksi melko tuntematon tieto on, että Akhenatenin rakensivat lapsiorjat.

Akhnatenin aikakauteen liittyikin myös toinen, arksampi arkeologinen löydös kaivoksista. Kivilohkareet hakattiin aiemmin kallioista irti ja kuljetettiin rakennuspaikoille suurina lohkeina. Akhenatenin kaudella kivilohkareita alettiin hakata pienemmiksi, noin 60 kilon painoisiksi palasiksi, jotta ne on helpompi kuljettaa. Uusi pääkaupunki rakennettiin näistä kivenmurikoista. Näin lapsiorjat jaksoivat kantaa paikoilleen näitä "pienempiä" kivilohkareita, mikä tekee "keksinnöstä" vielä irvokkaamman.

Akhenatenin kaupungin raunioista on löytynyt faarao Akhnatenin ja kuningatar Nefertitin kuvia. Heidän kasvonsa on hakattu freskoista pois, eikä ihme. Hallitsijat on haluttu unohtaa ja häivyttää pois histo-

riankirjoituksen sivuilta. Akhenaten oli muinaisen Egyptin lyhytikäisin pääkaupunki. Se hylättiin Akhnatenin kuoltua ja hänen seuraajansa Tutankhamon siirsi hallinto-kaupungin Memphisiin.

AKHENATENIN AJOISTA on yli 3 300 vuotta. Nyt maailma on saanut uuden Atonin, sähköauton, jonka luvataan puhdistavan ympäristön ilmansaasteista. Sähköautot ja muu akkuteollisuus, kuten puhelimet ja muu elektroniikka, tarvitsevat toimiakseen kobolttia. Maailman koboltintuotannosta yli 90 prosenttia tulee Kongosta. Sitä kaivavat alueella myös lapset käsin erittäin vaarallisissa olosuhteissa. Koboltti on myrkyllistä. Orjatyömaississa olosuhteissa työskentelevät lapset sairastuvat ja joutuvat kaivauksilla vakaviin onnettomuuksiin sekä pahimmissa tapauksissa kuolevat.

SUOMALAISRYITYKSET OVAT vakuutaneet, että ne eivät käytä lasten kaivamaa kobolttia raaka-aineenaan. Sitä ei kuitenkaan kukaan ole toistaiseksi pystynyt todistamaan. Kobolttia kuljetetaan Kongosta meriteitse esimerkiksi Kokkolaan jalostettavaksi. Sähköakku- ja sähköautoteollisuus tekevät maailmalla ja Suomessa raivoisaa lobbausta. Oslossa päästöt on saatu alas, kun kaupungissa liikennöi lähestulkoon vain ja ainoastaan sähköautoja.

Myös Suomessa köyhimpiin lähiöihin on saatettu pystyttää sähköautoja varten sähkötolpat. Niissä ihmisillä ei ole varaa ostaa kymmeniä tuhansia maksavia sähköautoja – hyvä jos alle tonnin käytetty auto – joten tolpat seisovat nyt tyhjiään parkkipaikoilla.

SÄHKÖAKKUJA SUUNNITELLAAN käytettäväksi myös laivateollisuudessa. Maailmanlaajuinen akkuteollisuus tarvit-

seekin suuret määrät raaka-aineita. Maailma on teknistynyt Egyptin ajoista virtapiireihin, mutta samaan aikaan olemme entistä enemmän riippuvaisia kaivannaisteollisuudesta. Moniin keksintöihin tarvitaan kobolttia ja muita harvinaisia metalleja. Kilpailu niistä on verinen ja vasta alkamaisillaan. Mikä on teknologian kehityksen hinta?

KIINA ON MAAILMAN harvinaisten maametallien suurin viejä. Vuonna 2018 Kiinasta lähti maailmalle yli 53 000 tonnia harvinaisia maametalleja. Arvata saattaa, että niitä ei ole kaivettu parhaissa mahdollisissa olosuhteissa. Nyt Kiina myös tuo jalostettavaksi harvinaisia raaka-aineita muun muassa Yhdysvalloista ja Myanmarista. Yksi kalleimmista metalleista on litium. Maailman suurin esiintymä sijaitsee Boliviassa. Maalla ei ollut varaa perustaa kaivausta varten omaa valtiollista tehdasta, mutta yllätys ei liene, että sen rahoittamaan saapui – yllätys, yllätys – mikäs muukaan kuin Kiina. Ja arvata kyllä saat, että mistä syystä. 📌



Amenhotep IV palvoo yhtä ja ainoaa jumalaa, Atonia. Seinäkaiverrus entisestä Akhenatenista, jonka paikalla on nykyisin arkeologinen kohde Amarna (nykyisin el-Amarnan kylä).

Onko 25 vuodessa mikään muuttunut? "Ei ole", vastaavat ne, jotka tietävät

TEKSTI JUHANI ARO KUVA PEKKA KARPPANEN

Vaasa, tammikuu 1996. *Helsingin Sanomat* julkaisee pikku-uutisen, joka kertoo Kansainvälisen kuljetustyöntekijäin liiton ITF:n pysäyttäneen rahtialuksen Vaasan Vaskiluodon satamaan. Kyseessä oli *Paugi*-niminen pienehkö rahtialus, rekisteröity Karibialle St. Vincentin saarelle. Laivalla oli 14 hengen miehistö, kaikki Viron venäläisiä.

Laivan omisti virolainen varustamo Stentor Ltd. Miehistöllä oli laivan päällikköä myöten palkat saamatta, noin 300 000 silloista markkaa, nykyrahassa noin 71 000 euroa.

Käyn katsastamassa ITF-tarkastaja **Lauri Heinosen** (k. 1999) kanssa aluksen. Itse teen sen ulkoisesti. En uskalla sisään. Näky on maakravun silmissä kauhistuttava. Ruosteen raiskaama paatti, jolla en lähtisi seilaamaan kuin korkeintaan metrin päähän rannasta.

Jään rannalle, mutta karski kaiken nähnyt Heinonen marssii laakunkia pitkin laivan uumeniin. Alus on miehistölle kuitenkin koti ja tällä kertaa myös vankila. He eivät pääse pois laivalta. Ruoka loppuisi, jollei Merimies-Unioni toimittaisi ruokaa ja muita tarpeita alukselle. Viron venäläinen omistaja ei piittaa tuon taivaallista miehistön hyvinvoinnista. Viro on irtaantunut Venäjästä vain viisi vuotta aiemmin ja oikeusvaltio on vielä kehittymätön.

Kesäkuuhun mennessä palkka-saavat paisuvat yli miljonaan markkaan, eli liki

240 000 euroon. Laiva pakkohuutokaupataan oikeuden päätöksellä. Virolainen telaka Baltic Ship Repairers huusi aluksen 650 000 markalla eli vajaalla 155 000 nykyeurolla. Alkuperäinen miehistö häipyi laivalta. Voimakkaiden huhujen mukaan heidän perheitään ja omaisuuttaan oli Virossa uhkailtu pahan kerran. Tarinan loppu on painunut historian armeliaaseen hämärään.

Miksi kerron tämän vanhan jutun? Siksi, että tätä samaa tapahtuu yhä edelleenkin. Mikään ei tunnu muuttuneen. Syyskuussa Raumalle saarrettiin M/s Es Venus, joka purjehti Panaman lipun alla.

"Asiat eivät ole vielä kunnossa"

Suomessa on kolme ITF-tarkastajaa. Heistä yksi on **Ilpo Minkkinen**. Hänellä on selkeä näkemys siitä, ovatko asiat viime vuosituhanelta parantuneet.

– Eivät ole, Minkkinen sanoo. Periaatteessa on voimassa Kansainvälisen työjärjestö ILO:n (YK) merityötä koskeva yleissopimus (Maritime Labour Convention, eli

MLC), jonka pitäisi taata yhdessä satamavaltioiden tarkastajien kanssa merimiesten työolot, mutta näinhän ei ole, Minkkinen kertoo.

Minkkisen mukaan Rauman tapauksessa kiinalaiset omistajat huijasivat myanmalaisia ja vain puolet palkasta maksettiin.

– Tällaista esiintyy jatkuvasti. Ja sehän on ihmiskauppaa. Kiina on vaarallinen maa. He kohtelivat rasistisesti myanmalaisia, Minkkinen kertoo.

Hänellä on perusteensa pitää Kiinaa vaarallisena maana.

– Kun me ITF-tarkastajat menemme kiinalaisomisteiseen laivaan, niin ensimmäisenä meidät kuvataan. Minä ainakaan en halua edes mennä koko Kiinaan. Ties millaisessa tietopankissa kuvani ovat. Eräässäkin kiinalaislaivassa oli sellainen pesti kuin "political commissioner" (suomeksi "poliittinen komissaari"). Hän kuvasi meidät heti, Minkkinen paljastaa.

Suomen viranomaiset lepsuilevat

Minkkinen syyttää suomalaisia viranomaisia lepsuiksi. He saattavat jopa pilata koko merimiesten aseman toteamalla jonkun asian aiheetta lailliseksi.

– Paha siinä on ammattiliitonkaan toimia, kun virkamies on todennut jonkun epäkohdan lainmukaiseksi, Minkkinen sanoo.

Ja tosiaan. Minkkisen käytännön miehen toteamus käy selväksi, kun Merimies-lehti selvitti, mikseivät suomalaiset viranomaiset tee mukavuuslippulaivojen ilmiselville ihmisoikeusloukkauksille mitään. Useamman viranomaisen suulla kävi selväksi, ettei Suomi voi tehdä



vieraan vallan alla seilaavalle aluksille mitään. Ainoan poikkeuksen tekee rikoslaki. Tässä on alhaisen verotuksen lisäksi yksi selkeä syy, miksi niin moni varustaja liputtaa laivansa vaikkapa Panamaan. Maan lainsäädäntö on olemattoman kehittymätöntä, mutta sen maan lakia luetaan, kenen lipun alla seilaat. Suomen lain koura ei yllä vieraan valtion aluksille.

Yksi asia on Minkkisen mukaan sentään 25 vuodessa muuttunut. Suomeen ei seilaa enää Paugin kaltaisia romulaivoja. Ja siinä on Minkkiselläkin osuutensa.

Kiinalainen jättivarustamo Cosco liikennöi Vuosaareen ja kuljettaa sieltä tavaraa maailmalle ja takaisin

Yksi maailman suurimmista linjaliikennettä harjoittavista varustamoista on kiinalainen **Cosco** (China Ocean Shipping Company). Cosco on Kiinan valtion omistama yritys. Kiinalainen jättivarustamo pyrkii leviittämään mahdollisimman laajalle eri maanosiin, kuten myös Eurooppaan. Ja sen se on jo tehnytkin: esimerkiksi Kreikassa Pireuksen satama on varustamojätin hallinnassa.

Coscon laivat liikennöivät myös Suomeen. Vuosaaren satamassa toimii muun muassa yritys nimeltään Cosco Shipping Lines Finland Oy, joka kuuluu kiinalaiseen Cosco Groupiin. Coscon laivat kuljettavat koko ajan Suomen tuonti- ja vientikuljetuksia. Varustamon aluksista monet purjehtivat mukavuuslippujen alla. ⚓

Ex-työministeri, varapuhemies Tarja Filatov: Ihmisoikeudet kuuluvat mukavuuslippulaivoillekin!

MUKAVUUSLIIPPULAIVAT ovat suomalaisille viranomaisille ja ministereille vaikea pala. Kävi myös ilmi, etteivät mukavuuslippulaivojen asiat kuulu oikein kenellekään, vaikka suuri osa Suomenkin ulkomaankaupasta liikkuu mukavuuslippulaivoilla.

Eduskunnassa on käsitellyssä laaja lakiesitys ihmiskaupan kitkemiseksi, mutta esityksessä ei puututa mukavuuslippulaivoihin mitenkään.

