

MERIMIES

SIJOMANNEN



Sami Huttunen:

**OLEN VALMIS TOIMENPITEISIIN,
JOS SUOMALAISTA
MERENKULKUA UHATAAN**

SUOMALAISET MERIMIEHET
ovat valmiita puolustamaan
ylempiä pätevyyskäs

PALKANSAAJAJÄRJESTÖJEN
on saatava lausua
miehitystodistuksista
myös jatkossa

SUOMALAINEN
merimieslääkärintarkastus
on järkeistettävä

MERIMIES

Suomen Merimies-Unioni SMU ry

SJÖMANNEN

Finlands Sjömans-Union FSU rf

Kannen kuvassa **Sami Huttunen**.
Kuva: **Saana Lamminsivu**.

Päätoimittaja | Chefredaktör

Saana Lamminsivu

Ulkoasu ja taitto | Layout

Petteri Mero / Mainostoimisto Knok

Toimitus | Redaktion

John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki, p. (09) 615 2020

John Stenbergs strand 6, 2:a våningen,
00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020

Paino

Grano Oy, ISSN 0355-872X

Posti- ja käyntiosoite | Post- och besöksadress

John Stenbergin rantaa 6,
2. kerros, 00530 Helsinki

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

Vaihde | Växel

+358 (0)9 615 2020

Kotisivut | Hemsidor

www.smu.fi

Sähköposti | E-Post

etunimi.sukunimi@smu.fi

fornamn.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 €

1/2 vuosi/år 15 €

Ilmestymisaikataulu | Tidtabellen 2026

nro	aineisto/material	ilmestyy/utges
1	9.2.	13.3.
2	11.5.	12.6.
3	21.9.	16.10.
4	16.11.	18.12.



6 / 32

Merimiestarkastus on
järkeistettävä

Sjömansläkarundersökningen
måste rationaliseras



12 / 38

M/s Finnsirius



16 / 42

Suomen tonnisto
vs. Ruotsin tonnisto
Sveriges tonnage
vs. Finlands tonnage

- 4 Lakihanke: muutoksia merenkulun sääntelyyn
- 6 Merimiestarkastus on järkeistettävä
- 11 Merimies kysyy, lakimies vastaa
- 12 Finnlinesin M/s Finnsirius
- 16 Suomen tonnisto vs. Ruotsin tonnisto
- 18 Eurooppalaista merenkulkua ei olisi ilman miehistökustannusten palautusta
- 20 Golfvirran koillishaaran romahdus voi viilentää Skandinavian Siperiaksi
- 26 Luottamusmiesten täydennyskurssi
- 29 Finland och rederierna behöver värderingar
- 30 Jokkes kolumn
- 32 Den finska Sjömansläkarundersökningen måste rationaliseras
- 37 Sjömannen frågar, juristen svarar
- 38 Finnlines M/s Finnsirius
- 42 Sveriges tonnage vs. Finlands tonnage
- 44 Det Europeiska sjöfarten skulle inte finnas utan återbetalningen av besättningskostnaderna
- 47 Om Golfströmmens Nordöstra gren kollapsar kan Skandinavien bli ett nytt Sibirien
- 53 Kompletteringskurs för förtroendemän

Suomi ja varustamot tarvitsevat arvoja

Suomessa on Euroopan korkein työttömyysaste. Työttömien määrä kasvoi 51 000:lla edellisvuoden tammikuuhun verrattuna. Tällä hetkellä yli 300 000 ihmistä on töitä vailla. Tilannetta ei helpota **Petteri Orpon** (kok.) hallituksen potkulaki, joka helpottaa irtisanomista. Määräaikaisten työsopimusten tekemistä helpotetaan: vakituisen työn saanti vaikeutuu.

Pienet yritykset ovat konkurssissa. Ruoka-avun jonot ovat kasvaneet niin suuriksi, ettei kaikille riitä jaettavaa. Sosiaaliturvan leikkausten myötä yli 30 000 lapsiperhettä on pudonnut alle köyhyysrajan.

Lapsuudenaikainen köyhyys heijastuu ihmiseen läpi elämän: lapsuuden ravinnon puute aiheuttaa terveysongelmia läpi elämän. Työttömyys ja rahattomuus aiheuttavat vanhemmille mielenterveysongelmia, jotka heijastuvat lasten elämään vielä pitkälle aikuisuuteen.

SUOMESSA OLI VIELÄ 1980-luvulla mahdollista tehdä sosiaalinen luokkanousu koulutuksen avulla, mutta nykyhallitus on leikannut rajusti koulutuksesta ja tutkimuksesta. Suomen kivijalka ei ole tänä päivänä enää puu: se on koulutus ja tutkimuskehitys, mutta esimerkiksi yliopistot ovat nykyhallituksen silmissä turhakelinnake. Tekoäly- ja muut korkean teknologian firmat hyötyvät julkisella puolella, kuten yliopistoissa ja ammattikorkeakouluissa, tehtävästä tutkimuksesta, koulutuksesta ja kehitystyöstä monin tavoin.

Yritykset tarvitsevat osaavaa työvoimaa kaikilla eri aloilla. Maailma on muuttunut ja ihmisillä saattaa olla elämän aikana useita eri ammatteja. Alanvaihtaminen aikuisena ei ole tänä päivänä poikkeus, vaan eneminkin sääntö. Tästä huolimatta hallitus poisti aikuiskoulutustuen, mikä heijastuu varsinkin merenkulkuun: alukset sähköistyvät ja alalla on hyvät työllistymismahdollisuudet nyt ja tulevaisuudessa maapuolen sähkömiehille, jotka voisivat vaihtaa alaa aikuisiässä aikuiskoulutustuen avulla.

SUOMEN AINOA KEINO pärjätä globaalissa kilpailussa suurempia valtioita vastaan ovat koulutus, tutkimus ja kehitys sekä työntekijöistä huolehtiminen. Hyvinvoiva työntekijä, joka kokee että häntä ja hänen tekemäänsä työtä arvostetaan, on valmis panostamaan työnsä

jälkeen. Jos työnantajalta saatu palaute on vain kuluksen karsimista, pompottelua, vähättelyä ja kehotusta sopeutua, työhön sitoutumisen taso laskee. Työntekijä ei saa olla varustamolle välttämätön paha.

Merimiehet työskentelevät laivalla eristyksissä muusta maailmasta, jolloin varustamon pitää panostaa miehistön hyvinvointiin ja käyttää aikaa heidän kuulumisiinsa. Kun laivan päältä lähetettyihin viesteihin ei vastata konttorissa tai paluupostina on tiukat terveiset, mieliala laskee. Varustamoissa on korkea aika ymmärtää, että henkilöstöresursseihin panostaminen on välttämättömyys niin konttorissa kuin aluksilla. Henkilöstöresurssien vähättely kostaatuu liiketoiminnallisena tappiona. Ihmisyyserottaa meidät koneista: laivan päällä purjehtivalla merimiehille on tunteet ja hän tarvitsee toisinaan kuuntelijaa, tai vaikka lyhyttä vastausta, että viesti on tavoittanut siellä jossakin jonkun. Hänellä on tunne, että hänestä välitetään, kuunnellaan, kannustetaan ja selvitään kriiseistä yhdessä.

SUOMI JA VARUSTAMOT tarvitsevat arvoja. Merenkulussa ihmisten tasa-arvoinen kohtelu kansallisuutta, ikää, sukupuolta, seksuaalista suuntautuneisuutta ja uskonnollista tai poliittista vakaumusta kohtaan on vankkumaton. Lieveilmiöitä esiintyy, mutta niihin pyritään ja pitää puuttua heti. Yleisellä tasolla suomalaiset merenkulkijat ja Suomen lipun alla harjoitettava merenkulku voi olla erittäin ylpeä siitä – ja tätä pitäisi mainostaa enemmänkin – että emme sorru ihmisten arvottamiseen. Merimiehillä on työn liikkuvan luonteen tähden ymmärrys ihmisyydestä: toinen saapuu Tallinnasta ja toinen Tukholmasta. Suomalaisissa merimiehissä on teheranilaisiakin. Yhtä perhettä olemme kaikki: suomalaisia merenkulkijoita.

Suomi rakentuu naisten ja miesten työntekoon ja suomalaisista merenkulkijoista lähes puolet on naisia. On tärkeä asia saada päättää omista asioistaan ja vaikuttaa poliittiseen päätöksentekoon, mitä on suitsittu kovalla kädellä maailman suurvalloissa. Suomi oli maailman ensimmäinen valtio, joka antoi naisille äänioikeuden. Äänioikeuttamme – olitpa mies tai nainen – saamme käyttää jälleen vuoden päästä pidettävissä eduskuntavaaleissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ja liikenne- ja turvallisuusvirasto Traficom aloittavat säädöshankkeen, jossa esitetään muutoksia merenkulun sääntelyyn

Sääntelyn muutokset koskevat etenkin merenkulkijoita, jotka työskentelevät kansi- tai koneosastolla sekä talousosastolla miehistöasemassa. Miehistön kansallisia pätevyyyksiä ollaan poistamassa siten, että jatkossa ei olisi pursimiehen-, kansi- tai konekorjausmiehen tai talousosastolla kokkistueritti- ja talousesimiehen pätevyyskirjoja.

JOACHIM ALATALO
Puheenjohtaja

Kansalliset pätevyyskirjat ovat olleet Suomessa käytössä vuosikymmenten ajan. Kansalliset, eli ylemmät pätevyyskirjat, ovat todentaneet merenkulkijan rautaisen ammattitaidon, joka on hankittu vahvalla työkokemuksella. Virkamiehet ovat nyt poistamassa kansalliset pätevyyydet, ja jatkossa Suomessa olisivat käytännössä vain *vahtimiehen* (kansi tai kone), *matruusin*, *konemiehen* ja *laivakokin* pätevyyskirjat.

Ammatillinen osaaminen romahtaa, jos kansalliset pätevyyskirjat poistetaan

Kansallisten pätevyyskirjojen poistamisen vaikutukset suomalaiseen merenkulkuun eivät ole vain olankohautuksella ilmaistavissa oleva asia, vaan dramaattinen, heikentävä muutos. Traficom perustelee kansallisten pätevyyskirjojen poistoa sillä, että se ei ole edellyttänyt varustamolle myöntämissään alusten minimimiehitystodistuksissa kansallisia pätevyyyksiä laivaväeltä yli viiteen vuoteen. Turvallisuusviranomaiselle ovat riittäneet sen sijaan vain ”kansainvälisen tason” pätevyyydet.