Entinen työministeri, nykyinen eduskunnan varapuhemies ja työelämävaliokunnan jäsen **Tarja Filatov** (sd.) vastasi suoraan kysymyksiin. Raskaansarjan poliitikon kanta ei jää epäselväksi. Ihmisoikeudet on saatava mukavuuslippulaivoillekin.

– Aika ajoin putkahtaa esiin järkyttäviä uutisia ihmisten kohtelusta mukavuuslippulaivoilla. Palkkarahat on saatava, maihin ei pääse, jopa ruuasta voi olla pulaa, Filatov summaa.

– Alustarkastuksissa käy selvästi ilmi, että ongelmat eivät ole poikkeus, vaan ennemminkin sääntö. Rikkomukset ovat myös riski myös turvallisuudelle ja ympäristölle, Filatov katsoo.

Hänkin näkee Suomen lainsäädännön vaikeudet asiassa.

– Suomen on vaikea päästä omalla lainsäädännöllään kiinni näihin vääryyksiin, vaikka ne tapahtuvat Suomen maaperällä. Kaikki kivet on silti syytä kääntää rikkomusten estämiseksi, Filatov vaatii.

– Lainsäädännöllä voitaisiin puuttua turvaamistoimiin, ja viranomaistoimia esimerkiksi aluehallintovirastojen ja Traficomin merenkulikutarkastajien välillä voisi täsmentää ja tarkastusresursseja tulee vahvistaa, hän vaatii.

– Kyse on ihmisoikeusrikkomuksista, niiltä ei saa ummistaa silmiä, Filatov patistaa.

Kiinan lipun alla purjehtiva Coscon laiva M/s Tian En Vuosaaren satamassa.



Outoja ruokamyrkytyksiä kolmella ulkomaalaisella rahtilaivalla eri puolilla maailmaa – viimeisin kuolemantapaus ”ruokamyrkytyksen” seurauksena Turkkiin 19.2.2021 matkanneella aluksella

TEKSTI THE MARITIME EXECUTIVE / SAANA LAMMINSIVU KUVA GETTY IMAGES

The Maritime Executive -lehti uutisoi 23.2.2021, että kolmella eri puolilla maailmaa liikennöivällä laivalla on raportoitu miehistön ruoasta saamista ruokamyrkytyksistä. Vähintään kaksi miehistön jäsentä on kuollut. Alusten muuta miehistöä on siirretty aluksilta pois ja viety sairaalaan. Tapahtuneet ruokamyrkytykset voivat olla joko sattumanvaraisia tai sitten esimerkiksi noro-viruksen aiheuttamia (more common norovirus), mutta ne harvoin aiheuttavat kuolemia.

M/s Lanna Naren kokki kuoli ruokamyrkytykseen ja 13 miehistön jäsentä sairaalaan

Malediivien ulkoministeriö raportoi ensimmäisistä tapauksista helmikuun alussa. Thaimaan lipun alla purjehtiva kuivabulkkeri, M/s Lanna Nare (hieman yli 22.000 dwt), purjehti Australiasta Sri Lankaan, josta sen oli tarkoitus jatkaa matkaa San Juanin, Puerto Ricoon. Aluksella oli 18 hengen miehistö.

Alus muutti kesken matkan kurssiaan ja sai Malediiveilta lääkinnällistä apua 9. helmikuuta. Aluksella oli 13 sairasta merimiestä, jotka siirrettiin alukselta sairaalaan, jossa heidän todettiin kärsivän ruokamyrkytyksestä. Myös aluksen kokki oli sairas ja hän kuoli Malediiveilla.

Aluksen vanha miehistö palasi Thaimaahan ja alukselle tuli uusi miehistö. M/s Lanna

Nare lähti uudestaan liikkeelle 11. helmikuuta ja ruokamyrkytyksen syyn etsimistä sekä tapauksen tutkimista jatkettiin.

M/s Thor Magnhild, Kanada, 17 miehistön jäsentä sairaana

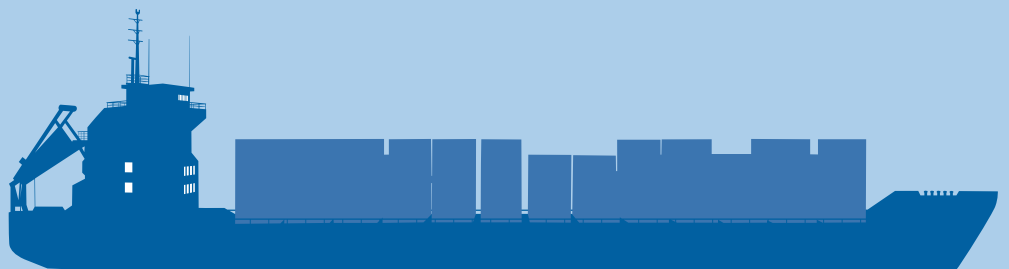
Suurin piirtein samoihin aikoihin Singaporen lipun alla oleva rahtialus M/s Thor Magnhild saapui Trois-Rivièresiin St. Lawrence -jokea pitkin Kanadaan. (Trois-Rivières sijaitsee Montrealin ja Quebeckin välissä.) Kanadan terveysviranomaiset raportoivat, että 17 aluksen miehistön jäsentä kärsivät huonovointisuudesta, jonka syy lienee ruokaperäinen tai vastaava (gastrointestinal disorder). Aluksen miehistö sai lääkärinhoitoa. Alus oli sairastapauksien aikana matkalla Brasiliasta Karibian kautta Kanadaan, jossa miehistö siis pääsi lääkäriin.

M/s Aprilin miehistö sairastui viikko sitten matkalla Turkkiin ja yksi miehistön jäsen kuoli

Perjantaina 19. helmikuuta kolmannen

aluksen, pieni rahtialus (1,963 dwt) M/s Aprilin miehistö joutui ongelmiin. Panaman lipun alla purjehtiva alus liikkoi Mustalamerellä, kun sen miehistö hakeutui lääkärinhoitoon. Oireiden syynä pidettiin jälleen kerran ruokamyrkytystä. Aluksen miehistön sairastumisen aikaan laiva oli matkalla kohti Turkkiä, kun aluksen viisi miehistön jäsentä tulivat kipeiksi ja yksi heistä kuoli. Venäläiset viranomaiset päättivät evakuoida alukselta sairaat, mutta huono sääkin häiritsi työskentelyä ja aluksen ankkuroitumista.

Rosmorrechflotin, eli Venäjän liikenne- ja merenkulku- ja jokiliikenneviranomaiset raportoivat, että he pitivät ruokamyrkytystä sairauden syynä suljetuun pois muut mahdolliset syyt kuten kemikaalivuodon tai rahdin pilaantumisen. Alkoholimyrkytystäkään ei poissuljettu. Viimeksi mainitun syyn epäilyssä viranomaiset vertailivat miehistön jäsenten käyttäytymistä: kaksi miehistön jäsentä ilmoittivat olevansa terveitä ja heidän käyttäytymistään verrattiin sairastuneisiin. ⚓



Työministeri käynnistää selvitystyön työehtosopimukseen liittyvien rajariitojen ratkaisumekanismeista ja sovittelujärjestelmän toimivuudesta

Työ- ja elinkeinoministeriön tiedote 24.2.2021

Työministeri **Tuula Haatainen** käynnistää selvitystyön työehtosopimukseen liittyvien rajariitojen ratkaisumekanismeista ja sovittelujärjestelmän toimivuudesta. Selvityshenkilöiksi on nimetty Merimies-Unionin entinen puheenjohtaja **Simo Zitting** ja varatuomari, oikeustieteen maisteri **Minna Etu-Seppälä**.

Selvitystyön tarkoituksena on muun muassa kartoittaa työehtosopimukseen liittyviä rajariitoja ja niiden syitä. Rajariidoilla tarkoitetaan riitoja, joissa työnantaja ja työntekijäpuoli ovat eri mieltä siitä, mitä työehtosopimusta työnantajan teettämään työhön pitäisi soveltaa.

Tarkoituksena on lisäksi tunnistaa keinoja ja mekanismeja, joilla riitojen ratkaisemista voidaan helpottaa. Selvityshenkilöt hakevat myös keinoja, joilla voidaan eh-

käistä työrauhahäiriöitä, jotka liittyvät rajariitoihin. Ratkaisuesitykset voivat koskea toimintatapoja tai liittyä lainsäädäntöön.

– Työehtosopimusten rajariidat aiheuttavat enenevässä määrin epäselvyyksiä työmarkkinoilla. Helppoja ja suoraviivaisia ratkaisuja asian korjaamiseksi tuskin on. Selvitystyö on kuitenkin syytä tehdä, jotta työmarkkinajärjestöillä on käytössään kaikki mahdolliset kehittämis ehdotukset työrauhan säilyttämiseksi ja riitojen ratkaisemiseksi, sanoo työministeri Tuula Haatainen.

Selvityshenkilöt tarkastelevat sovittelujärjestelmän toimivuutta

Selvitystyö kohdistuu lisäksi työriitojen sovittelujärjestelmään erityisesti työehtosopimusten rajariitatilanteissa. Selvityshenkilöt voivat esittää toimia, joilla olemassa olevaa järjestelmää kehitettäisiin. Tarkastelussa

tulee selvittää myös, millainen rooli sovittelujärjestelmää tukevilla muilla instituutioilla on työriitojen sovittelussa tai niiden ennaltaehkäisyssä.

Selvityshenkilöiden toimeksianto ei sisällä kysymyksiä, jotka liittyvät neuvottelujärjestelmään.

Selvitystyö valmistuu elokuun loppuun mennessä

Selvitys tulee luovuttaa kirjallisena työ- ja elinkeinoministeriölle viimeistään 31.8.2021.

Selvitykseen perustuvat kehittämis ehdotukset, jotka liittyvät työmarkkinajärjestöjen toimintaan, valmistellaan kaksikantaisesti työmarkkinajärjestöjen välillä. Mahdolliset lainsäädännön kehittämiseen liittyvät esitykset valmistellaan kolmikantaisesti yhdessä työmarkkinakeskusjärjestöjen kanssa. [↴](#)



– Päivät menevät murmelina
Jullen kanssa leikkiessä,
äiti-Laura nauraa.

Ostoskärryt täyttyvät nopeasti. Ravintola-työntekijän määrätietoisuudella Lauran vasen käsi poimii hyllyiltä lihat, pastat, perunat, murot, juurekset, kasvikset ja talouspaperit. Oikea käsi ohjaa vauhdilla etenevää kärryä.

– Teen tämän marketkeikan kerran viikossa, ja sen hinnaksi tulee satakunta euroa. Samalla tämä on pieni irtiotto kotijumista, jossa olen pakon sanelemana ollut jo vuoden verran. Ei tässä koti-ikävä ehdi tulla, mutta ihan hyvää tämä piipahdus tekee, Laura Ylenius naurahtaa.

Sitten kassit autoon ja takaisin kotiin Soramäen omakotialueelle. Pihassa odottaa jo Julle kärsimättömänä frisbeelautanen heittovalmiina.

– Meillä baarityöntekijöillä on Silja Serenadella sentään työvuorot. Täällä Soramäessä painetaan työtä vuorotta, hyväntuulinen Laura tuumaa.

Itämeri opettaa

Rovaniemellä syntynyt ja Lahden kupeeseen Hollolaan kotiutunut Laura Ylenius valmistui tarjoilijaksi Lahden koulutuskeskuksesta Salpauksesta vuonna 2009. Kolme vuotta myöhemmin Laura aloitti messitytön työt Silja Europalla.

Ensimmäinen yö laivalla opetti jo keikkatyöläistä talon tavoille.

– Istuin työkaverini kanssa hytissäni, kun yhtäkkiä kaiuttimeista pärähti outo ääni. Kaveri sanoi sen olevan laivanjättöhälytys. Hän lähti raahaamaan minua yläkannelle, antoi koko matkan ajan toimintaohjeita ja käski pysyä viileänä, etteivät muut matkustajat hätäänny.

– Minua vietiin kuin pässiä narun päässä. Pitkään kaverilla kesti pokka, kunnes hän viimein tunnusti laittaneensa herätyskelloni soimaan hytin puhelimesta. Enhän minä ollut aiemmin sitä moista ääntä kuullut, Laura Ylenius muistelee ”kauhujen yötä”.

Laura kaipaa jo ”Seren” baariin

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT JUHA GRANATH JA LAURAN KOTIALBUMI

Keikkatyöläisen Laura Yleniuksen vuorotyö Silja Serenadella on vaihtunut ympärivuorokautisen perheenäidin rooliin Hollolassa.

– Elämäni on kuin elokuvassa ”Päiväni murmelina”. Päivät toistavat toinen toistaan, joten laivalle voisin lähteä jo vaihte-

lunkin vuoksi, Laura Ylenius sanoo.

Lauantaiaamupäivä on Laura Yleniuksen laatu-aikaa. Silloin hän vilkuttaa 3,5-vuotiaalle Julius-pojalleen ja aviomiehelleen, hyppää autoonsa ja ajaa parin kilometrin matkan Hollolan Prismaan. Siellä maski kasvoille ja ruokaostoksille.



Kaksi reipasta messityttöä uransa alkuvaiheessa Silja Europalla vuonna 2013. Laura Ylenius (vas) ja Johanna Perälä.

Suurimman osan yhdeksän vuoden työrupeamastaan Laura Ylenius on työskennellyt Silja Serenaden baariosastolla talousapulaisena.

– Suurin osa työajastani tiskaan Starlightin pääbaarissa. Lisäksi huolehdin, että kaikissa Starlightin kolmessa ravintolassa on tarpeeksi laseja, tuoreita hedelmiä ja yrttejä drinkkejä varten. Metsästä myös eksyneet lasit ja prikat sekä pidän paikat siistinä, Laura luettelee.

Ennen koronaa Laura tuurasi Silja Serenadella osa-aikaeläkeläistä kollegaansa. Pienen lapsen äidille työrytmi 4 vuorokautta laivalla ja 12 maissa, oli passeli. Lauran toive on saada työpaikka vakinaistettua, kun se lähiaikoina vapautuu.

– Pelkään vain, että koronan takia juna meni jo, Laura Ylenius sanoo.

Päivät murmelina

Vuosi sitten keväällä Silja Serenadella elettiin hämmästyttäviä aikoja. Korona-uutiset tulivat iholle ja ihmetys alkoi kasvaa. Sitten alkoivat lomautukset, mutta tilanteen vakavuutta ei vielä ymmärretty.

– Alussa ajateltiin, että pidetään vähän ylimäärästä lomaa ja palataan jonkin ajan kuluttua laivalle. Sitten viikot ja kuukaudet kuluivat ja tilanne vain jatkui ja jatkui.

Vuotta myöhemmin talvi vetää viimeisiään ja Laura seisoo poikansa Jullen kanssa kotitalon pihamaalla frisbeelautanen kädessään. Lautanen lähtee lentoon ja Julle säntää perään.

Äiti huokaisee ja vertaa nykyistä elämäänsä elokuvan ”Päiväni murmelina”

päähenkilöön, joka herää joka aamu aina samanlaiseen päivään. Samat tapahtumat toistuvat päivästä toiseen.

– Kun lapsi herää, mies on jo töissä. Sitten aamupuuro, sitten polvillaan 3,5-vuotiaan leikkikaverina pikkuautojen ja legojen kanssa. Lounaan jälkeen ulos ja sitten sisään. Taas kontataan lattialla autojen kanssa.

– Kun mies tulee kotiin, livahdan lenkille. Sen jälkeen perhesauna ja päivän polttavimmat asiat. Vielä iltaleikit ja sitten iltasäädun kautta höyhensaarille. Sen jälkeen vähän somea, vähän viiniä ja koukuttava sarja pyörimään. Sitten hyvää yötä ja aamulla herätään uuteen päivään...

Vaikka perhe on paras, niin Lauran mieli palailee aina silloin tällöin laivalle Helsinki-Tukholma-linjalle. Silja Serenadella Laura herää puolelta päivin, syö aamupalan, jumppaa, piipahtaa maissa ja käy ”touhua-massa pari tuntia työmaalla”.

– Sitten messiin katsomaan, mitä hyvää kokki on taas taikonut. Ah, minulla on jäätävän ikävä messin ruokia. Täydellä vatsalla päiväunille. Kello herättää 19.30 ja puolen tunnin kuluttua olen Siljan siniset päällä heiluttamassa tiskiharjaa pääkallonpaikalla, Laura muistelee.

Onko kotona sitten parempi? Soppakauha kädessä keittiössä ja lapsen kanssa polvillaan lattialla vai laivalla pedatussa pun-kassa ja ruoka messissä valmiina 23 tuntia vuorokaudessa.

– Kumpikin. Minulle työ ja kotielämä ovat tosi tärkeitä. Koti lataa patterit ja työ tuo rahaa ja koti-ikävän. Toistaiseksi toimeenkin on tultu, minä saan liiton työttö-

myyskassasta ansiosidonnaista ja mies ajaa koulubussia. Kyllä tässä pärjätään, Laura vakuuttaa.

Äidin lennättämä frisbeelautanen on juoksuttanut Jullea jo aika tovin. Ilmeestä päätellen nuori mies olisi jo valmis vaihtamaan lajia.

Julle, kumpi on kivampaa, että äiti on kotona vai lähtisi töihin?

– Lähtisi töihin, Julle kommentoi napakasti.

Paluu laivalle?

Risteilykesä lähestyy, mutta korona jyllää edelleen. Yhä selvemmin näyttää siltä, että rokote on se täsmäase, jonka avulla palataan normaaliin elämään. THL:n valoisimpien arvioiden mukaan koko aikuisväestö olisi rokotettu kesäkuun loppuun mennessä.

– Ilman muuta otan rokotteen. Aluksi minua arvelutti, kun muistin sikainfluenssarokotteen aiheuttaneen aikoinaan narkolepsiaa. Uskon että koronarokotteet on niin hyvin testattu, että mitään vaaraa ei ole, Laura Ylenius sanoo.

Lauraa pohdituttaa pätkätyöläisen asema koronan jälkeisessä merimaailmassa.

– Varustamot niistivät hieman porukasta jo ennen koronaa. Uskon että keikkaa hyville työntekijöille löytyy, varsinkin jos olet valmis työskentelemään eri osastoilla, Laura sanoo.

Vaikka kilpailu työpaikoista vakinaisten ja pätkätyöläisten kesken saattaa koronan pitkittymisen myötä lisääntyä, Laura Ylenius uskoo yhteiseen säveleen.

– Pätkätöissä voi tienata paremmin kuin vakituiset, mutta vastapainona on pelko töiden riittävyydestä. Kaikki tietävät, että keikkaduunareita tarvitaan, ja Serenadella vanhoja extraajia pidetään henkisellä tasolla jo ihan vakkareina, Laura vakuuttaa.

Perhe Yleniuksella on varasuunnitelma, jos varustamolta ei kesän aikana kuulu kut-sua töihin. Viime kesänä kolmikko reissasi matkailuautollaan Norjassa. Tulevan kesän reitti on toistaiseksi avoin.

Jos taas äidille tulee lähtö laivalle, saat-taa Jullelle tulla ikävä kokopäivätoimista leikkiveriaan. 🍷



TEOLLISUUDEN PALKANSAAJAT:

Nykyinen neuvottelujärjestelmä mainettaan parempi, lisäluottamusta voisi tuoda naapurimaista

TP on selvittänyt, miten paikallinen sopiminen vaikuttaa työmarkkinoiden jäykkyyteen, työllisyyden lisääntymiseen, tuottavuuden paranemiseen ja työnantajan vallan lisääntymiseen paikallisesti.

TEKSTI JAAKKO TAKALAINEN KUVA GETTY IMAGES

Ammattiliittojen yhteistyöjärjestö Teollisuuden palkansaajat TP julkaisi helmikuun lopulla paikallista sopimista käsittelevän selvityksen *Irti keskitetystä, kohti paikallista? Neljä myyttiä paikallisesta sopimisesta*.

Turun, Helsingin ja Tampereen yliopiston tutkijat **Paul Jonker-Hoffrén**, **Markku Sippola** ja **Satu Ojala** erittelevät neljä yleistä väitettä paikallisesta sopimisesta: 1) Suomessa on jäykät työmarkkinat, 2) Paikallisen sopiminen lisää työllisyyttä, 3) Paikallisen sopiminen parantaa tuottavuutta ja 4) Paikallisen sopiminen lisää työnantajan määräysvaltaa työpaikalla.

Selvittäjäkolmikko pitäytyi vastauksissaan koostetusti tieteellisiin tutkimuksiin,

mutta saa puristetuksi kyllä/ei-vastaukset kaikkiin neljään väitteeseen.

Kolme x Ei, yksi Kyllä

Satu Ojalan mukaan Suomen työmarkkinoita pidetään jäykkänä, koska palkat eivät jousta alaspäin. Toisaalta meillä on kriisilausekkeet työehtosopimuksissa (TES), joustava lomautusjärjestelmä ja irtisanominen verrokkimaita helpompaa. Eli lyhyesti: Suomen työmarkkinat eivät ole jäykät.

Joustoja TES-määräyksiensä alle voitaisiin tehdä paikallisissa sopimuksissa vain siinä tapauksessa, että yleissitovuutta purettaisiin. Suomessa 89 prosenttia työntekijöistä työskentelee alalla, jossa on yleissitova TES. Ojalan mukaan yleissitovuuden ("pe-

rälaudan") poisto heikentäisi jo nyt heikossa työsuhteessa olevien asemaa.

Toinen myytti saa samanlaisen kohtelun Paul Jonker-Hoffréniltä. Tieteellistä täyttöä työllisyyden paranemisesta ei ole. Päinvastoin hänen mukaansa keskitetty neuvottelujärjestelmä näyttää tuottavan korkeamman työllisyysasteen.

Kolmas väite saa sekin kieltävän vastauksen Jonker-Hoffréniltä. Tuottavuus voi nousta monesta syystä kuten myyntihinnan parantumisen, innovaatioiden ja markkinoinnin kautta. Eivätkä ne välttämättä liity paikalliseen sopimiseen. Pahimmillaan, jos palkkataso laskee paikallisen sopimisen takia, vähenee myös työnantajan halu tehdä tuotantoa.

Tutkijat erittelevät neljä gleistä väitettä paikallisesta sopimisesta: 1) Suomessa on jäykät työmarkkinat, 2) Paikallisen sopiminen lisää työllisyyttä, 3) Paikallisen sopiminen parantaa tuottavuutta ja 4) Paikallisen sopiminen lisää työnantajan määräysvaltaa työpaikalla.



Markku Sippola erittelee neljättä myytiä, työnantajan määräysvallan kasvua. Hän nojaa luottamusmiehille tehtyihin kyselytutkimuksiin, ja kyllä: perälaudan ja yleissitovuuden poisto johtaisi työn halpuutuksen helpottamiseen. Silloin työntekijöiden kilpailu työpaikoista kiristyisi ja työnantajan sanavalta lisääntyisi.

Yhteenvedona tukijakolmikko pitää nykyistä neuvottelujärjestelmää maineettaan parempana. He kysyvät myös, mitä tuotaisiin Saksasta, Ruotsista tai Tanskasta (verrokimaat, joissa ei ole yleissitovuutta) tilalle, jos yleissitovuus purettaisiin Suomessa. Markku Sippola ehdottaa tuotavan keskinäistä luottamusta työnantajien ja työntekijöiden välille.

Palkkojen polkumyyntiä vai ei?