Traficom väittää myös, että kansallisissa pätevyyskirjoissa olisi esiintynyt ongelmia ulkomailla ja ne ovat aiheuttaneet sekaannuksia satamaviranomaisten parissa. Traficom väite kuulostaa epäuskottavalta, koska kansalliset pätevyyskirjat ovat olleet jo vuosikymmeniä olemassa, joten ne eivät ole maailmalla mikään uusi asia.

Onko suomalainen merenkulku jollakin tapaa muuttunut? Mitkä ovat viranomaisen muuttuneisiin kantoihin johtaneet motiivit? Lobbaaminenko, kenties? Voikin todeta,

että liikenne- ja turvallisuusviranomaisen Traficom on tehnyt täysin tietoisin valinnan, että se ei ole edellyttänyt laivaväeltä ylempiä kansallisia pätevyyyksiä aluksien minimimiehitystodistuksissa. Toisinkin voisi menetellä ja vaatia ylemmät pätevyyydet.

Traficomin säästöperustelut ontuvat

Esitettyjä muutoksia ei voida perustella syn-tyvillä säästöillä, koska merenkulkija maksaa Traficomille hakemastaan pätevyyskirjasta. Maksu on mitoitettu kustantamaan pätevyyskirjasta aiheutuvan viranomaiskäsittelyn työ-kulut, myönnettiin pätevyyskirja tai ei.

Laki edellyttää kolmikantaista kuulemista alusten miehistytodistuksista

Traficom käsittelee ja myöntää alusten miehistytodistukset. Lain mukaan miehistyhakemuksien lausuntopyynnöt tulevat työmarkkinaosapuolille ja työturvallisuusviranomaiselle lausuttavaksi ennen todistuksen myöntämistä, mikä on lain tarkoittama *kolmikantaisuutta* noudattava menettely.

Merimies-Unioni on lausunut jo vuosikymmeniä alusten miehistyhakemuksista. Kirjallisissa lausunnoissaan Merimies-Unioni on tuonut esiin huolen pätevän merenkulkuhenkilöstön riittävästä määrästä aluksilla. Erityisesti olemme huomioineet nykyajan kiristyneet työajat ja merenkulun turvallisuuden: riittävä ja pätevä miehistö ovat turvallisuuden sekä työssä jaksamisen tae. Merimies-Uniolla on vahva kosketus merenkulkuun, merenkulkijoiden tuntemus ja tieto siitä, missä olosuhteissa suomalaisilla aluksilla työskennellään. Nämä asiat eivät välttämät-

tä kantaudu virastossa istuvien tietoon. Jos turvallisuudesta vastaavalle viranomaiselle on epäselvää, mikä on palkansaaajapuolen rooli ja kanta miehistylausunnoissa, tilanne on enemmän kuin huolestuttava.

Huolimatta siitä, mitä Merimies-Unioni on alusten miehistytodistuksista lausunut, myönnetty miehistytodistus on ollut juuri sellainen, jollaisena varustamo on sen alun perin hakenut: minimimiehitystodistuksella mennään. Vaikka Merimies-Unioni on esittänyt alusten vähimmäismiehitysmääriin ja miehistön pätevyysvaatimuksiin monesti muutoksia, esityksiä ei ole otettu huomioon, vaan miehistytodistus on myönnetty ehdotomana miniminä.

Viranomaisen menettelystä paistaa läpi Traficomin välinpitämättömyys annettuihin lausuntopyyntöihin ja tietoinen valinta olla näkemättä todellisia työskentelyolosuhteita laivalla. Näin toimimalla Traficom on jo nykyiselläänkin ottanut itselleen ohjat ohi viranomaisroolinsa ja tehnyt arvovalinnan, jolla se suosii toista osapuolta ja estää työmarkkinaosapuolten perinteisen kolmikantaisen, lain edellyttämän dialogin.

Joskus tosin on myös annettava kehuja ja todettava, että poikkeuksiakin kyllä löytyy, mutta nämä lausunnot ovat valitettavasti laskettavissa yhden käden sormilla.

Traficom ei aio enää jatkossa kuulla palkansaaajajärjestöjä alusten miehistytodistuksista

Liikenne- ja viestintäministeriön loppuvuodesta käynnistämässä merenkulun säädöshankkeessa esitetään poistettavaksi työmark-

Nykyisellä kehityksellä olemme pikapuoliin valtio, jossa esitämme olevamme merenkulun turvallisuuskehityksessä mukana, mutta todellisuudessa tekeminen on päinvastaista.

kinajärjestöjen ja työsuojeluviranomaisen mahdollisuus lausua varustamon aluksille hakemista miehityksistä. Esitys tarkoittaa sitä, että Merimies-Unioni ei pääse enää jatkossa tuomaan esiin näkemystään alukselta vaadittavista alusväen pätevyyksistä tai vähimmäismiehityksien määrästä merenkulun turvallisuudesta vastaavalle viranomaiselle.

Traficom perustelee muutosta työn tehostamisella: turvallisuusviranomainen haluaa ”suoraviivaistaa” alusten miehitystodistusten myöntämisen omaa työmääräänsä helpottaakseen. Traficom esittää, että sen ei tarvitsisi enää jatkossa kuulla työmarkkinajärjestöjä alusten miehitystodistuksista. Traficom perustelee palkansaajajärjestöjen kuulematta jättämistä sillä, että aluksille ensimmäistä kertaa määrääjäksi myönnettyihin miehitystodistuksiin ei ole tullut muutostarpeita niiden myöntämisen jälkeen.

Traficom esitys asettautuu kyseenalaiseen valoon Merityöyleissopimuksen (MLC 2006) kanssa, joka edellyttää valtiolta kolmikaantaista menettelyä, kun esimerkiksi aluksen miehityksen tasoa määritellään. Miten valtiota sitovat velvoitteet jatkossa toteutuvat, kun kolmikaantaisuutta murennetaan. Suomi on valtiona ratifioinut ja hyväksynyt merityöyleissopimuksen (MLC 2006).

Traficom esityksestä paistaa läpi asenteellisuus: Suomen lipun alla purjehtivia aluksia ei ajeta vain minimimiehityksellä, vaan aluksilla työskentelee lähestulkoon poikkeuksetta todistusta enemmän miehistöä, jotta aluksella pystytään liikennöimään turvallisesti ja lain edellyttämät työaikaan liittyvät säännökset toteutuvat.

Merenkulun turvallisuuden tulisi olla lähtökohta kaikissa viranomaisen myöntämissä miehitystodistuksissa.

Huoli kehityksestä: Esitettyjen muutosten vaikutukset merenkulkijoihin

Huolestuttavinta kehityksessä on se, että olemme menossa suuntaan, joka on tuttua muualta maailmasta ja jota vastaan olemme Suomessa vuosien ajan taistelleet – tämä on mukavuuslippurekisterit.

Nykyisellä kehityksellä olemme pikapuoliin valtio, jossa esitämme olevamme merenkulun turvallisuuskehityksessä mukana, mutta todellisuudessa tekeminen on päinvastaista ja turvallisuuskehitys johtaa tasoon, joka on suoraan kuin **banaanivaltiota**.

Liikenne- ja viestintäministeriön ja Liikenne- ja turvallisuusvirasto Traficom esittämällä muutoksilla laivaväen pätevyysiin ja työmarkkinajärjestöjen sekä työturvallisuusviranomaisen mahdollisuudesta lausua haettuihin miehityshakemuksiin, on suoria vaikutuksia suomalaiseen merenkulkuun. Kansallisten pätevyysien poistaminen ja sen vaikutukset kohdistuvat suoraan työmarkkinaosapuolien tekemiin työehtosopimuksiin heikentäen palkkauksen tasoa. Yksi esimerkki tästä on, jos suomalaisella työntekijällä ei ole jatkossa mahdollista saada talousesimiehen pätevyyskirjaa. Kauppa-aluksia koskevassa työehtosopimuksessa ovat määräykset, joiden mukaan, mikäli työntekijällä on talousosaston esimiehen pätevyyskirja, hän on oikeutettu saamaan merkittävän palkanlisän. Edellä mainittu esimerkki on vain yksi mo-

nista ammatillisista ylempien pätevyysien heikennyksistä, joita viranomaiset ovat nyt säädöshankkeen avustuksella poistamassa.

Merenkulun lainsäädäntöheikennykset tuhoavat suomalaisen merenkulun: olemme valmiita puolustamaan ylempien pätevyysien ja palkansaajajärjestöjen oikeutta lausua miehitystodistuksista

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) ja liikenne- ja turvallisuusvirasto Traficom säädöshanke, jossa esitetään muutoksia merenkulun sääntelyyn, on jälleen kerran suora hyökkäys valtiolta kohti työmarkkinoita ja nyt erityisesti kohdennettuna merenkulkijoita kohtaan.

Työehtosopimuksien palkkausjärjestelmäkokonaisuus on rakennettu ajansaatossa työntekijöiden erilaisien pätevyysien ja kokemuksen pohjalle toimia kansi-, kone- tai talousosastolla. Ylempien pätevyysien poistaminen tulee vaikuttamaan jatkossa työehtosopimusosapuolien sopimuksien sisältöön ja luo uhan siitä, että sopimusneuvottelut vaikeutuvat puolustaessamme työntekijöiden saavutettuja etuja. Tulemme hakemaan hyvitystä lainsäätäjän tekemiin heikennyksiin, mikäli nämä toteutuvat. Ministeriö ja viranomainen tulee näin osalliseksi sopimuksiimme.

Onkin oikeutettua kysyä, ovatko lainsäätäjät ja viranomaiset valmiita kantamaan vastuunsa mahdollisista selkkauksista, kun puolustamme työntekijöiden aseman turvaamista? – en usko, vaan alkaa kaikenlainen ympäröivä selitys.



KUVA: NORA VILVA

SUOMALAINEN MERIMIESLÄÄKÄRINTARKASTUS ON JÄRKEISTETTÄVÄ

Merimieseläkekassa (MEK) järjesti viranomaisten pyynnöstä *Merikelpoinen vai ei?* -seminaarin 27.11.2025, jossa käytiin läpi merimiesten lääkärintarkastusta. Seminaarissa vertailtiin erityisesti eroavaisuuksia merimieslääkärintarkastuksissa Suomen ja Ruotsin välillä.

■ TEKSTI: SAANA LAMMINSIVU

Suomalainen merimieslääkärintarkastus

Joka vuosi kymmenet suomalaiset merimiehet eivät saa laivalta töitä, koska he eivät läpäise merimieslääkärintarkastusta. Kotimaiset varustamot tarvitsevat työvoimaa. Pula ammattitaitoisista merenkulkijoista uhkaa koko suomalaisen merenkulun tulevaisuutta, jos emme saa nykyistä merimieslääkärintarkastusjärjestelmää rationalisoitua.

Suomalaisten merimiesten saamat poikkeuslupamäärät ovat tuplaantuneet: vuonna 2024 haettiin 467 poikkeuslupaa, myönnettiin 315 ja kielteisiä päätöksiä oli 80. Poikkeuslupien määrä on kaksinkertaistunut viidessä vuodessa. Nykyinen käsittelyjärjestelmä on ruuhkautunut ja toimii hitaasti. Poikkeuslupaa joutuu odottamaan Suomessa jopa 2,5 kuukautta.

Miksi suomalaiset merimiehet eivät ole enää merikelpoisia?

Vai onko suomalaissessa merimieslääkärintarkastuksessa tapahtunut muutoksia aiempiin vuosiin nähden.

Suomessa 250 hyväksyttyä merimieslääkärinä

Merityöhön vaaditaan voimassa oleva merimieslääkärintodistus, joka on voimassa kaksi vuotta.

Merimieslääkärintodistuksen myöntää merimieslääkäri. Suomessa toimii 250 hyväksyttyä merimieslääkärinä.

Suomessa merimieslääkäreiden koulutukseen panostetaan hyvin paljon: merimieslääkäriksi pääsemiseksi edellytetään Suomessa soveltuva alan erikoispätevyys. Tämän lisäksi merimieslääkärin on suoritettava pätevöittävä Työterveyslaitoksen 2 päivän lähikoulutus, ennakko-opiskelua ja -tehtävät sekä tentti. Yhtenä koulutuspäivänä perehdytään laivatyöhön, sekä rahti- että matkustaja-aluksiin.

Merimieslääkärin lupa on voimassa enintään viisi vuotta kerrallaan. Voimassaolokauden aikana merimieslääkärin tulee tehdä vähintään 50 merimieslääkärintarkastusta ja 20 tuntia täydennyskoulutusta.

Suomi hyväksyy kaikkien STCW- ja MLC-sopimukset ratifioiden maiden todistukset.

Laivaväenlääkärintarkastus (merimieslääkärintarkastus)

Laivaväen lääkärintarkastuksen tavoitteena on varmistaa, että merenkulkuammateissa työskentelevät henkilöt kykenevät terveydentilansa puolesta suoriutumaan ammatin edellyttämistä tehtävistä vaarantamatta meriturvallisuutta tai omaa tai muiden aluksella työskentelevien turvallisuutta. Lääkärintarkastuksen välillisenä tavoitteena on pyrkiä varmistamaan se, että ammatin



Ruotsissa on helpompi olla merityökelpoinen kuin Suomessa, jossa mitataan paljon laajemmin ja tarkemmin erilaisia työntekijän terveystietoja.

soveltumattomat henkilöt eivät lähtisi merille tai kouluttautuisi ammattiin, jossa eivät kuitenkaan voisi toimia.

Lääkärintarkastuksen eräänä tavoitteena on myös se, että jokainen aluksella työssä oleva tai alukselle työhön otettava pystyy terveytensä puolesta mahdollisissa poikkeus tilanteissa suoriutumaan tehtävistään ja velvoitteistaan sekä huolehtimaan itsestään.

Merenkulkualalla ammatilliset pätevyys- ja terveysvaatimukset on määriteltävä tavanomaista tarkemmin kansainvälisin sopimuksin ja kansallisella lainsäädännöllä. Yksityiskohtaiset vaatimukset eri maisa vaihtelevat jonkin verran maan yleisestä terveydenhuollon vaatimustasosta ja järjestelmästä riippuen, mutta perusvaatimukset ovat samat. Tavoitteena on yleisesti meriturvallisuus.

Suomessa laivaväen lääkärintarkastus on pakollinen terveystarkastus merimies-todistuksen saamiseksi. Tarkastuksen tekee merimieslääkäri, joka tarkastaa esimerkiksi näön, kuulon, verenpaineen ja sydämen. Ulkomaanliikenteessä alkutarkastuksen yhteydessä otetaan myös tuore keuhkoröntgen lausunto. →

Merillä pitää voida työskennellä eläkeikään saakka

Syntyvyys laskee Suomessa: 10 vuoden päästä alle 15-vuotiaita lapsia on kolmasosa vähemmän. Eri koulutusalojen välillä on kilpailua eri osaajista. Uusien työntekijöiden lisäksi on tärkeää panostaa jo merillä työskenteleviin ja työterveyshuoltoon, että työntekijä pystyy olemaan merillä töissä koko työuransa ajan.

Joidenkin tahojen mielestä merenkulku on ala, johon tullaan nuorina ja lähdetään alle 50-vuotiaana pois, kun alkaa ilmaantua vaivoja. Tällainen asenne on lakaistava maton alle: merenkulku on vanha ja perinteikäs ala, jossa työkokemuksen myötä pätevöidytään ja on oltava mahdollista tehdä töitä koko työuran ajan. Kokeneemmalla työntekijällä on vahva tuntemus laivaan ja sen miehistöön sekä matkustajien kanssa toimimiseen ja hän osaa toimia ammattitaitoisesti ja rauhallisesti kriisitilanteessa laivaevakuoinnissa.

Vuonna 2011 Suomessa mitattiin vain kuulo ja näkö, nyt seulotaan lähes kaikkea

Suomessa tehtävät merimieslääkärintarkastukset ovat tulleet yhä tarkemmiksi vajaan kahden vuosikymmenen aikana. Vuonna 2011 Suomessa mitattiin merimieslääkärintarkastuksessa näkö ja kuulo, kuten tällä hetkellä vielä Ruotsissa. Suomessa tehtävät lääkärintarkastukset ovat laajentuneet.

Lääkäriketjut tekevät laajoja tarkastuksia: syntyy kassavirtaa

Suomalaiset merimieslääkärit työskentelevät sekä julkisella että yksityisellä sektorilla. Merimieslääkäreitä toimii esimerkiksi Aavassa, Mehiläisessä, Pihlajalinnassa ja Terveystalossa, joiden kanssa varustamolla on sopimus työterveyshuollosta. Lääkäriketjut harjoittavat kaupallista toimintaa. On käynyt ilmi, että lääkäriketjujen tekemät lääkärintarkastukset eivät ole yhdenmukaisia, vaan vaihtelevat hyvin paljon. Selvää on, että potilaan tarkempi testaus tuottaa lääkäriketjulle paremman ansainnan. Jotkut lääkäriketjut tekevät merimiehille erittäin tarkan merimieslääkärintarkastuksen, jossa mitataan perinteisten kuulo-, näkö-, paino- ja pituustestien ohella otetaan erilaisia verikokeita (nykyisin esim. päihteen) tai muita laajempia kuntovaatimustestejä, joita aiemmin ei perinteisesti ole testattu.

Suurin syy merimieslääkärintodistuksen eväämispäätöksiin on merimiesten ylipaino ja heikko fyysinen kunto tai mielenterveyteen liittyvät ongelmat: jotkut lääkäriketjut tekevät merimiehille erittäin rankkoja fyysisiä testejä, joissa merimiehen kuntoa testataan samalla menetelmällä – ja tuloksin – kuin Kuopion palo- ja pelastusopistoon pyrkivien palomiesten kuntoa. Merimiesten hyvän fyysisen kunnan edellytys on ymmärrettävää aluksen savusukellusryhmään kuuluvilta työntekijöiltä, mutta muilta laivatyöntekijöiltä yhtä kovaa kuntoa ei voida edellyttää. Liian koviksi asetetut kuntotestausraja-arvot lienevät suurin yksittäinen tekijä suomalaisten merimiesten suureen poikkeuslupien määrään. Suomalaiset merimiehet eivät pääse merille töihin, eivätkä varustamot saa kaipaamaansa työvoimaa.

Poikkeuslupa

Jos merimieslääkäri ei pidä merenkulkijaa suoraan sopivana laivatyöhön, hänellä on oikeus hakea *poikkeuslupaa*. Poikkeuslupa mahdollistaa merenkulkijan työskentelyn aluksella, vaikka hän ei olisi täysin läpäissyt perinteistä lääkärintarkastusta.

Käytännössä merimieslääkärit eivät aseta rajoituksia, vaan ne asetetaan poikkeuslupamenettelyssä (Laki laivaväenlääkärintarkastuksista ja STM laivaväenlääkärintarkastusohjeet). Merimieslääkäri arvioi, missä tehtävässä merenkulkija on sopiva työskentelemään aluksella. Hän voi ehdottaa työskentelyn rajaamista esimerkiksi liikennealueisiin (esim. merimies voi työskennellä Itämerellä, muttei valtamerillä), mutta joutuu ohjaamaan merenkulkijan rajoitusten asettamiseksi poikkeuslupamenettelyyn.

Poikkeuslupa haetaan **Traficomilta** ja se maksaa nykyisin 150 euroa. Poikkeuslupahakemuksessa tulee olla mukana kaikki liitteet, kuten alle kolme kuukautta vanha merimieslääkärintodistus (3 sivua), sairas-

kertomukset poikkeuslupaa edellyttävää sairautta koskien, hoitavan lääkärin lausunto ja työnantajan lausunto.

Traficom käsittelee poikkeuslupahakemuksia saapumisjärjestyksessä. Traficom pyytää laivaväenlääkärintarkastuksista annetun lain (1171/2010) mukaisesti lausunnon **Työterveyslaitokselta**. Työterveyslaitoksella 2 päätoimisesti ja 1 osa-aikaisesti työskentelevää lääkärinä käsittelee poikkeuslupahakemuksia. Lausuntokierros voi viedä useamman viikon.