Selvityksen julkaisutilaisuudessa tutkimusta arvioi työnantajien ETLA:n tutkimusjohtaja **Antti Kauhanen**. Hän kiitteli paikallisen sopimisen termien selkeyttämisestä, mutta oli löytänyt tutkimusnäyttöä siitä, että työllisyys paranee ja tuottavuus nousee paikallisen sopimisen myötä.

Hän ei usko palkkajousten mahdollisuuden johtavan palkkoja polkumyyntiin, koska työnantajilla on harvoin tarvetta palkkojen laskuun. Palkkojen lasku aiheuttaisi tyytymättömyyttä ja heikentäisi myös palkansaajan sitoutumista yritykseen. Kauhasen mukaan on paljon näyttöä, että paikallinen sopiminen nostaa palkkoja esimerkiksi Saksassa.

Vastakommentissa TP:n selvityksen tekijät totesivat, etteivät Saksan palkkajous-

tot ovat laskeneet olemassa olevia palkkoja, mutta uusien työsuhteiden palkkoja kyllä. Ja mitä heikommassa asemassa olevien työläisten, sitä enemmän.

Teollisuuden palkansaajat TP ry on jäsenliittojensa yhteistyö- ja vaikuttamisjärjestö. TP:ssa on 14 ammattiliittoa kaikista kolmesta palkansaajien keskusjärjestöstä. Myös *Merimies-Unioni* on Teollisuuden palkansaajien jäsen. TP:n liittojen edustamilla aloilla työskentelee yhteensä noin 400 000 palkansaajaa. 

TP:n selvitys on ladattavissa verkosta:
<https://tinyurl.com/PaiksopTP>



MUISTA ILMOITTA!

Vanhempainvapaalla, sairaana, armeijassa ...

JÄSENMAKSUSTA saa vapautusta

MERIMIES-UNIONIIN kannattaa kuulua, mutta jäsenmaksua ei tarvitse maksaa tietyissä elämäntilanteissa, joissa palkka ei juokse.

Vapautusta jäsenmaksusta pitää hakea muun muassa silloin, kun opiskelee, on sairaana, jää äitiyslomalle tai hoitovapaalle taikka suorittaa varusmiespalvelusta.

Jäsenmaksusta vapautuu Kelan maksamien etuuskausien ajaksi, kunhan ilmoittaa asiasta Merimies-Uniinin jäsenrekisteriin.

Jos käy töissä opiskelujen ohella, jäsenmaksu tulee maksaa kaikesta veronalaisesta ansiotulosta.

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

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

Taukoa maksamiseen haetaan sähköisen jäsenpalvelun kautta www.smu.fi; sähköpostitse jasenrekisteri@smu.fi tai puhelimitse puh. 09 615 2020.

Kun taiteilija von Wright Porvoossa savustettiin

TEKSTI JUHANI ARO

Suomen kuuluisin lintutieteilijä ja taidemaalari **Magnus von Wright** eli 1805–1868. Hän syntyi Kuopion Haminalahdessa, mutta muutti jo parikymppisenä opiskelemaan Helsinkiin.

1830-luvun alussa puhkesi Suomen suuriruhtinaskunnassa kolera, joka oli aikansa pahin pandemia. Vaarallinen, mutta tuskallinen kulkutauti, joka tappoi vähintään joka toisen, johon sai kyntensä kiinni. Se sai alkunsa Intiasta ja levisi pikavauhtia ympäri maailmaa, myös Suomeen. Syytä ei tiedetty. Myöhemmin huomattiin, että taudin syy olikin likainen juomavesi. Sitä ennen ihmisiä hoidettiin mitä karkeimmilla tempuilla, jotka saattavat vähintäänkin hymyilyttää nykyihmistä.

Lönnrot taudin kimppuun

Taudin taltuttamiseksi valjastettiin maan parhaat voimat piirilääkäri, Kalevalan ja Kantelettaren kirjoittajaa **Elias Lönnrotia**

(1802–1884) myöten. Koleran uhrin saivat valtaisan vatsataudin ja kirjaimellisesti kuihtuivat elämästä pois parissa päivässä. Uhrin elämän hiipumista jouduttivat oksetus- ja ripulilääkkeet, joita yleisesti käytettiin taudin hoidossa. Pelko oli suuri ja kansan keskuudessa kiersi viljelejä tarinoita ja huhuja tappavasta kulkutaudista.

Kolera ei säästänyt ketään, ei edes rikkaita. Tauti näytti saapuvan meritse ja ikäänkuin muistona Helsingin Etelärannassa on vieläkin Kolera-allas. Tosin nykyisen nimensä satama-allas sai vasta 1893, jolloin muuan nauvolainen laivuri kuoli laivassaan koleraan silakkamarkkinoilla. Altaan nimellä ei siis ole yhteyttä 1930-luvun kolera-pandemiaan.

Ravintolat suljettiin ja muukin juopotteilu kiellettiin. Viinan katsottiin aiheuttavan tautia ja levittävän sitä ihmisiin. Muitakin tartunnan syitä kehiteltiin. Ihmiset eivät esimerkiksi saaneet siirtyä kylmästä lämpimään liian nopeasti. Uskottiin, että tauti leviää Venäjältä myrkyttäjien mukana. Siellä väki poltti sairaaloita. Lääkäreitä piestiin.

Suomessa kansa kieltäytyi ottamasta heille määrättyjä lääkkeitä. Lönnrot kirjasi järkyttyneenä päiväkirjaansa, että muuan talonpoika testasi hänelle määrättyä oksetuslääkettä kissallaan siinä määrin, että kattoriepu oksensi itsensä hengiltä.

Tauti ulos savustamalla

Nuori Magnus von Wright katseli opiskelija-asuntonsa ikkunasta kauhistuneena ruumisvaunuja, joita kuljetettiin jonossa Hietaniemen hautuumaalle. Hän päätti paeta Helsingistä sukulaistensa luokse Anjalan koskelle.

Siihen aikaan matkanteko oli hidasta. Niinpä hän pysähtyi yöpymään majataloon Porvooseen. Mutta eipä sinne niin vain saapasteltukaan sisään, kuten ei nytkään, kun hotellit ovat pääosin kiinni. Majatalon isäntäväki pelkäsi, että Helsingin vieras tuo tullessaan tappavan taudin. Hänet oli siis desinfioitava. Miten?

Magnusta varten majatalon pihalle sytettiin valtaisa kokko, jossa poltettiin katajaa ja tervaa. Ornitologi ja taiteilija von Wright istutettiin kokon viereen ja hänet savustettiin perusteellisesti ja pitkään.

– Keuhkot kirvelivät ja silmät sumenivat, kuvaili Magnus päiväkirjalleen. Matka kuitenkin jatkui ja Magnus palasi Helsinkiin 1831 syksyllä, jolloin pandemia oli ohi. 🚢

Magnus von Wrightin maalaus Helsingin Katajanokalta, 1868 (Kansalliskallio). Nykyajan merimies ei ehkä tunnista.



Mer tonnage måste tryggas under finsk flagg

Nestes nya tankfartyg bör komma under finsk flagg med finsk besättning

Coronapandemin har lyft fram frågor om försörjningsberedskapen i ljuset och bevisat att Finlands försörjningsberedskap är helt beroende av sjötransporter. Finska sjömän har nu transporterat mat och frakt, läkemedel, råvaror och bränsle till Finland i form av försörjningsberedskapstransporter i över ett år. Transporterna har fungerat bra och utan avbrott. Det har hela tiden funnits tillgång till dagligvaror.

Över 80 procent av Finlands utrikeshandel sker via havet, men bara drygt 30 procent med fartyg under finsk flagg. Detta är en uppenbar risk för Finlands försörjningsberedskap. Det finskflaggade tonnaget andel av Finlands sjötransporter måste öka. I en kris-situation kan vi bara lita på att få frakt till Finland med fartyg under finsk flagg. Staten har då möjlighet att ställa finska fartyg under sin jurisdiktion, men inte fartyg under utländsk flagg. De tillhör inte Finlands handelsflotta och lyder därmed under sina egna flaggstaters jurisdiktion.

Arbets- och näringsministeriets överdirektör **Antti Neimala** ansvarar för tillsynen och styrningen av Försörjningsberedskapscentralen vid arbets- och näringsministeriet. Neimala och Försörjningsberedskapscentralens direktör **Janne Känkänen** tror att företagets eget ansvar i en störningssituation fungerar på marknadsvillkor och att varor kan levereras problemfritt till Finland även i undantagsförhållanden. I avsnittet *Den finska försörjningsberedskapens svaga länkar* i programmet MOT 8.3.2021 frågade man överdirektör Neimala vilka transportriskerna är då merparten av Finlands sjötransporter ligger i utländska aktörers händer. "Det faktum att operatörerna finns i utlandet utgör ingen risk för våra sjötransporter", svarade han.

Bo Österlund har skrivit en doktorsavhandling om den finska sjöfartens försörjningsberedskap och är av en helt annan åsikt, precis som Sjömans-Unionen. Österlund varnar att fartygen som

sköter Finlands sjötransporter skulle kunna flyttas för att trygga ägarlänternas trafik i allvarliga störningssituationer. Gångna kriser, som krigstillståndet, har bevisat att det inte går att lita på utländska fartyg i allvarliga krisförhållanden. Fartygen kan sätta kurs mot sina egna hemländer och Finland blir utan varor. Det är också bra att minnas **Augustin Ehrensvärds** ord: "Eftervärd, stå här på egen botn, och lita icke på främmande hjälp".

I en störningssituation kan priset på frakttransporter bli så högt att bara rika har möjlighet att skaffa varor. Fattiga blir utan. Läget kan vara det motsvarande för sjötransporter i en krissituation.

Ett annat bekymmer är att ägarskapet till företag överförs i utländska händer. I en granskning av sjöfartens verksamhetsmiljö fram till 2030 som Försörjningsberedskapscentralen publicerat bedömer man att utlandsägda företags andel av omsättningen på olika logistikmarknader i Finland kommer att stiga till över 85 procent fram till 2030. Nestes beslut att förlägga det nya bioraffinaderiet i Rotterdam är ett tecken på vad som sker om det finska ägarskapet i bolag minskar eller överförs till utländska parter. Nestes aktier överfördes – och till och med skänktes – bort från bolaget under statsminister **Juha Sipiläs** tid. Nu äger Finland bara 36,4 procent av aktierna i Neste. I och med det minskade också statens rösträtt i bolaget.

Nestes beslut att förlägga det nya bioraffinaderiet i Rotterdam är en besvikelse. Däremot låter de som bäst bygga två nya oljetankers som ska vara klara i slutet av 2021. De nya fartygen måste komma under finsk flagg. Det innebär tillräckliga sjöfartskunskaper på oljetankers och i den övriga finska handelsflottan. Den gångna isvintern sattes återigen sju isbrytare i trafik. De måste också ha tillräcklig och yrkeskunnig besättning för att kunna opereras. Vi måste trygga framtiden för den finska, yrkeskunniga sjömanskåren.

Förhandlingsresultat nåddes om utrikesfartens kollektivavtal

FINLANDS SJÖMANS-UNIONEN och Rederierna i Finland har nått ett förhandlingsresultat för utrikesfartens kollektivavtal för perioden 1.3.2021–28.2.2023.

Tabelllönerna enligt kollektivavtalet för utrikesfartens handelsfartyg och garantilönerna för småtonnagefartyg samt eurotilläggen enligt avtalet höjs med 1,55 procent från 1.3.2021.

Med anledning av den rådande coronapandemin inleds förhandlingarna om höjningar av tabelllöner enligt utrikesfartens passagerarfartygsavtal samt eurotillägg senast 1.6.2021.