Kun lausunto on valmis, Työterveyslaitos lähettää tiedot Traficomiin, joka lausunnon saatuaan ratkaisee poikkeuslupa-asian lopullisesti.

Poikkeuslupan jonotusaika 2,5 kuukautta Suomessa

Tällä hetkellä poikkeuslupan jonotusaika on noin kaksi kuukautta. Keväällä 2025 jonotusaika arvioitiin noin kolmeksi kuukaudeksi ja uhka on edelleen olemassa. Pitkä jonotus tuo haasteita niin työntekijöille, varustamoille kuin viranomaisille.

Jotkut lääkäriketjut tekevät merimiehille erittäin rankkoja fyysisiä testejä, joissa merimiehen kuntoa testataan samalla menetelmällä – ja tuloksin – kuin Kuopion palo- ja pelastusopistoon pyrkivien palomiesten kuntoa.



KUVA: ENVATO



Merimiesten on päästävä töihin: poikkeusluvut on saatava laskuun

Nykyinen poikkeuslupaprosessi koetaan jäykäksi ja se vaatii paljon resursseja ja viranomaistyötä. Poikkeuslupien pitkä käsittelyaika, 2,5 kuukautta, johtuu Traficomien resursseista ja merimieslääkärin vähäisestä määrästä, joka on alle kaksi henkilötyövuotta. Viranomaisten toive on, että osa työtehtävistä voitaisiin siirtää tarkastavalle merimieslääkärille, joka voisi tehdä enemmän itsenäisesti päätöksiä merimiehen terveydentilan suhteen. Merimieslääkärin tulee olla tarkoin ohjeistettu ja millä perusteella merimieslääkärin todistuksia myönnetään.

Tällä hetkellä yksittäinen merimieslääkäri voi rajata merimieslääkärin todistuksen voimassaoloaikaa ja mitä työtehtäviä todistus koskee.

Poikkeuslupaprosessin sujuvoittaminen? Nyt kestää 2–3 kuukautta

Merimieslääkärin tarkastus

→ Poikkeuslupahakemus

→ Hakemuksen käsittely, lausuntopyyntö

→ Työterveyslaitoksen lausunto

→ Poikkeuslupapäätös

→ Valitus hallinto-oikeuteen

Viranomaisen toivoo, että merimieslääkäreille annettaisiin enemmän valtuuksia tehdä ratkaisuja tarvittavista rajoituspäätöksistä merimieslääkärin tarkastuksen alkuvaiheessa.

Todistusasiakirjoja nykyasettelussa annetaan 2 kappaletta: merimieslääkärin todistus ja poikkeuslupapäätös (jos merimieslääkäri ei voi hyväksyä merenkulkijaa suoraan laivatyöhön).

Poikkeuslupaan muutosta haetaan hallinto-oikeudesta

Jos merimies haluaa poikkeuslupapäätökseen muutoksen, on tehtävä valitus hallinto-oikeuteen.

Valitusprosessi hallinto-oikeudessa voi kestää yli puoli vuotta, jopa vuoden, kun hallinto-oikeus ratkaisee asian. Tuomioistuimen päätös voi olla hylkäävä tai myönteinen, jolloin tuomioistuin palauttaa hylätyn poikkeuslupapäätöksen Traficomien uudelleenarvioitavaksi. Traficom arvioi uudelleen tuomioistuimen päätöksen perusteella poikkeuslupan perusteita ja tekee uuden päätöksen.

Valittaminen hallinto-oikeuteen maksaa nykyisin 310 euroa. Oikeudenkäyntimaksua ei peritä, jos hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaista päätöstä muutoksenhakijan eduksi, eli hyväksyy valittajan vaatimukset.

Manilan muutokset

Vuonna 2010 merenkulun STCW-yleis-sopimukseen (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) tuli uusia vaatimuksia merenkulkijoiden koulutukseen, sertifiointiin ja työ-/lepoaikoihin, jotka keskittyvät erityisesti turvallisuuteen. Muutoksista käytetään nimitystä Manilan muutokset, jossa ne hyväksyttiin.

Manilan muutokset tulivat kansainvälisesti voimaan 1.1.2012. 2013 alkaen Suomessa kaikkien uusien merenkulkijoiden koulutuksen piti noudattaa 2010-muutoksia. Vuodesta 2017 alkaen kaikkien aktiivipalveluksessa olevien merenkulkijoiden oli täytettävä kaikki 2010-muutosten vaatimukset.

Tällä hetkellä viranomaiset edellyttävät, että kaikkien merenkulkijoiden tulee suoriutua hätätilannetehtävistä aluksella. Merimiesten mielestä rima tehtävistä suoriutumiseen on asetettu Suomessa kuitenkin liian korkealle: laivamiehien jäsenen, joka ei ole savusukellusryhmän jäsen, ei tarvitse olla yhtä hyvässä kunnossa fyysisesti kuin ammattipalomies, vaan normaali perustasoinen kunto tulee riittää. Merillä tulee voida työskennellä koko työuran ajan ja kaksikymppinen ja kuusikymppinen eivät voi olla samassa fyysisessä kunnossa.

Suuria haasteita merimiesten merkelpoisuuteen aiheuttavat myös mielen-terveydenongelmat. Työnantajat kannustavat hakemaan löyhällä kynnyksellä apua mielenterveyttä koskeviin asioihin, mutta jos merimies käy puhumassa vastaanotolla, jää siitä merkintä papereihin, joka voi evätä merimieslääkärin todistuksen saannin. On käynyt myös ilmi, että merimieslääkärin todistus on evätty, kun henkilön terveystietoja on tutkittu jopa 20–30 vuotta taaksepäin: kun henkilöllä on ollut lyhyt masennusnuoruudessa, on merimieslääkärin todistus evätty pitkän merityöuran loppupäässä. Tästä syystä on hyvä käydä pelisääntökeskustelu siitä,

kuinka pitkältä ajalta potilastietoja voidaan tutkia Suomessa.

Mistä toimeentulo pitkän poikkeuslupakäsittelyn aikana?

Merimiesten poikkeuslupahakemusten käsittelyaika on Suomessa tällä hetkellä jopa 2,5 kuukautta. Jos merimies ei saa poikkeuslupaa ja joutuu valittamaan asiasta hallinto-oikeuteen, saattaa prosessi pitkittyä huomattavasti. Merimiehellä ei ole tällä aikaa töitä, joten millä hän tulee tuolloin toimeen?

STM päivitti laivaväen lääkärintarkastusohjeita vuonna 2019: poikkeuslupien määrät lähtivät räjähdysmäiseen kasvuun

Vuonna 2019 merimieslääkärin ohjeistus perustui sosiaali- ja terveysministeriön (STM) päivitettyyn oppaaseen "*Laivaväen lääkärintarkastusohjeet: Tautiryhmäkohtaiset sovellutusohjeet*", joka päivitettiin vastamaan kansainvälisiä ILO/IMO-suosituksia ja kansallisia käytäntöjä. Ohjeistus sisälsi yksityiskohtaisia taulukoita ja selityksiä, jotka käsittelivät eri sairauksien aiheuttamia soveltuvuuksia tai esteitä laivatyöhön, ja sen tavoitteena oli yhdenmukaistaa tarkastuskäytäntöjä.

Vuonna 2019 STM:n päivittämät laivaväen lääkärintarkastusohjeet ovat kasvattaneet merimiesten poikkeuslupien määrää huomattavasti. Vuoteen 2024 mennessä poikkeuslupien määrä on tuplaantunut viiden vuoden aikana. Kun merimiehiltä mitattiin vielä 2010-luvun alussa vain perusterveydenkuva, kuten näkö- ja kuulomittaukset, nyt liian tarkat tautiohjeistukset vaikeuttavat merityökelpoisuutta.

Nykyistä järjestelmää voitaisiin keventää ja esimerkiksi lääkityksiä on turha pyörittää poikkeuslupamenettelyn kautta. Myös esimerkiksi uniapneapotilaat voisivat olla työterveyden seurannassa.

SMT:n vuonna 2019 antamien ohjeiden muuttaminen ja liennytys yhteistyössä voisi edesauttaa merimiesten merimieslääkärin todistusten saantia ja laivoille saataisiin kaivattua työvoimaa ja merimiehet puolestaan töitä. Kaikki voittaisivat. →

Ruotsalainen merimieslääkärintarkastus

Ruotsissa 798 merimieslääkärinä

Ruotsissa työskentelee yhteensä 798 merimieslääkärinä. Ulkomailla työskentelee 33 merimieslääkärinä (Suomi, USA, Filippiinit, Intia, Englanti ja Australia). Ruotsissa merimieslääkärin lupa haetaan Sjöläkerwebben-palvelusta ja on voimassa kaksi vuotta kerrallaan.

Kuka tahansa luvallinen lääkäri voi hakea Ruotsissa tällä hetkellä merimieslääkäriksi. Ruotsissa halutaan tiukentaa merimieslääkäriksi pääsyä ja tulisi olla pätevyudet. Ruotsissa ei myöskään ole merimieslääkäreille koulutusvaatimuksia kuten Suomessa eikä heille järjestetä minkäänlaista alan koulutusta kuten Suomessa.

Laivaväen lääkärintarkastus: kaksi eri tapaa

RAJOITETTU LÄÄKÄRINTARKASTUS

Rajoitetussa lääkärintarkastuksessa tarkistetaan merimiehen näkö ja kuulo. Rajoitettu lääkärintarkastus voidaan tehdä esimerkiksi sisävesillä työskenteleville. Jos työnantaja haluaa työntekijälle laajan merimieslääkärintarkastuksen, se tehdään. Sisävesillä lääkärintarkastuksen laajuus siis vaihtelee.

LAAJA MERIMIESLÄÄKÄRINTARKASTUS

Laaja lääkärintarkastus tehdään Ruotsissa kaikille merimiehille, jotka työskentelevät kansainvälisessä liikenteessä (world wide) ja Euroopan liikenteessä tai kalastusaluksilla.

Laaja laivaväen lääkärintarkastus pitää sisällään kuulon ja näön tarkistamisen. Laajassa lääkärintarkastuksessa ei oteta verikokeita, mutta jotkut työnantajat edellyttävät

myös niitä. Joissakin laajoissa terveystarkastuksissa voidaan myös mitata merimiehen fyysistä kuntoa.

Ruotsissa tehtävässä laajassa laivaväen terveystarkastuksessa pakollisia testejä on huomattavasti vähemmän kuin Suomessa: Ruotsissa seurataan näköä ja kuuloa.

Ruotsissa merimieslääkärintarkastuksissa esiin ovat nousseet esiin myös nuorten mielenterveysongelmat ja monia nuoria lähetään kotiin kesken laivaharjoittelun niiden johdosta (muodostavat turvallisuusriskin itselleen ja muilla laivalla).

Tuberkuloosi

EU:n ulkopuolelta saapuvilta merenkulkijoita testataan Ruotsissa myös tuberkuloosin varalta.

Merimieslääkärintodistus

Kun merenkulkija haluaa töihin Ruotsin lipun alla olevalle alukselle, hänen on käytävä alkutarkastuksessa ruotsalaisella merimieslääkärillä, joita on Ruotsin lisäksi 33 merimieslääkärinä eri puolilla maailmaa.

Jatkossa merimieslääkärin uusintatarkastuksen voi tehdä myös muissa hyväksytyissä (EU) maissa.

Poikkeuslupa

Jos merenkulkija ei pääse läpi merimieslääkärintarkastuksesta, hän voi hakea poikkeuslupaa kuten Suomessa. Ruotsissa poikkeuslupamenettelyyn joutuu vain kuulon ja näkökyvyn puutteiden vuoksi. Ruotsissa poikkeuslupan käsittely kestää vain 3–4 viikkoa. Ruotsalaisten mielestä tämäkin on pitkä aika. Ruotsissa työnantajien ja viran-

omaisten yhteinen tahtotila on tarjota merenkulkijalle kaikki mahdolliset keinot töihin pääsemiseksi.

Ruotsissa poikkeuslupan myöntää liikennevirasto (Transportstyrelsen). Poikkeuslupa maksaa 1500 kruunua. Poikkeuslupan saannin edellytys on vain hyväksytty näkö- ja kuulotutkimus. Ruotsissa kuulon mittaus tehdään vain alkutarkastuksessa ja jos henkilö joutuu hakemaan poikkeuslupaa. Muulloin kuulonmittausta ei enää tehdä.

Ruotsissa vaaditaan tällä hetkellä korkeampi taso näön ja kuulon osalta kuin STCW-minimi. Ruotsissa halutaankin alentaa vaatimuksia näön ja kuulon osalta STCW-minimivaateeseen, jotta merimieslääkärintodistuksen saa helpommin.

Näkö- ja kuulotutkimuksen läpäisemisen haasteet ovat aiheuttaneet Ruotsissa sen, että merimiehet saattavat käydä useammalla silmä-, korva- ja kurkunalueen erikoislääkärillä peräjälkeen, kunnes saavat lopulta hyväksyttyt paperit. Merimiehille halutaan selkeämmät ohjeet, milloin voi hakea poikkeuslupaa, jolla voidaan katkaista lääkäriltä toiselle juokseminen.

Ruotsissa ei testata ja mitata samanlailla merimiehen fyysistä kuntoa kuin Suomessa. Jos henkilö on ylipainoinen, hänen työntehtävään ei voida estää. Työtehtäviä voidaan kuitenkin rajoittaa määrättyiltä osin.

Ruotsissa poikkeuslupan myöntää liikennevirasto, jossa työskentelee kolme ylilääkärinä, jotka käsittelevät merimiesten lääkärintodistuksia. Varsinaisen päätöksen henkilön merikelpoisuudesta tekee kuitenkin yksi merimieslääkäri/ylilääkäri.

Liikennevirasto voi kysyä lisätietoja merimiehen työkyvystä varustamolta, merimieslääkäriltä tai työkavereilta tai anonymisti.

Selvityksen yhteydessä voidaan kysyä ja selvittää myös merimiehen terveys-tietoja viranomaisilta, eli järjestelmistä. Kun Ruotsissa käydään läpi potilaan/merimiehen henkilötietoja, kiinnitetään huomiota siihen, kuinka paljon/syvältä asioita tutkitaan. Henkilötietojen läpikäynti ja rajausta tulee olla siis harkittua ja tarkoituksenmukaista.

Jos käsiteltävänä on vaikeampi ratkaisu henkilön merimieslääkärintodistuksen osalta, liikennevirasto kuulee asiasta myös sosiaalishallitusta (Socialstyrelsen), joka tekee päätöksen.

Ruotsissa täytyy olla täysin merityökelpoinen ja terve, jotta voi työskennellä merillä. (Työntekijä ei voi olla siis osatyökykyinen).

Argumentin sietämätön keveys

SANNALEENA KALLIO

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

Merimies: Tv-uutisissa kerrottiin, että uusi potkulaki tulee voimaan vuoden alussa. Lakia on kuulemma muutettu niin, että työntekijä voidaan irtisanoa helpommin eli irtisanomisperusteeksi riittää asiallinen peruste. Mitä tämä tarkoittaa? Sain viime kesänä varoituksen. Voiko työnantaja nyt irtisanoa työsopimukseni, kun laki on muuttunut ja irtisanomiskynnys on matalampi?

Lakimies: Pitää paikkansa, että merityösopimuslakia (756/2011) muutettiin samanaikaisesti ja samalla tavalla kuin työsopimuslakia (55/2001). Muutokset tulivat voimaan vuoden 2026 alussa. Merityösopimuslain 8 luvun 1 §, jonka mukaan työntekijän irtisanominen edellyttää asiallista ja painavaa syytä, kumottiin. Koska lakimuutos ja irtisanomiskynnyksen madaltaminen koskevat ainoastaan irtisanomista työntekijäkohtaisesti, henkilöön liittyvästä syystä, lisättiin sanat 'asiallinen ja painava' tuotannollis-taloudellisia irtisanomisperusteita koskevaan 8 luvun 3 §:ään.

Luvun 2 §:n sanamuoto muokattiin uuteen uskoon. Sen mukaan työnantaja saa irtisanoa toistaiseksi voimassa olevan työsopimuksen työntekijän henkilöön liittyvästä asiallisesta syystä. Se tarkoittaa valmisteluasiakirjojen mukaan sellaista pätevää syytä, jonka ymmärrettävä, johdonmukainen ja sopusuhtainen seuraus on työsuhteen päättyminen. Mielivaltainen tai hyvän tavan vastainen syy ei ole asiallinen eikä vähäinen virhe tai puute riittävä. Pykälässä korostetaan erikseen, että irtisanomiseen eivät saa vaikuttaa syrjivät syyt.

Pykälässä annetaan kaksi esimerkitilannetta asiallisesta syystä. Ensimmäisenä mainitaan työntekijän työsopimuksesta tai laista johtuvien työsuhteeseen kuuluvien velvoitteiden rikkominen tai laiminlyönti. Näitä ovat muun muassa töiden laiminlyöminen, perusteeton poissaolo, työnantajan antamien määräysten noudattamatta jättäminen, epäasiallinen käytös ja huolimattomuus työssä.

Toinen esimerkki on sellainen työntekijän työntekeodellytysten olennainen muuttuminen, jonka vuoksi hän ei enää kykene selviytymään työtehtävistään. Tällä tarkoitetaan esimerkiksi tilannetta, jossa työntekijän fyysinen toimintakyky on loukkaantumisen takia alentunut niin paljon, että hän ei pysty tekemään työtään eikä sen palautuminen ole todennäköistä lähitulevaisuudessakaan.

Ennen irtisanomista työnantajan on selvitettävä, olisiko työsuhteen päättäminen vältettävissä sijoittamalla työntekijä muuhun työhön. Muita työntekeodellytysten muutoksia ovat mm. ammattipätevyyskirjan menettäminen tai vankeusrangaistus.

IRTISANOMISPERUSTEEN OLEMASSAOLOA on aina arvioitava *kokonaisharkinnalla*, jossa otetaan huomioon työntekijän menettelyn tai työntekeodellytysten muuttumisen vakavuus ja muut asiaan vaikuttavat seikat. Näitä seikkoja ovat työntekijän asema, työtehtävien luonne ja työntekijän muu työsuhteelvoitteiden vastainen toiminta. Yhtä lailla merkitystä on työnantajan toiminnalla omien velvollisuuksiensa (esim. perehdyttäminen, ohjeistaminen) täyttämiseksi sekä työnantajan muulla asiaan liittyvällä menettelyllä. Myös työnantajan ja työntekijän muut olosuhteet voivat vaikuttaa arviointiin. Kokonaisharkinnassa pitää siis punnita objektiivisesti sekä työntekijän että työnantajan vastuupiiriin kuuluvia asioita. Jos esimerkiksi voidaan osoittaa, että työntekijä ei tiennyt tiettyjen työtehtävien kuuluvan hänelle tai häntä ei ollut perehdytetty niihin tarpeeksi, ei työntekijää voida syyttää niiden laiminlyönnistä.

Uuteen 2 a §:ään siirrettiin jo aiemmin laissa ollut luettelo *kielleyistä irtisanomisperusteista*. Niitä ovat ainakin: 1) työntekijän sairaus, vamma tai tapaturma, jollei hänen työkykynsä ole tällaisesta syystä vähentynyt olennaisesti ja niin pitkäaikaisesti, että työnantajalta ei voida kohtuudella edellyttää sopimussuhteen jatkamista, 2) työntekijän osallistuminen työtaistelutoimenpiteeseen, 3) työntekijän poliittiset, uskonnolliset tai muut mielipiteet tai osallistuminen yhteiskunnalliseen tai yhdistystoimintaan, 4) työntekijän toimiminen työntekijöiden edustajana sekä 5) turvautuminen työntekijän käytettävissä oleviin oikeusturvakeinoihin.