Efter utrikesfartens kollektivavtal har bland annat följande kollektivavtal tecknats för ett eller två år:

Arctia Icebreaking Ab

Meritaito Ab

Arctia Karhu Oy

Finlands Färjetrafik Ab vajerfärjor

Finlands Färjetrafik Ab landsvägsfärjor

Finlands Skärgårdsrederi Ab

Sueaborgs Trafik Ab

Uittopojat Oy

Mopro Oy, Fin-Terpuu Oy

Skolskeppet Katarina

Inrikes passagerarfartygstrafik

Kollektivavtalet för kust- och insjötrafik

Löneförhöjningarna följer i regel avtalslösningen för utrikesfarten med undantag för passagerarfartyg i inrikestrafik, för vilka andra lönelösningar avtalades. Dessutom avtalades flera arbetsgrupper samt några textpreciseringar och -ändringar för avtalsområdena.

Sjömans-Unionen



Ny publikation: **ARBETSSÄKERHET TILL SJÖSS**

ttk.fi/sv/publikationer/ladda_ner_publicationer/arbetssakerhet_till_sjoss#ec61496d

Arbetskyddscentralens branschkommitté för sjöfarten har publicerat en ny arbetskyddsguide för sjöfarare.

Guiden Arbetssäkerhet till sjöss främjar arbetssäkerhet, arbetshälsa och välbefinnande i arbetet och uppgifter på arbetsplatser inom sjöfarten.

Arbetssäkerheten grundar sig på tankar och attityder, och alla som arbetar ombord på fartyget har ansvar för den. Målet med arbetskyddssamarbetet är att man på fartygen ska förstå betydelsen av arbetssäkerheten och verksamhetsmiljön för arbetskyddet.

– Målet är att var och en ska få arbeta på ett hälsosamt och tryggt sätt och att alla ska behandlas sakligt och jämlikt oberoende av sin roll och ställning. Var och en har rätt att arbeta ombord på ett fartyg där de har det bra och att återvända hem friska, säger sakkunnig **Hanna Pratsch** på Arbetskyddscentralen.

För guidens innehåll ansvarar Arbetskyddscentralens branschkommitté för sjöfarten och en guidearbetsgrupp. I arbetsgruppen medverkade ESL Shipping Ltd., Finnlines Abp, Finlands Maskinförbunds rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Tmi Mira Seppänen och Arbetskyddscentralen rf.

Guiden är avsedd för arbetsgivare, chefer, personer som arbetar med arbetskyddsuppgifter och arbetstagare inom sjöfarten. Guiden kan också användas vid sjöfartens läroanstalter.

Beställ publikationen i Arbetskyddscentralens webbutik eller ladda ner en gratis pdf.

Mer information

sakkunnig Hanna Pratsch
Arbetskyddscentralen
p. 050 544 4889
hanna.pratsch@ttk.fi



Har något förändrats på 25 år? ”Nej”, säger de som vet

TEXT JUHANI ARO BILD PEKKA KARPPANEN

Vasa, januari 1996. *Helsingin Sanomat* publicerar en liten nyhet om att Internationella transportarbetareförbundet ITF stoppar ett fraktfartyg i Vasklotts hamn i Vasa. Det var ett rätt så litet fraktfartyg vid namn *Paugi*, som var registrerat på den karibiska ön St. Vincent. Fartyget hade en besättning på 14 man, alla estniska ryssar.

Fartyget ägdes av det estniska rederiet Stentor Ltd. Besättningen, ända upp till befälet, hade utestående löner på ca 300 000 dåvarande mark, vilket är ca 71 000 euro i dagens pengar.

Jag inspekterade fartyget tillsammans med ITF-inspektör **Lauri Heinonen** (d. 1999). Jag inspekterade utsidan. Jag vågade inte gå in. Synen var skrämmande för en landkrabba. Ett rostangripet fartyg som jag inte skulle segla med mer än högst en meter från land.

Jag blev kvar i land, men barska Heinonen som sett allt marscherade uppför landgången in i fartygets innersta. Fartyget var trots allt hem åt besättningen och denna gång även ett fängelse. De kunde inte lämna det. Maten skulle ha tagit slut om inte Sjömans-Unionen hade levererat mat och andra förnödenheter till fartyget. Den estnisk-ryska ägaren brydde sig inte ett skvatt

om besättningens välfärd. Estland hade brutit sig loss från Ryssland bara fem år tidigare och rättsstaten var fortfarande outvecklad.

Fram till juni växte lönefordringarna till över en miljon mark, dvs. nästan 240 000 euro. Fartyget såldes på exekutiv auktion enligt ett domstolsbeslut. Det estniska varvet Baltic Ship Repairers ropade in fartyget för 650 000 mark, dvs. nästan 155 000 euro. Den ursprungliga besättningen försvann från fartyget. Envisa rykten sade att deras familjer och egendom hotats illa en gång i Estland. Slutet på berättelsen har försvunnit i historiens barmhärtiga dunkel.

Varför berättar jag denna gamla historia? Därför att samma sak sker än idag. Inget tycks ha förändrats. I september blockerades panamanskflaggade M/s Es Venus i Raumo.

”Saker och ting är fortfarande inte i ordning”

Det finns tre ITF-inspektörer i Finland. En av

dem är **Ilpo Minkkinen**. Han har en tydlig åsikt om huruvida saker och ting förbättrats från det förra millenniet.

– Det har de inte, säger Minkkinen. I princip gäller Internationella arbetsorganisationen ILO:s (FN) sjöarbetskonvention (Maritime Labour Convention, eller MLC), som tillsammans med hamnstaternas inspektörer borde trygga sjömännens arbetsförhållanden, men så är det ju inte, berättar Minkkinen.

Enligt Minkkinen handlade fallet i Raumo om att de kinesiska ägarna lurade myanmarerna och bara betalade ut hälften av lönen.

– Sådant förekommer hela tiden. Och det är ju människohandel. Kina är ett farligt land. De behandlar myanmarer rasistiskt, berättar Minkkinen.

Han har sina grunder för att betrakta Kina som ett farligt land.

– När vi ITF-inspektörer besöker ett Kinaägt fartyg tar man våra foton det första man gör. För egen del vill jag inte åka till



Kina överhuvudtaget. Vem vet vilka databaser mina foton finns i. På ett kinesiskt fartyg fanns det en tjänst som kallades "political commissioner" (på svenska "politisk kommissionsmedlem"). Han fotade oss direkt, säger Minkinen.

De finska myndigheterna är slappa

Minkinen beskyller de finska myndigheterna för att vara slappa. De kan till och med förstöra sjömännens ställning genom att obefogat konstatera att något är lagligt.

– Det är svårt ens för ett fackförbund att agera när en ämbetsman har konstaterat att något missförhållande är lagenligt, säger Minkinen.

Och så är det. Minkinens praktiska konstaterande blir tydligt när tidningen Sjömannen utredde varför de finska myndigheterna inte gör något åt de uppenbara kränkningarna av mänskliga rättigheter på fartyg under bekvämlighetsflagg. Flera myndigheter klargjorde att Finland inte kan göra något åt ett fartyg under främmande flagg. Det enda undantaget är strafflagen. Förutom den låga beskattningen är det ytterligare en tydlig anledning till varför så

många redare flaggar ut sina fartyg till t.ex. Panama. Landets lagstiftning är helt outvecklad, men det är lagen i det land under vars flagg fartyget seglar som gäller. Den finska lagens arm når inte fartyg under främmande flagg.

En sak har enligt Minkinen dock förändrats på 25 år. Skrotfartyg som Paugi seglar inte längre till Finland. Och det har även Minkinen del i.

F.d. arbetsminister, vice talman Tarja Filatov: Mänskliga rättigheter hör hemma även på fartyg under bekvämlighetsflagg!

FARTYG UNDER bekvämlighetsflagg är en svår nöt för finska myndigheter och ministerier. Det visade sig också att frågor som rör bekvämlighetsflaggfartyg inte riktigt hör till någon, trots att en stor del av även Finlands utrikeshandel sker med fartyg under bekvämlighetsflagg.

Riksdagen har en omfattande proposition om att rensa upp i människohandel under behandling, men i propositionen ingriper man inte i fartyg under bekvämlighetsflagg överhuvudtaget.

Före detta arbetsministern, nuvarande vice talman i riksdagen och ledamot i arbetslivsutskottet **Tarja Filatov** (sd.) svarade direkt på frågorna. Tungviktspolitikerns ståndpunkt är allt annat än oklar. Mänskliga rättigheter måste tryckas även på fartyg under bekvämlighetsflagg.

– Då och då kommer det chockerande nyheter om hur människor på fartyg under bekvämlighetsflagg behandlas. De får inte sina löner, de får inte gå i

land, det kan till och med vara brist på mat, sammanfattar Filatov.

– Vid fartygsinspektionerna framgår det tydligt att problemen inte är ett undantag, utan snarare regel. Överträdelserna utgör också en risk för säkerheten och miljön, säger Filatov.

Hon ser också den finska lagstiftningens svårigheter i frågan.

– Det är svårt för Finland att ingripa i dessa orättvisor med landets lagstiftning, även om orättvisorna inträffar på finsk jord. Däremot måste man vända på varje sten för att förhindra överträdelser, kräver Filatov.

– Med lagstiftningen skulle man kunna ingripa genom interimistiska beslut, och myndighetsåtgärder mellan t.ex. regionförvaltningsverken och Traficoms sjöfartsinspektörer skulle kunna preciseras och inspektionsresurserna måste stärkas, kräver hon.

– Det handlar om brott mot de mänskliga rättigheterna, man får inte blunda för dem, säger Filatov.

Det kinesiska jätterederiet Cosco trafikerar till Nordsjö och transporterar gods till världen och tillbaka

Ett av världens största linjetrafikrederier är kinesiska **Cosco** (China Ocean Shipping Company). Cosco ägs av den kinesiska staten. Det kinesiska jätterederiet strävar efter att sprida ut sig så mycket som möjligt till olika världsdelar, så även Europa. Och det har det redan gjort: i t.ex. Grek-

land kontrollerar rederijätten hamnen i Pireus.

Coscos fartyg trafikerar även till Finland. I Nordsjö hamn finns det t.ex. ett företag vid namn Cosco Shipping Lines Finland Oy, som tillhör kinesiska Cosco Group. Coscos fartyg transporterar hela tiden import- och exportgodis till och från Finland. Många av rederiets fartyg seglar under bekvämlighetsflagg. ⚓

Coscos kinesiskflaggade fartyg M/s Tian You i Raumo hamn 16.3.2021.



Konstiga matförgiftningar på tre utländska fraktfartyg runt om i världen.

Det senaste dödsfallet till följd av "matförgiftning" skedde 19.2.2021 på ett fartyg på väg till Turkiet

TEXT THE MARITIME EXECUTIVE / SAANA LAMMINSIVU BILD GETTY IMAGES

Tidningen *The Maritime Executive* rapporterade 23.2.2021 om matförgiftning bland besättningen på tre fartyg på olika håll i världen.

Minst två besättningsmedlemmar har dött. Den övriga besättningen har förts bort från fartyget och tagits till sjukhus. Matförgiftningarna kan vara slumpmässiga eller kan ha orsakats av t.ex. noroviruset (more common norovirus), men de leder sällan till döden.

Kocken på M/s Lanna Nare dog av matförgiftning och 13 besättningsmedlemmar togs till sjukhus

Maldivernas utrikesministerium rapporterade om de första fallen i början av februari. Den thailändskflaggade torrbulkern *M/s Lanna Nare* (strax över 22 000 dwt) seglade från Australien till Sri Lanka, varifrån den skulle fortsätta till San Juan i Puerto Rico. Fartyget hade en besättning på 18 man.

Fartyget bytte kurs under resan och fick medicinsk hjälp av Maldiverna den 9 februari. Det fanns 13 sjuka sjömän på fartyget, och dessa fördes från fartyget till sjukhus där de konstaterades ha matförgiftning. Fartygets kock var också sjuk och dog på Maldiverna.

Den gamla fartygsbesättningen återvände till Thailand och fartyget fick en ny besättning. *M/s Lanna Nare* åkte iväg igen

den 11 februari och arbetet med att försöka hitta orsaken till matförgiftningen och utreda fallet fortsatte.