Lain valmisteluasiakirjoissa korostetaan erikseen, että lakimuutoksella ei tavoitella

eikä tehdä muutoksia varoituksia koskevaan vallitsevaan oikeustilaan. Laissa jo aiemmin olleen säännön mukaan työntekijää, joka on laiminlyönyt tai rikkonut työsuhteeseen kuuluvia velvollisuuksiaan, ei (edelleenkaan) saa irtisanoa ennen kuin hänelle on annettu *varoitus ja mahdollisuus korjata menettelynsä*. Vain, jos kyseessä ei ole niin *vakava tai törkeä työsuhteeseen liittyvä rikkomus*, että työnantajalta ei voida kohtuudella edellyttää työsopimussuhteen jatkamista, varoitusta ei tarvitse antaa lainkaan. Tällaisessa tapauksessa työsopimus voidaan siis irtisanoa suoraan kuulemismenettelyn jälkeen. Varoituksella on sama oikeudellinen merkitys sen osoittamisessa, että työntekijän menettely tai toiminta on *toistuvasti* huolimaton, ohjeiden vastaista tai epäasianmukaista sekä sama painoarvo irtisanomisperusteiden olemassaolon arvioinnissa kuin ennenkin. Myös varoituksen tapaa ja voimassaoloa koskeva oikeuskäytäntö pätee edelleen.

LAKIMUUTOKSEN VAATIMISTA siirtymäsäännöistä ja -ajoista säädetään aina uuden lain lopussa. Puheena olevassa laissa todetaan, että työntekijän irtisanomiseen *yksinomaan* sellaisen menettelyn takia, joka on tapahtunut ennen lain voimaantuloa, sovelletaan 8 luvun 2 §:ää *sellaisena kuin se oli lain voimaan tullessa*. Toisin sanoen, työnantaja *ei voi*, vuodenvaihteen jälkeen odotellessaan, perustella irtisanomispäätöstään *vain ja ainoastaan* sellaisilla seikoilla, jotka ovat tapahtuneet tai tulleet ilmi ennen lain voimaantuloa. Viimekesäistä varoitustasi ei siis voida nyt muuttaa irtisanomiseksi.

Siirtymäsäännös ei kuitenkaan tarkoita, että viime vuonna saamasi varoitus olisi menettänyt merkityksensä kokonaan. Siihen voidaan edelleen vedota ja se voidaan ottaa kokonaisharkinnassa huomioon, jos laiminlyöt tai rikot työsopimukseen perustuvia velvollisuuksiasi uudestaan lähitulevaisuudessa.

FINNLINESIN M/S FINNSIRIUS: Ruotsinristeilyllä treenataan, panostetaan hyvinvointiin ja terveelliseen ruokaan

■ TEKSTI JA KUVAT: SAANA LAMMINSIVU



Emmi Toivola käy laivalla töissä Tampereelta. Hän on työskennellyt Naantalien linjalla nyt kaksi vuotta. Ensin hän oli M/s Finncanopuksella ja nyt M/s Finnsiriuksella. Sitä ennen hän oli Siljalla. Merillä hän on ollut töissä kahdeksan vuotta.

Finnlines-varustamo toi Naantali-Långnäs-Kapellskär-reitille vuonna 2023 kaksi suurta roro-matkustajalaivaa: M/s Finnsiriuksen ja sisarlaiva M/s Finncanopuksen. Alusten rahtikapasiteetti on jopa 5 200 kaistametriä per laiva. Tämä mahdollistaa noin 300 rekan ja 200 henkilöauton kuljettamisen per matka.

Suomen lipun alla purjehtivat alukset turvaavat merenkulun huoltovarmuutta. Marraskuussa 2025 merikuljetuksia oli eniten Suomen ja Ruotsin välillä, yhteensä 1,2 miljoonaa tonnia. Eniten kuljetettiin öljytuotteita ja kappaletavaraa.

Naantali-Långnäs-Kapellskär-reitillä purjehtiva M/s Finnsirius kuljettaa rekkoja, perävaunuja ja trailereita Suomen ja Ruotsin välillä. Roro-matkustaja-aluksen kyydissä kulkee päivittäistä kappaletavaraa ruoasta varaosiin ja lääkkeisiin, joilla yhteiskuntamme pyörii. Rahdin lisäksi M/s Finnsirius kuljettaa matkustajia. Naantalista lähtevät päiväristeilyt ovat suosittuja. Finnlinesin Naantalien risteilyitä mainostetaan matkustajille, jotka eivät tykkää risteillä. Mitä risteilyllä sitten oikein tehdään?

HÖYRY SPA BAR – Treeniä, hyvinvointia ja terveellistä ruokaa

Risteilyt ovat muuttuneet: Naantalien laivoille ei lähdetä juhlimaan, vaan hoitamaan omaa terveyttä ja kuntoa. M/s Finnsiriuksen spa-osasto sijaitsee laivan yläkannella, jossa voi nauttia Itämeren maisemista poreammeessa. Tällä kertaa risteilylle on lähdetty koko suvun voimin ja ulkoammeessa istuvat Danielssonit.

– Urheilemme kaikki meidän suvussa. Kävimme ensiksi laivan punttisalilla ja joogasimme, hyväntuulinen seurue on lähtenyt laivalle hoitamaan kuntoaan.

– Olemme yllättyneet, että laivalla on näin suuret ja avarat punttisalitilat, josta löytyvät myös juoksumatot, joissa voi hölkätä sekä katsella samalla avarista ikkunoista ohi liuvia kauniita merimaisemia.

Uusien Naantalien laivojen kuntosalilaitteistot ovat monipuoliset.

– Kuntosalista löytyy pari juoksumattoa, kuntopyörää ja soutulaitetta, käsipainoja sekä jumppapalloja sekä kuminauhoja. Lisäksi on erikoistuneempi Smith-laite, johon saa tangon ja levypainoja sekä perinteiset penkit, laivan spa-osastosta vastaava **Emmi Toivola** luettelee laitteita.

Joogasali on avara ja rauhoittava tila, jossa pehmeä matto ja sisustus kutsuu rauhoittumaan. Joogasalilla voi jumpata virtuaalijoogan tahdissa. Kun treenit ovat ohi, virkistävän pulahduksen tarjoaa spa-osaston kolme poreametta laivan sisätiloissa, joista on suoraan avarat ikkunanäkymät merelle. Lämpimissä lepotuoleissa voi levähtää hetken. Lapsille spa-osastolta löytyy matala

vesiallas lotraamiseen. Saunoja on kolme: kaksi tavallista saunaa ja yksi höyrysauna.

Spa-osastolta löytyvät myös avarat baaritilat, jossa voi istuskella laivan sisätiloissa boho-tyylisissä tuoleissa. Spa:n baarissa on tarjolla paljon erilaisia raikkaita juomia, alkoholilla ja ilman. Lisäksi tarjolla pientä naposteltavaa, suolaisia ja makeita herkkuja. Kesällä matkustajat viihtyvät ulkokannen nojatuoleissa ihailemassa maisemia.

FISHERMAN'S BISTRO

Naantalista tehtävät piknik-risteilyt ovat suosittuja. Päiväselvään voi nousta laivan kyytiin Naantalista ja paluu on samana päivänä Långnäsistä.

– Piknik-risteilyt vetävät hyvin väkeä. Laivalla risteilee yhä enenevässä määrin lapsiperheitä, eläkeläisiä ja kaveriporukoita, jotka tulevat kuntoilemaan ja nauttimaan spa:han, tarjoilija **Tea Halme** Fisherman's Bistron kertoo.

Tiskin taakse on kerääntynyt pitkä jono lapsiperheitä vaunuineen. Uusien Naantalilaisien käytävät ja yleiset käytävät ovat erittäin leveät ja avarat, mikä sujuvoittaa ryhmien ja perheiden liikkumista laivalla. Kahvilasta ja grillistä löytyy pientä naposteltavaa ja varsinkin terveelliseen ruokaan panostetaan. Salaatteja menee paljon. Laivalla valmistetaan itse kaikki hedelmäsalaatit, smoothiet ja chia pudding sekä jugurtti-

granola. Päivällä voidaan nauttia herkullinen Archipelago-lounas Cargo Buffetissa.

Tarjoilija Tea Halmeelle tuli helmikuussa täyteen kaksi vuotta töissä M/s Finnsiriuksella. Työtahti on Naantalilinjalla rauhallinen ja työkaverit mukavia.

– Matkustajat panostavat selvästi terveellisiin elämäntapoihin. Laivalle ei tulla örveltämään, vaan panostetaan hyvinvointiin liittyviin palveluihin. Monet ostavat tänä päivänä alkoholittomia drinkkejä sekä smoothieja.

– Tyypillinen firman tai kaveriporukan piknik-risteily on, että syödään ensin brunssi Mickesissä ja sen jälkeen mennään joogamaan tai salille sekä lopuksi spa-osastolle poreilemaan ja nauttimaan saunan lämmöstä.

MICKE'S WINE & DINE STELLAR LOUNGE

Ruoan terveellisyteen ja raaka-aineisiin panostetaan M/s Finnsiriuksella.

– Raaka-aineita hankimme Naantalilähsieuduilta ja Ahvenanmaalta. Saariston karitsa on ollut listoillamme liikkeelle lähdistä alkaen ja on maukas, suosittu ruoka. Lähiseudulta saapuu yrtejä, kasviksia sekä juureksia. Pyrimme käyttämään niin paljon raaka-aineita läheltä kuin mahdollista, keittiömestari **Lukas Lassenius** kertoo.

Suomen ja Ruotsin välillä kulkee myös paljon urheilujoukkueita, joille voidaan valmistaa erillisenä palveluna sportti buf-



Matkustajat panostavat selvästi terveellisiin elämäntapoihin.

– Tea Halme

fa. Laivan yläkannelta (12) löytyy huppea Stellar Lounge, jota yritykset tai vaikkapa urheilujoukkueet voivat varata käyttöönsä. Loungeissa on isot ikkunat lattiasta kattoon ja parhaat näköalat sekä oleilutilat. Loungeen on erillinen sisäänkäynti, joka pitää sisällään purtavaa ja juotavaa. Siellä saa nauttia merimatkasta kaikessa rauhassa ja paikka on rauhallisen laivan rauhallisin tila.

– Loungesta löytyy myös kokoushuoneita, joihin saa tilattua valmiita ruokia tai erilaisia menusettejä, Lassenius vinkkaa.

M/s Finnsiriuksen keittiöhenkilökunta seuraa paljon trendejä ja toteuttaa uusia menuja myös pyynnöstä asiakkaan toiveen mukaan.