M/s Thor Magnhild, Kanada, 17 besättningsmedlemmar sjuka

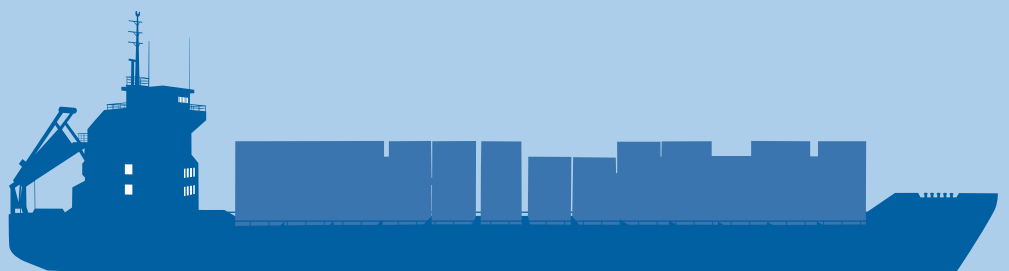
Vid ungefär samma tid ankom det singaporiensktflaggade fraktfartyget *M/s Thor Magnhild* Kanada längs floden St. Lawrence i Trois-Rivières. (Trois-Rivières ligger mellan Montreal och Quebec.) De kanadensiska hälsovårdsmyndigheterna rapporterade att 17 besättningsmedlemmar mådde illa, troligen av matrelaterade skäl eller liknande (gastrointestinal disorder). Fartygets besättning fick läkarvård. När sjukdomsfallen inträffade var fartyget på väg från Brasilien via Karibien till Kanada, där besättningen alltså uppsökte läkare.

Besättningen på M/s April blev sjuk för en vecka sedan på väg till Turkiet och en besättningsmedlem dog

Fredagen den 19 februari fick besättningen

på ett tredje fartyg, det lilla fraktfartyget (1 963 dwt) *M/s April* problem. Det panamanskflaggade fartyget trafikerade på Svarta havet då besättningen uppsökte läkare. Symtomen ansågs återigen bero på matförgiftning. Vid tidpunkten var fartyget på väg till Turkiet, då fem besättningsmedlemmar blev sjuka och en av dem dog. De ryska myndigheterna beslutade sig för att evakuerade de sjuka från fartyget, men det dåliga vädret försvårade arbetet och ankringen av fartyget.

Rosmorrechflot, dvs. det ryska trafikministeriet (sjöfart och flodtrafik), rapporterade att de ansåg att insjuknandet berodde på matförgiftning efter att ha uteslutit andra möjliga orsaker såsom kemikalieläcka och förstörd frakt. Alkoholförgiftning uteslöts inte heller. Vid misstanke om det sistnämnda jämförde myndigheterna besättningsmedlemmarnas beteende: två besättningsmedlemmar meddelade att de var friska och deras beteende jämfördes med de sjukas. ⚓



Utredningsarbetet går in på gränstvister och medlingssystem i anslutning till kollektivavtal

Arbetsminister **Tuula Haatainen** inleder ett utredningsarbete om mekanismer för lösning av gränstvister i anslutning till kollektivavtal och om hur medlingssystemet fungerar. Sjömans-Unionens tidigare ordförande **Simo Zitting** och vicehäradshövdingen, juris magister **Minna Etu-Seppälä** har utsetts till utredare.

Syftet med utredningsarbetet är bland annat att kartlägga gränstvister i anslutning till kollektivavtal och orsakerna till dem. Med gränstvister avses tvister där arbetsgivaren och arbetstagersidan är oeniga om vilket kollektivavtal som ska tillämpas på det arbete som arbetsgivaren låter utföra.

Syftet är också att identifiera metoder och mekanismer för att underlätta tvistlösning. Utredarna söker också metoder för att förebygga störningar i arbetsfreden som

har samband med gränstvister. Förslagen till lösningar kan gälla verksamhetssätt eller anknyta till lagstiftningen.

– Gränstvister i fråga om kollektivavtal orsakar i allt högre grad oklarheter på arbetsmarknaden. Det finns knappast lätta och enkla lösningar för att rätta till saken. Utredningsarbetet bör dock göras för att arbetsmarknadsorganisationerna ska ha tillgång till alla eventuella utvecklingsförslag för att bevara arbetsfreden och lösa tvister, säger arbetsminister Tuula Haatainen.

Utredarna granskar hur medlingssystemet fungerar

Utredningsarbetet gäller dessutom systemet för medling i arbetstvister i synnerhet gränstvister i fråga om kollektivavtal. Utredarna kan föreslå åtgärder för att utveckla det befintliga systemet. Vid granskningen

bör man också utreda vilken roll andra institutioner som stöder medlingssystemet har när det gäller medling i arbetstvister eller förebyggande av arbetstvister.

Utredarnas uppdrag innehåller inga frågor som hänför sig till förhandlingssystemet.

Utredningsarbetet blir klart före utgången av augusti

Utredningen ska lämnas skriftligen till arbets- och näringsministeriet senast den 31 augusti 2021.

De utvecklingsförslag som baserar sig på utredningen och som hänför sig till arbetsmarknadsorganisationernas verksamhet bereds på tvåpartsbasis mellan arbetsmarknadsorganisationerna. Eventuella förslag till utveckling av lagstiftningen bereds på trepartsbasis tillsammans med arbetsmarknadens centralorganisationer. [↴](#)

LÖNETABELLER 2021

Utrikesfartens handelsfartygsavtal, lönetabeller fr.o.m. 1.3.2021

TABELLÖNER PÅ LASTFARTYGG

Däcks- och maskinmanskap AT-tillägg

Båtsman, reparatör, svarvare	1 900,01	2 090,01
Pumpman, timmerman, donkeyman, maskinskötare	1 872,24	2 059,46
Matros, motor-/maskinman eldare, smörjare	1 809,21	1 990,13
Lättmatros/maskinvaktman ¹⁾	1 739,76	1 913,74
Lättmatros/maskinvaktman	1 713,20	1 884,52
Trimmare	1 708,69	
Jungman, elev	1 686,12	

Elektriker		AT-tillägg	
fartygets generatoreffekt	under 999	1 929,00	2 121,90
	1000–1499	1 958,52	2 154,37
	1500–4199	1 979,18	2 177,10
	över 4200	2 000,88	2 200,97

¹⁾ Lättmatros/maskinvaktman som har matros/ maskinmans behörighet

Ekonomipersonal		Föreståndare för ekonomi- avdelningen	Kock- stuart ¹⁾	Kock
DWT/IHK	under 4499	1 945,51	1 896,55	1 839,94
	4500–12999	1 977,44	1 916,33	1 851,41
	13000–29999	1 997,41	1 929,00	1 857,64
	30000–79999	2 033,00	1 955,40	1 872,41
	80000–159999	2 099,70	1 999,32	1 882,31
	över 160000	2 181,22	2 049,09	1 892,20
II Kock		1 766,16		
II Kock ²⁾		1 778,31		
Ekonomibiträde ³⁾		1 766,16		

¹⁾ Obs! Punkt 21.6

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

³⁾ Ekonomibiträdet är skyldigt att delta i köksarbetet.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal särskilda tillägg och ersättningar 1.3.2021

Övertidsersättning

- vardag	1/102 månadslönen / övertidstimme
- helgdag	1/63 månadslönen / övertidstimme

Vederlagsersättning

- under arbetsförhållandet	1/164 månadslönen / vederlagstimme
----------------------------	------------------------------------

Oceantillägg

- föreståndare för ekon.avd.	70,67 € / månad
- matros eller arbetstagare i högre löneklass	50,32 € / månad
- övriga	34,84 € / månad

Kockstuerts behörighetstillägg	65,02 € / månad	Förhöjer grundlönen
---------------------------------------	-----------------	---------------------

Beklädnadsersättning	20,85 € / månad	Stuert, Musiker
-----------------------------	-----------------	-----------------

Beredskapsersättning

däcks- och maskinmanskaps stand by-ersättning	
- vardagar	1/320 månadslönen / timme
- heldagar	1/160 månadslönen / timme

Lasthanteringsersättning	1/164 månadslönen/timme
---------------------------------	-------------------------

Ersättning för smutsigt arbete	15,25 € / gång
---------------------------------------	----------------

Ersättning för handledning av praktikant	1/475 månadslönen
---	-------------------

Serveringsersättning

Tillfälliga passagerare	
- grundersättning	2,11 € / passagerare
- tilläggsersättning	0,73 € / passagerare/dag
Tillfälliga matgäster	0,58 € / person/dag

Nattarbetsersättning	7,38 € / vakt
åt skiftarbetare på lastfartyg	

Om åt arbetstagare inte kan anordnas kost och logi ¹⁾

- kostersättning	
- i Finland	31,38 € / dag
- utomlands	59,09 € / dag
- logiersättning	enligt räkning

Då maskinrummet är
obemannat erläggs
åt skiftarbetare natt-
arbetsersättning
00–04

Naturaförmånsersättning ²⁾

- under semester	23,02 € / dag
(- kostersättningsandel)	15,40 € / dag
(- logiersättningsandel)	7,62 € / dag
- under vederlagstid	23,02 € / dag
- under sjukdom	23,02 € / dag
(- då arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	

Taxikostnader

Resersättning	45,64 € / person / resa (t.ex. högst)
Semesterresor	45,64 € / resa / (t.ex. högst)

¹⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2021.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal, garantilöner på småtonnage fr.o.m. 1.3.2021

25.1.1.

Garantilön 1:1

Båtsman AT	2 234,60
------------	----------

Matros AT	2 137,72
-----------	----------

Vaktman	2 015,55
---------	----------

Kockstuart	2 236,33
------------	----------

Garantilön 2:1

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

Eurobundna tillägg

Kockstuartens serveringstillägg	3,16 € / passagerare
---------------------------------	----------------------

Tillfälliga matgäster	0,62 € / gäst
-----------------------	---------------

Manskapets praktikanthandledartillägg	1/475 garantilönen / dag
---------------------------------------	--------------------------

Hysesbil (högst)	45,64 € / gång
------------------	----------------

Ersättning för tillredning av mat	7,56 € / dag
-----------------------------------	--------------

Ersättning för naturaförmåner under årssemestern ^{*)}	23,02 € / dag
---	---------------

^{*)} Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2021

MEDELAND TILL SJÖMANS-UNIONENS MEDLEMMAR

Servicefacket PAM meddelar att de i april 2021 kommer att genomföra en medlemsrekryteringskampanj.

Om du får kampanjmaterial baserat på din yrkestitel kan du bortse från det.

Sjömans-Unionen, din egen fackförening, förhandlar om anställningsvilkoren och bevakar medlemmarnas intressen inom sjöfarten.

MOT 8.3.2021:

M/t Stena Arctica registrerades först på Bermuda, men bytte sedan tillbaka till finsk flagg.

Bo Österlund: Överföringen av fartyg i utländsk ägo kan försämra Finlands handlingsmöjligheter i krisförhållanden

I MOT:s program (Rundradio) 8.3.2021 om försörjningsberedskapen blev det tydligt att arbets- och näringsministeriets överdirektör **Antti Neimala**, som ansvarar för tillsynen och styrningen av Försörjningsberedskapscentralen vid arbets- och näringsministeriet, samt Försörjningsberedskapscentralens verkställande direktör **Janne Känkänen** har helt motsatta bilder och uppfattningar om läget i den finska sjöfartens försörjningsberedskap än experten flottiljämral **Bo Österlund**, som intervjuades i MOT. Även **Sjömans-Unionen** har en längre tid lyft fram sin oro för om tonnaget under finsk flagg är tillräckligt och för de finska sjömanskunskaperna och yrkets framtid.

I MOT från 8.3.2021 frågar journalist **Hannu Sokala** vilka transportriskerna är då en så stor del av våra sjötransporter sköts av utländska aktörer.

– Att operatörerna finns utomlands äventyrar inte våra sjötransporter, svarar överdirektör **Antti Neimala** från arbets- och näringsministeriet.

Bo Österlund har skrivit en doktorsavhandling om den finska sjöfartens försörjningsberedskap och är av en helt annan åsikt. Österlund varnar att fartygen som

sköter Finlands sjötransporter skulle kunna flyttas för att trygga ägarlänternas trafik.

– Om vi behöver bygga ut vårt transportsystem är andra på Östersjön säkert i samma situation och då blir det en kamp, precis som det är om coronavaccinen idag.

I den finska försörjningsberedskapsmodellen förväntas företagen frivilligt sköta viktiga samhällsfunktioner, som livsmedelstransporter, även vid störningssituationer och i undantagsförhållanden. Detta antagande gäller såväl inhemska som utländska företag.

Hur förväntar sig Finland att utländska rederier ska agera i en krissituation? frågar journalist **Hannu Sokala** överdirektör **Antti Neimala**.

– De utländska rederierna förväntas agera på ett sätt som uppfyller deras avtal om varutransporter med företagen så att det inte uppstår några problem i logistiken eller i försörjningsberedskapen, svarar han.

Så företagen skulle inte alls erkänna sina hemländer i en krissituation? ifrågasätter **Sokala**.

– Dessa är globala logistikkedjor och det ligger i allas intresse att de inte störs ens i kristider, svarar **Neimala**.

Då Vinterkriget inleddes vände Shells tankfartyg i Kronbergsfjärden och förde inte varor till Finland: Neste grundade för att trygga försörjningsberedskapen

Tittar man tillbaka på Finlands historia finns det inget som säger att man kan lita på att de utländska aktörerna skulle föra varor till Finland om det skulle uppstå en konflikt eller störningssituation. Priserna på transporter skulle då kunna höjas så mycket att folk inte längre har råd att köpa något. Den svarta marknaden frodas, som alltid i undantagsförhållanden. Rika har råd med varor, fattiga blir utan.

Då Vinterkriget inleddes vände Shells tankfartyg i Kronbergsfjärden utanför Helsingfors utan att lossa lasten och fortsatte ut på öppet hav. Lasten bestod av flygbränsle, samma produkt som nu ska tillverkas som bioprodukt i Nestes nya bioraffinaderi. Att Shells tankfartyg vände tillbaka till sitt hemland och lämnade Finland utan flygbränsle i kriget upprörde bergsrådet **Uolevi Raade** till den grad att han grundade nationella **Neste** för att trygga Finlands försörjningsberedskap.



Riksdagsledamot Kristiina Salonen:

Nestes nya tankfartyg måste hamna under finsk flagg av försörjningsberedskapsskäl

RIKSDAGSLEDAMOT Kristiina Salonen (sd.) vädjar att det statliga bolaget Neste registrerar sina två nya tankfartyg under finsk flagg av försörjningsberedskapsskäl. Bolaget har beställt tankfartyg från Sydkorea. Fartygen kommer att vara klara i slutet av det här året.

Kristiina Salonen (sd.) är ordförande för riksdagens havsgrupp och kräver att statligt ägda Neste i fortsättningen i ännu högre grad utvärderar vilka effekter deras beslut har på Finlands försörjningsberedskap.

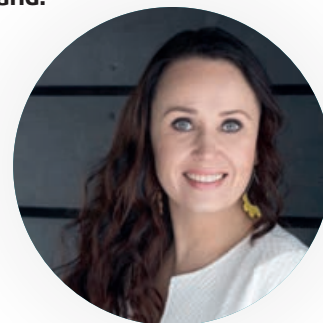
Hon anser att bolagets beslut att investera i ett nytt bioraffinaderi i Rotterdam i Nederländerna istället för i Borgå i Finland var en stor besvikelse för Finland.

– Jag förstår att Neste är ett företag som fattar sina beslut självständigt baserat på företagets visioner och lönsamhetsuppskattningar. Däremot är det svårt att acceptera att statligt ägda bolag såsom Neste inte ser till de nationella aspekterna, som till exempel försörjningsberedskapen. Därför anser jag att vi måste göra en allvarlig granskning av företag som är viktiga för försörjningsberedskapen och deras framtidsplaner, säger Salonen.

– Många länder har i krislägen satt sin egen befolkning först och till och med förhindrat företag från att föra kritiskt viktiga transporter utomlands. Nu vore det klokt att omvärdera försörjningsberedskapen även när det gäller sjöfarten.

Vi är trots allt beroende av export och import, och därför är det oerhört viktigt att trygga sjöfarten nationellt, betonar Salonen.

Riksdagsledamot Kristiina Salonen säger att många länder ser till sina nationella intressen och försörjningsberedskapen. Det måste vi göra även i Finland.



STÅNDPUNKT

Förläggningen av Nestes nya bioraffinaderi i Rotterdam kan äventyra Finlands oljeproduktion och försörjningsberedskap vad gäller tillgång till olja

NU TÄNKER MAN leda bort Nestes nya bioraffinaderi från Finland till Rotterdam som en bagge i ett rep. Hittills har ingen ifrågasatt det nya raffinaderiets läge och undrat om vi håller på att äventyra Finlands försörjningsberedskap vad gäller tillgång till olja. Någon olja kommer garanterat inte att transporteras från Rotterdam till Finland om det skulle uppstå en konflikt på Östersjön. Borgå måste ha ett eget raffinaderi. Om verksamheten vid huvudraffinaderiet i Borgå inte får fortsätta går det som det gick i Nådendal och skorstenarna vid Finlands huvudraffinaderi kommer att slockna.

Offentligt har man talat om ekonomiska och miljörelaterade orsaker till att förlägga bioraffinaderiet i Rotterdam. Inte en enda gång har någon sagt högt

att skatten i Rotterdam är lägre än i Finland och undrat om Finlands nationalförmögenhet tänker föras ut från Finland för att undvika skatt. En del skulle till och med kunna tala om skatteparadis.

Infrastrukturen i hamnen i Rotterdam är byggd på havet, och fabriker, hamnen och funktioner ligger alla i samma område. Alla ägg har alltså lagts i samma korg, vilket är en risk vid eventuella internationella konflikter, då det gör infrastrukturen känslig och sårbar. Förläggningen av Nestes bioraffinaderi i Rotterdam motiveras också med ett rör som ska leda utsläppen till Nordsjön. På så sätt försöker Neste nå sitt mål om nollutsläpp på kort tid. Är röret i Rotterdam en miljögarning eller miljöförstörrelse? Det vore smartare att bygga det

nya raffinaderiet på stabil finsk mark med ren teknologi. Finland är ett ingenjörsländ där det garanterat finns kunskaper. Skulle det bli brist på kapital finns det att hämta hos t.ex. Vake. Aktier överfördes från Neste till f.d. Vake, numera klimatfonden Ilmastorahasto, som nu har tillgångar på 2,3 miljarder euro som väntar på att användas.

Nestes nya raffinaderi kommer att vara verksamt i 50 år, så det är inte tal om något kortsiktigt byggande. Under den tiden kommer världens sjöfart alltmer att förflyttas till Norra ishavet, vilket ger Finland ett helt annat läge om man tittar på världskartan. Finland ligger norrut, Rotterdam söderut. Över 30 procent av världshandeln förväntas flytta till Nordostpassagen i framtiden.



Rundradions MOT program lyfter också fram försäljningen av råoljetankern Mastera till en svensk investmentbank.



MOT lyfter också fram försäljningen av råoljetankern Mastera till en svensk investmentbank: inte längre i finsk ägo
MOT lyfter också fram försäljningen av råoljetankern Mastera till en svensk investmentbank och frågar om Finlands oljetransporter är tryggade med tanke på att fartyget inte längre är i finsk ägo.

– Vi anser att råoljetransporterna och kapaciteten ligger på en alldeles tillräcklig nivå, svarar Försörjningsberedskapscentralens verkställande direktör Janne Känkänen.

– Även om det kanske inte finns så många fartyg registrerade i Finland? frågar journalist Hannu Sokala.

– Ja, svarar Känkänen.

Det är uppenbart att Bo Österlund, som forskat i den finska sjöfartens försörjningsberedskap, och även Sjömans-Unionen har en helt annan syn än tjänstemännen. Svaren och åsikterna är som natt och dag.

Finlands förråd av mat helt tomma vid en krissituation

MOT framhäver det faktum att finska staten inte har särskilt mycket alls undanlagt för sämre dagar. Hannu Sokala lyfter fram att Försörjningsberedskapscentralen har 50 anställda, varav de flesta är chefer. Försörjningsberedskapscentralen har två förråd, som inte ens innehåller mat. Ansvaret

för matberedskap skjuts över på medborgarna, som ska ha ett s.k. 72 timmars beredskapslager. Det innebär i praktiken att man själv får köpa det man behöver för nödsituationer. Marttaliitto förklarar hur man ska göra.

– Skulle inte den finska staten och Försörjningsberedskapscentralen kunna förvara åtminstone knäckebröd eller ärtsoppa för sina medborgare för sämre dagar? frågar MOT direktörerna.

Överföringen av fartyg i utländsk ägo kan försämra Finlands handlingsmöjligheter i krisförhållanden

Finlands försörjningsberedskapsmodell bygger till stor del på att man i en krissituation kan köpa de förnödenheter som saknas från utlandet. Flottiljamiral **Bo Österlund**, som skrivit en doktorsavhandling om försörjningsberedskapen, varnar i MOT:s program från 8.3.2021 att sjötransportkedjan inte är hundra procentigt säker i alla förhållanden.

– Över 80 procent av all utlandshandel sker via havet. Vad händer om vi inte kan använda denna rutt? Lasten på ett containerfartyg kräver 1 000 lastbilar och alla kan inte köra via Sverige – det är en omöjlig ekvation, konstaterar han.

Enligt Österlund kan överföringen av

fartyg i utländsk ägo försämra Finland handlingsmöjligheter i krisförhållanden.

– Ägaren talar om vad man ska göra och vart man ska åka. Så är det ju.

Bara drygt 30 procent av utrikeshandelns sjötransporter sköts idag med fartyg under finsk flagg. En del av fartygen som seglar under finsk flagg är dessutom i utländsk ägo.

Vad är en "tillräcklig" beredskapsnivå?

Amiral Bo Österlund förundras i MOT:s program också över hur diffusa försörjningsberedskapspolitiken mål är.

Det viktigaste riktgivande dokumentet för försörjningsberedskap är regeringens beslut om målen med försörjningsberedskapen, som senast godkändes 2018. I beslutet nämner man tolv gånger att målet är en "tillräcklig" beredskapsnivå, t.ex.: "Genom näringspolitiska åtgärder upprätthålls sjöfartsnäringsens tillräckliga internationella konkurrenskraft."

– Ingen säger vad det innebär. För mig betyder 'tillräcklig' något annat än det gör för dig, säger Österlund.

– Statsrådets beslut om målen med försörjningsberedskapen är ett strategiskt mål. Man borde också tala om hur man når det strategiska målet, vad det kostar och vem som gör det. ⚓

HISTORISK ÅTERBLICK

SJÖMANNEN: Jag och en arbetskamrat konstaterade nyligen att man fortfarande envisas med att tala om sjömanslagen på jobbet, trots att lagen som hette så upphävdes för flera år sedan. Skiljer sig sjöarbetsavtalslagen mycket från sjömanslagen? Har det alltid funnits en egen lag om arbetsavtal för sjömän? Har jurister någon nytta av att känna till lagens historia?

JURISTEN: Tack för en rolig och annorlunda fråga om lagstiftningen! Kan frågeställaren måhända ha upptäckt att sjöarbetsavtalslagen fyller jämna år i år, dvs. tio år? Lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) trädde i kraft den 1 augusti 2011 och med den upphävdes sjömanslagen (423/1978), som varit i kraft i över 30 år. En av anledningarna till att man började göra om lagen var att arbetsavtalslagen för arbetstagare i land förnyats 2001 och att det fanns ett behov i Finland av att uppdatera den nationella lagstiftningen så att den uppfyllde de ändringskrav som undertecknandet av Internationella arbetsorganisationen ILO:s sjöarbetskonvention MLC (från 2006) och verkställandet av EU:s sjöarbetsdirektiv innebar.