– Meillä oli vast'ikään eräs kuuluisa ruotsalainen terveysalan toimija, jolle räätälöimme kaikki tarjottavat ruoat toiveiden mukaan. Menu oli vähähiilihydraattinen. Valmistimme seurueelle kolme erilaista räätälöityä kattaus- ta. Seurue oli erittäin tyytyväinen tarjoiluun ja siihen, että pystyimme toteuttamaan ruoat heidän toiveidensa mukaan, keittiömestari Lukas Lassenius kertoo. →



Matkustajien ykkösuosikki on ulkoporeamme, jossa voi istua ja ihailla ohi lipuvia Itämeren maisemia. Ulkoporeamme on säiden salliessa auki myös talvisin, mikä antaa ihanat puitteet nauttia saaristosta lämpimien poreiden syleilyssä.



Fisherman's Bistron tarjoilija Tea Halme.



Keittiömestari Lukas Lassenius käyttää terveellisiä läheltä hankittuja raaka-aineita.



Stellar Lounge.

Meillä on täällä erittäin osaava taloushenkilökunta, joka hakee vaikutteita niin kotimaasta kuin ulkomailta.

– Lukas Lassenius

– Meillä on täällä erittäin osaava taloushenkilökunta, joka hakee vaikutteita niin kotimaasta kuin ulkomailta. Laivan ruoat elävät ajassa.

BARREL BAY

M/s Finnsiriukselta löytyvät leppoisat puitteet etätyöskentelyyn. Viihtyisän tilan siihen tarjoaa Barrel Bay. Pubiin on rakennettu sähköpistokkeita virran lataamista varten joka pöydän ja tolpan nokkaan.

– Risteilymatkustajien lisäksi laivallamme kulkee paljon ylimenijöitä, kuten rekkakuskeja ja etätyöläisiä. Barrel Bay on rauhallinen tila, jossa voi tehdä töitä tai levätä. Omat laitteet saa kätevästi pöydille ja pubista löytyy myös suuri screeni, jolta voidaan katsoa esimerkiksi urheilua tai muuta ajan-

kohtaista toiveiden mukaan, baarimestari **Sami Huttunen** kertoo ja jatkaa:

– Matkustajat tai rekkakuskit, joilla on kulkuneuvoja mukana, tarvitsevat rauhan ja keräävät voimia risteilyn aikana. Meillä saattaa olla laivalla pari sataa rekkakuskia kyydissä ja heidän pitää saada levätä, että jaksavat ajaa.

Huttunen ei luota Ruotsin apuun – Suomen on pidettävä kiinni omasta merenkulustaan

Suomen ja Ruotsin väliset merireitit ovat käyneet Ukrainan sodan myötä yhä tärkeämmiksi. Samoin suomalaiset merimiehet ja rekkakuskit – kriittinen joukko – joka hoitaa ja turvaa maamme kuljetukset merellä ja maisa. Ilman heitä tavara ei liiku poikkeusoloissa.

Suomalaiset viranomaiset ovat tiivistäneet yhteistyötä muiden Pohjoismaiden kanssa. Näin on syytä menetelläkin, mutta baarimestari Sami Huttunen ei sokeasti usko ja luota Ruotsista saatavaan apuun kriisitilanteessa.

– Työskentelin aikaisemmin Ruotsin lipun alla. En kyllä luottaisi yhtään ruotsalaiseen, jos heidän pitäisi turvata Suomen huoltovarmuuskuljetukset poikkeusoloissa, Huttunen ei peittele mielipidettään länsinaapurista.

Huttunen on työskennellyt merillä yli 20 vuotta, josta 12 vuotta Ruotsin lipun alla Tallink Siljan M/s Galaxy I:lla.

– Koronapandemia oli katastrofi. Ruotsissa ei ole vastaavaa lomautusjärjestelmää kuin Suomessa. Ruotsissa koronapandemian lopputulos oli merimiesten massairisanominen.



**Olen valmis toimenpiteisiin,
jos suomalaista merenkulkua
uhataan.**

– Sami Huttunen



Baarimestari Sami Huttunen on työskennellyt merillä yli 20 vuotta.

Sami Huttunen joutui irtisanotuksi ensimmäisten joukossa. Vaikka hän oli työskennellyt aluksella 12 vuotta, työhistoria oli lyhyt aluksen muihin työntekijöihin verrattuna.

– M/s Galaxy I liputettiin vuoden 2023 alussa Ruotsin lipun alta Latviaan. Ensiksi irtisanottiin 300 henkeä ja tämän jälkeen vielä 100 henkeä, Huttunen kertoo.

Huttusen mukaan vain muutamia työntekijöitä saatiin uudelleensijoitettua toisiin tehtäviin.

– Aluksella työskenteli todella paljon suomalaisia, joita irtisanominen kosketti.

Pandemia osoitti minkälainen vaikutus aluksen lippuvaltiolla, mutta myös politiikalla päätöksenteolla, on merimiesten elämään: Ruotsissa merenkulkijoita irtisanottiin, Suomessa merimiesten työpaikat saatiin

turvattua. Ruotsin lipun alla purjehtineesta Huttusesta tuli työtön.

– Ruotsin lipun alla on annettu monia etuja pois, joita suomalaisilla merimiehillä on vielä olemassa. Ruotsissa merimies on kuin maatyöntekijä ja ero merillä ja maisa työskentelevän välillä on jollakin lailla häilyvä.

– Suomessa edut ovat vielä olemassa ja saatu säilymään, koska Merimies-Unioni on niin vahva ja saanut pidettyä niistä kiinni, Huttunen kertoo vakuuttavasti.

Jäätyään työttömäksi Ruotsin lipun alta Huttunen lähti Norjaan Hurtigrutenille, jossa meno oli kuin villissä lännessä esimerkiksi verojen puolesta: maksat, jos jaksat. Vuonoilla vierähti vuosi, jonka jälkeen Huttunen haki Finnlinesin uusille

Naantalintien laivoille ja pääsi M/s Finn-canopukselle. Tällä hetkellä hän on tuuraamassa M/s Finnsiriuksella. Työhönsä Finnlinesin uusilla tulokkailla hän on enemmän kuin tyytyväinen Ruotsin lipun ja Norjan seikkailun jälkeen.

– Suomen merenkulun huoltovarmuus on kaiken A & O. Olemme aina yksin ja puolustamme itseämme Venäjää vastaan etujoukoissa.

– Ensimmäinen asia, minkä tein kun tulin Suomen lipun alle töihin oli, että liityin Unioniin. Merimies-Unioni on vahva ja pärjäämme kyllä. Unioni ei luovuta ja olen luotavaisin mielin, että se pitää huolta ja kiinni suomalaisista merimiehistä. Jos suomalaista merenkulkua uhkaa mikä tahansa asia, olen valmis toimenpiteisiin.



Ruotsin tonnisto

vs



Suomen tonnisto

**Ruotsi kasvattaa tonnistoaan:
tilauskirjoissa jo 72 uutta alusta.
Mitä tapahtuu samaan aikaan Suomessa?**

■ TEKSTI: SAANA LAMMINSIVU

Ruotsi kasvattaa vahvalla otteella omaa tonnistoaan. Ruotsilla oli tilauskirjoissa vuoden 2025 lopussa yhteensä 65 uudisrakennusta. Tammikuussa 2026 Ruotsista kuultiin lisää hyviä uutisia: tankkilaiva-varustamo Sirius Shipping hankkii seitsemän uutta tankkilaivaa, jotka tulevat purjehtimaan Ruotsin lipun alla. Varustamon tavoitteena on, että alusten miehistöistä puolet on ruotsalaisia.

**Suomessa merenkulku koetaan välttämättömänä pahana,
josta ollaan valmiita leikkaamaan**

Mitä tapahtuu samaan aikaan Suomessa? Viimeksi syksyllä Suomen hallitus (valtiovarainministeri **Riikka Purra** (ps.)) uhkasi suomalaista merenkulkua leikkauksilla. Ruotsissa sen sijaan ymmärretään, että kaikki on merenkulusta kiinni ja ruotsalaista omaa tonnistoa sekä merimieskuntaa vahvistetaan epävakaa maailmanpoliittisessa tilanteessa.

Myös Suomen on ymmärrettävä, että meillä on oltava omaa tonnistoa ja suomalaisia merimiehiä. Kukaan muu ei auta Suomea, korkeintaan on ottamassa, jos jotakin halutaan. Suomi sijaitsee vielä enemmän pussin perällä kuin Ruotsi – ja suoraan Venäjän naapurissa.

Suomalaisesta tonnistosta ja merenkulkijoista ei ole varaa leikata yhtään! Suomella ei ole minkäänlaista luottoa siihen, että ulkomaalaiset – edes ruotsalaiset – varustamot kuljettaisivat Suomeen rahtia, jos Itämerellä syttyy sotatila. Laivojen vakuutuksista tulee erittäin kalliita ja varustamoiden riskit liikennöidä Suomen satamiin ovat erittäin suuret. Rahdin hinta nousee. Suomen ainoa turva ovat Suomen lipun alla olevat alukset ja suomalaiset merenkulkijat, jotka valtio voi ottaa hallintaansa ja kuljettaa omilla aluksilla rahdin Suomeen.

Ruotsi vahvistaa varustamoidensa kilpailukykyä ja kasvattaa tonnistoansa

Ruotsilla on tavoitteena vahvistaa ja kasvattaa omaa tonnistoaan sekä siten parantaa ruotsalaisten varustamoiden kilpailukykyä. Ruotsalaisten varustamoiden runsaskätiset investoinnit uudisrakennuksiin ja ilmoitus liputtaa alukset Ruotsiin kertovat siitä, että maassa katsotaan pitkälle tulevaisuuteen ja suhtaudutaan myönteisesti



merenkulkuun. Varustamotoiminta on aina bisnestä ja ruotsalaiset varustamot eivät investoisi Ruotsin lipun alle saapuviin uudisrakennuksiin miljardeja kruunuja, jos ne eivät uskoisi vahvasti Ruotsin positiiviseen, vientivetoiseen tulevaisuuteen.