Ett av resultaten av den förnyade sjöarbetsavtalslagen var att bestämmelserna avseende arbetsavtal för arbetstagare i land och till sjöss fick ett *mer enhetligt innehåll*. Sjöarbetsavtalslagen följer arbetsavtalslagens (55/2001) *struktur och ordning*. Till exempel är bestämmelserna om permittering och de generalklausulsliknande stadgandena om avslutande av arbetsavtal *ordagrant desamma* i båda lagar. Sjöarbetsavtalslagen innehåller alltså inte längre förteckningar över situationer och förutsättningar baserat på vilka arbetsgivaren har grund att avsluta en arbetstagares arbetsavtal. Utgångspunkten är dock, som det också står i motiveringarna till lagen, att sjöarbetsavtalslagen motsvarar sjömanslagen *till sitt innehåll*.

Till en början ingick bestämmelserna om sjömännens anställningsförhållanden i *sjölagen*, dvs. i den allmänna lagen om fartyg och sjöfart. De nordiska länderna började tillsammans ta fram en egen arbetsavtalslag för sjömän och som ett resultat av detta arbete reglerades sjömanslagar med nästan samma innehåll i alla nordiska länder på 1920-talet. Finlands *första sjömanslag* trädde i kraft 1924. Efter andra världskriget satte man återigen igång med att förnya sjömanslagarna för att sätta Internationella arbetsorganisationens (ILO) internationella konventioner i kraft. De nya sjömanslagarna trädde i kraft i Danmark och Sverige 1952, i Norge 1953 och i Finland 1955. Därefter fanns det inte längre någon liknande entusiasm mellan länderna att göra en gemensam lagberedning. Sjömanslagarna förnyades dock i alla nordiska länder under 1970-talet. Sjömanslagen som förnyats för andra gången trädde i kraft i Finland 1978 sist av alla nordiska länder. Bakom detta låg också förnyelsen av arbetsavtalslagen 1974.

Rättshistoria är ett separat läroämne vid universitetens juridiska

fakulteter. Man kan ha stor nytta av att känna till rättshistorien och gamla lagar när man tolkar den gällande lagstiftningen. Sjöarbetsavtalslagen är ett bra exempel på det. Om man läser motiveringarna till de olika paragraferna i sjöarbetsavtalslagen i regeringens proposition ser man att många av dem börjar med en hänvisning till en paragraf i sjömanslagen och med ett konstaterande att saken regleras på ett liknande sätt i den nya paragrafen som i paragrafen i sjömanslagen eller att man inte haft för avsikt att ändra det gällande rättsläget, även om ordalydelsen i bestämmelsen har ändrats i sjöarbetsavtalslagen. Då kan man läsa den nya paragrafen i sjöarbetsavtalslagen och den gamla i sjömanslagen sida vid sida, och ordvalen i sjömanslagen kan vara till hjälp och vägledning för att förstå och tolka bestämmelsen i sjöarbetsavtalslagen.

Lagspråket har också förändrats genom åren. I 13 § i sjömanslagen från 1955 står det:

”Är om tiden för arbetsavtalets bestånd ej annat överenskommet, äger vardera parten rätt att uppsäga arbetsavtalet att upphöra i envar finsk hamn, som fartyget anlöper. Lag samma vare, om sjöman antagits för bestämd tid eller för bestämd resa och han stannar kvar i tjänsten, efter det tiden eller resan gått till ända, utan att nytt avtal träffas.

Är sjömannen icke finsk medborgare eller är han icke antagen i Finland, må arbetsavtalet uppsägas att upphöra jämväl i utländsk hamn, som fartyget anländer för lossning, lastning eller uppläggning.”

Samma sak har formulerats så här i den gällande sjöarbetsavtalslagen (7 kap. 1 § och 3 §):

”Ett arbetsavtal som ingåtts för viss tid upphör utan uppsägning då den avtalade tiden går ut eller det överenskomna arbetet avslutas, när fartyget har anlöpt hamn.”

”Arbetstagarens arbetsavtal upphör när fartyget efter det att uppsägningstiden löpt ut anlöper en hamn i vilken arbetstagaren fritt kan lämna fartyget. Arbetsgivaren kan säga upp arbetsavtalet att upphöra endast i en hamn i arbetstagarens hemland eller i en hamn i det land där arbetsavtalet ingåtts. Om grunden för upphävandet av arbetsavtalet är krigshot eller ett krigsliknande hot mot fartyget eller en farlig smittsam sjukdom i destinationshamnen, upphör arbetsavtalet när arbetsgivaren har fört arbetstagaren till en hamn från vilken arbetstagaren tryggt kan resa hem.”

Stort grattis, sjöarbetsavtalslagen!

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

POHJOISEN OSASTO

Kevätkokous

Päivämäärä: 19.6.2021

Aika: Hallitus klo 15, osasto klo 17

Paikka: Scandic Oulu Station,
Kajaaninkatu 17, 90100 Oulu

Tervetuloa!

IN MEMORIAM

Liisa Annikki Jousjärvi (os. Makkula)

s. 18.8.1933 Harjun Laskela

k. 13.3.2021 Helsinki

Nukkui pois viimeiseen uneen.

Rakkautella kaivaten,

Puoliso Sulo

lapset Kirsi ja Jukka sekä lapsenlapset,
sukulaiset ja ystävät

*

Matruusi Ari Vanhala "Arizona"

s. 27.1.1958

Ari lähti merelle 28.6.1974 ja
ensimmäinen laiva oli M/s Hesperia.
Eläkepäivät alkoivat 1.10.2011.

Veljemme lähti viimeiselle matkalleen
19.3.2021.

*Siunaus toimitettu lähiomaisten kesken ja
Ariin toivomuksesta tuhka sirotellaan mereen.*

"Albatrossi joka lepäämättä liittää
se sinun sielusi on juuri kukaties
taivaan sinessä saat vapaana sä kiittää
lapsuustoverini vanha merimies"

*Leppoisia tuulia Arille toivovat,
siskot Nina ja Mia perheineen
sekä monet ystävät*

KULTAMERKIT/GULDMÄRKENA

Ervast Mikko

Jaakkola Birke

Kantola Katariina

Ryypö Jouni

Uusitalo Nina

Luottamusmiesten täydennyskurssi 19.–20.10.2021

Luottamusmiesten keväällä koronatilanteen
tähden pitämättä jäänyt luottamusmiesten
täydennyskurssi siirtyy syksyyn. Uusi ajankohta on
19.–20.10.2021.

Förtroendemannens kompletteringskurs 19.–20.10.2021

Förtroendemannens kompletteringskurs den
20.4–21.4.2021 har inhibertas pga. rådande corona-
situation. Nya kursdagen är 19.–20.10.2021.

Lounais-Suomen osaston Turun toimiston jäsenpalvelu päättyy 29.4.2021.

Meripesän mökkivaraukset vain s-postitse
[salme.kumpula\(at\)smu.fi](mailto:salme.kumpula(at)smu.fi)

Työturvallisuuskeskus kouluttaa:

MERENKULKUALAN TYÖSUOJELUN PERUSTEET

Aika: 28.-30.9.2021

Paikka: Meeting Park CAMPUS, Yrjönkatu 29 C 4. krs. (Forum Kukontori), Helsinki

www.meetingpark.fi/files/FI_Meeting_Park_CAMPUS.pdf

Koulutuksen tavoitteena on, että osallistuja

- saa perustiedot työsuojelusta ja omasta työsuojelutehtävästään
- ymmärtää työsuojelutoiminnan merkityksen osana työpaikan perustehtävän, tuottavuuden ja laadun kehittämistä
- tuntee ja ymmärtää työsuojelun ja työturvallisuuden käsitteet, merkityksen, tehtävät sekä niihin liittyvän lainsäädännön
- tuntee ja ymmärtää ennakoivan työsuojelutoiminnan merkityksen erilaisten vaara-, haitta- ja kuormitustekijöiden tunnistamisessa ja torjunnassa
- saa valmiuksia yhteistyöhön työpaikan toimijoiden kanssa turvallisuuden ja hyvinvoinnin edistämiseen
- tietää, mitä hyvä työterveyshuoltokäytäntö ja työkykyjohtaminen on
- saa tukea jatkuvaan tiedon hankintaan ja sen hyödyntämiseen.

Ilmoittautuminen viimeistään 31.8.2021

Valitse kurssi Työturvallisuuskeskuksen koulutuskalenterista ja valitse *Ilmoittaudu*-linkki:

ttk.etapahtuma.fi/Default.aspx?tabid=197

Saat onnistuneesta ilmoittautumisesta rekisteröinnistä vahvistusviestin sähköpostiisi.

Ilmoittautuneille lähetetään kurssivahvistus noin kahta viikkoa ennen tilaisuutta.

Osallistumismaksu

410,00 € + alv. 24 %, yhteensä 508,40 €.

Alle 50 palkansaajan työnantajat saavat 20 %:n alennuksen osallistumismaksusta.

Hintaan sisältyy kurssimateriaali sekä lounaat ja kahvit. Osallistumismaksu laskutetaan jälkikäteen.



Posti Green



TE-palvelut
tjänster | services

Varsinais-Suomen TE-toimisto

MERITYÖNVÄLITYS

YHTEYSHENKILÖ: Ville Käldeström

PALVELUNUMERO: 0295 044 821

SÄHKÖPOSTI: ville.kaldestrom(at)te-toimisto.fi

Merivälityksessä asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla.

OSOITE: Itsenäisyydenaukio 2,
20800 TURKU

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

toimistot.te-palvelut.fi/

varsinais-suomi/merivalitys

Egentliga Finlands TE-byrå

HAVSFÖRMEDLING

KONTAKTPERSON: Ville Käldeström

TJÄNSTENUMMER: 0295 044 821

E-POST: ville.kaldestrom(at)te-byran.fi

Inom Havsförmedlingen uträttas ärenden per telefon och e-post.

ADRESS: Självstädighetsplan 2, 20800, ÅBO

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

toimistot.te-palvelut.fi/sv/

varsinais-suomi/merivalitys

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSIOITE
John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

VAIHDE
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT
Arkinen klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTTÖMYYSKASSA

POSTIOSIOITE
PL 65, 00531 Helsinki

ASIAKASPALVELU
Siltasaarekatu 3–5,
katutaso Helsinki
arkipäivisin klo 9.00–15.00

PUHELINPÄIVYSTYS
klo 9.00–12.00
puh. (09) 613 111
Faksi: (09) 6131 1333

TYÖTTÖMYYSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

KUNDTJÄNST
Broholmögatan 3–5,
gatuplan Helsingfors
vardagar kl. 9.00–15.00

TELEFONJOUR
tfn. (09) 613 111
kl 9.00–12.00
Fax: (09) 6131 1333

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

Asiantuntija / Ombudsman
Carita Ojala
(09) 615 20 231 / 0400 829 039

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

ITF-tarkastaja / ITF-Inspektör
Ilpo Minkkinen
(09) 615 20 253 / 040 728 6932

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

Asiantuntija, Turku
Ombudsman, Åbo
Jessica Troberg
(09) 6152 0210 / 040 584 0381

Päätoimittaja / Chefredaktör
Saana Lamminsivu
(09) 615 20 221/045 7730 1020

Taloudenhoitaja / Ekonom
Jussi Katajainen
(09) 615 20 218 / 050 526 1965

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

Jäsenrekisterin hoitaja /
Medlemsregister
Tiina Kytölä
(09) 615 20 257

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

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

Vaasa / Vasa
Pitkäkatu 43, 65100 Vaasa
Storalänggatan 43, 65100 Vasa

Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADDRESS
förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00