Ruotsinlaiva on terveyslaiva

Suomessa tuntuu olevan vallalla kovin toisenlainen ajattelu, jossa merenkulku koetaan vain välttämättömänä pahana, joka on saatava tavalla tai toisella hoidettua. Suomen syrjäisestä sijainnista huolimatta ei hahmoteta sitä, että yli 95 prosenttia Suomen tuonnista ja viennistä Itämeren pitkin tapahtuu laivoilla.

Myös matkustaja-autolautat kuljettavat rahtia – ja niiden kuljettamat rahtimäärät ovat kasvaneet. Viking Line ilmoitti 12.1.2026 kuljettaneensa viime vuonna ennätysmäärän rahtia: yhteensä 139 484 yksikköä. Rahdin määrä kasvoi lähes neljä prosenttia vuodesta 2024. Helsingistä ja Turusta purjehtivat suomalaiset matkustaja-autolautat kuljettavat maahamme päivittäishyödykkeet. Matkustaja-autolautausbisnes ei pyöri kuitenkaan pelkän rahdin voimin. Aluksilla on pakko kulkea matkustajia, jotta varustamo pystyy harjoittamaan kannattavaa liiketoimintaa. Matkustajien palveluun tarvitaan miehistöä: matkustajat lähtevät Itämerelle nauttimaan hyvästä ruoasta, hyvästä palvelusta ja maisemista sekä terveydenhoitoon ja kuntoon liittyvistä palveluista, joita laivamiehistö heille tarjoaa. Nykypäivänä Ruotsinlaivalle lähdetään siis myös urheilemaan: matkustaja-autolautoilla panostetaan terveyteen ja hyvinvointiin liittyviin palveluihin yhä enenevässä määrin. Ruotsin-risteilyllä nostellaan painoja, käydään kylpylässä ja hoidetaan omaa terveyttä, syödään hyvää, ravitsevaa ruokaa. Matkustaja-autolautta ja sen palvelukonsepti ovat muuttuneet täysin 1980-luvun keskikaljanhuurteisista diskoista 2026-luvun terveyteen ja hyviin elintapoihin panostaviin palveluihin: siihen mitä Suomi tarvitsee.

Suomalaisen merenkulun tulevaisuus on täysin poliittisten päättäjien toimista riippuvainen: suomalainen merenkulku jatkuu tai sitten se loppuu. Miksi näin?

Ruotsi jatkaa määrätietoista ja strategista resursointia ruotsalaiseen tonnistoon. Ruotsissa ei ole esiintynyt puheenvuoroja tai valtiovallan esityksiä, joissa esitettäisiin leikkauksia ruotsalaiseen merenkulkuun.

Ruotsin trendi on siis täysin päinvastainen kuin Suomen. Hyvin nopeasti voi käydä niin, että Ruotsin harjoittama merenkulupolitiikka on varustamomyönteisempi myös suomalaisille varustamoille, jotka seuraavat tiiviisti Ruotsin uutisia. Suomesta on jo siirtynyt metsäteollisuutta investointimyönteisempiin maihin, joten vaarana on, että suomalaiset varustamot ottavat mallia ja siirtävät toimintonsa Ruotsiin, jossa merenkulkua tuetaan ja alaan uskotaan. Tämä tarkoittaa suomalaisen merenkulun loppua: alukset, jotka Suomesta kerran ovat lähteneet eivät palaa enää takaisin Suomeen, vaan jäävät vieraan valtion lipun alle.

Suomalaisella merenkululla on yhtä hyvät kasvumahdollisuudet kuin Ruotsilla, jos päättäjät vain uskaltavat luottaa ja uskoa sen vetovoimaan.

Ruotsalainen tankkivarustamo tilasi seitsemän uutta alusta

Tammikuun alussa 2026 saatiin lisää uutisia ruotsalaisen tonnistoon kasvattamisesta. Ruotsalainen tankkilaivavarustamo Sirius Shipping kertoi tilanneensa seitsemän uutta tuote- ja kemikaalitankkeria, jotka tulevat purjehtimaan Ruotsin lipun alla, varustamon toimitusjohtaja **Jonas Backman** kertoo *Dagens Industriss* 12.1.2026. Uudisrakennusten arvo on yli kolme miljardia Ruotsin kruunua. Tavoitteena on, että aluksilla työskentelevästä miehistöstä suurin osa olisi ruotsalaisia.

Göteborgilaisen (Donsö) Sirius Shippingin uudisrakennusohjelma on massiivinen. Varustamo tilasi jo kesällä 2023 kaksi 15 000 dwt:n tuote- ja kemikaalitankkeria kiinalaiselta China Merchant Jinling Shipyard -telakalta. Alusten arvioitu toimitusaika on tänä vuonna. Vuonna 2024 varustamo tilasi neljä tuotetankkeria samalta kiinalaiselta telakalta sekä yhden bunkkerialuksen turkkilaiselta RMK Marine -telakalta (*Sjömannen.se* 13.1.2026).

Sirius Shippingillä on tällä hetkellä 13 tuotetankkeria tonnistossaan. Uudisrakennukset tulevat kasvattavamaan ruotsalaisen tankkivarustamon laivaston 26 alukseen. *Drill baby, drill!* Ruotsi suuntaa varmasti katsettaan jo arktisille vesille, jossa Yhdysvalloilla on vajetta tonnistosta. Käykö niin, että Suomi jää vain katselemaan rannalle?



EUROOPPALAISTA MERENKULKUA EI OLISI ILMAN MIEHISTÖ- KUSTANNUSTEN PALAUTUSTA

MAIJA MATTILA

Työmarkkina- ja lakiasianjohtaja
Suomen Varustamot

Miehistökustannusten palautusjärjestelmä, eli merenkulun tuet, puhuttivat jälleen alkusyksystä, kun valtiovarainministeri ehdotti järjestelmään merkittäviä muutoksia. Keskustelussa eivät yllättäneet niinkään populistiset kommentit, vaan se, että järjestelmä ja sen merkitys on alan sisälläkin hieman vieras.

Eurooppalainen tonnisto heikkeni 1980-luvulla merkittävästi ja aluksia ulosliputettiin muille lipuille. Merenkulun ja Euroopan turvaamiseksi luotiin EU suuntaviivat merenkulun tuista, joilla mahdollistetaan oman tonniston kilpailu globaalilla markkinalla.

Suuntaviivojen mukaisia miehistötukia maksetaan kaikentyyppisille ulkomaanliikenteessä oleville aluksille. Julkisuudessa

on välillä esitetty väitteitä, että tukea ei esimerkiksi maksettaisi konttialuksille, mutta tämä väite ei pidä paikkaansa. Tilastollisesti konttialuksille maksettavat tuet ovat Suomessa varsin pienessä osassa, johtuen siitä, että Suomen vienti- ja tuontikuljetuksista konttikuljetukset hoidetaan lähes kokonaan muiden EU-maiden lippujen alla. Nämä alukset kuuluvat omien lippuvaltioidensa tukijärjestelmiin ja saavat tuet omasta kotimaastaan. Kokonaisuudessaan Suomen ulkomaankaupasta vain noin 10 prosenttia kulkee konteissa.

Leikkauksilla ei synny säästöjä valtion kassaan

Kaikki Euroopan merenkulkumaat hyödyntävät EU suuntaviivojen mukaisia malleja oman

lippunsa tukemiseen. Jos siis yksi maa heikentäisi omaa järjestelmäänsä, siirtyisivät alukset muiden lippujen alle.

Palautusjärjestelmä tarkoittaa yksinkertaisesti sitä, että varustamotyönantajille palautetaan niiden maksamia työnantajamaksuja (työnantajan osuus ennakonpidätyksestä ja eläkemaksusta sekä tapaturmavakuutusmaksu). Työnantaja maksaa nämä palkan sivukulut ja valtio palauttaa ne takaisin. Raha kiertää valtion kassan kautta, mutta kyseessä on samat rahat, jotka varustamo on ensin maksanut.

Olisi helppoa ajatella, että palautusjärjestelmän muuttaminen toisi rahaa muualle yhteiskuntaan, mutta näin ei ikävä kyllä ole. Jos järjestelmää heikennetään, johtaisi se väijäämättä vain suomalaisen merenkulun



Ei tulisi säästöjä, mutta suomalaiset alukset ja työpaikat menetettäisiin muille lipuille.

näivettymiseen. Järjestelmän heikentäminen johtaisi ulosliputuksiin ja huoltovarmuuden kannalta kriittisen tonniston siirtymiseen muille lipuille. Ei olisi enää suomalaisia varustamotyönantajia, eikä näiden maksujen maksajia. Ei tulisi säästöjä, mutta suomalaiset alukset ja työpaikat menetettäisiin muille lipuille.

Viihderisteilyä vai huoltovarmuutemme selkäranka?

Palstatilaa ja suuria otsikoita saavat Suomessa säännöllisesti matkustaja-autolautat, jotka ovat suurimpia merityönantajia ja palkanmaksajia, eli niillä on siten luonnollisesti eniten takaisin haettavia työnantajakulujakin. Matkustaja-autolautattatyönantajille palautetaan per työntekijä aivan yhtä paljon kuin muillekin varustamotyönantajille.

Matkustaja-autolautojen miehistötukia on kritisoitu ehkä siksi, että näiden alusten kuljettama rahti kulkee jokseenkin näkymättömissä ja alukset nähdään virheellisesti vain matkustajan silmin. Harva tulee ajatelleeksi, että pelkästään suomalaisilla matkustaja-autolautoilla kulkee yli 60 % Suomen kappaletavarakuljetuksista.

Matkustaja-autolautojen merkitys Suomen viennissä ja tuonnissa on merkittävä, ja ne ovat etenkin kriisiaikoina ja häiriötilanteissa merkittävässä roolissa. Huoltovarmuuskeskus on tehnyt *Riittävä huoltovarmuuskapasiteetti* -selvityksen vuonna 2023 ja selvityksen huolestuttava päätelmä on, että meillä ei ylipäätään ole riittävästi omaa tonnistoja.

Samassa selvityksessä on osoitettu, että huoltovarmuutemme on kriisitilanteessa riippuvainen Suomen lipun alla kulkevista aluksista ja etenkin matkustaja-autolautoista, jotka ovat monikäyttöisiä. Olisi siis silkkaa hulluutta riskeerata tämä kapasiteetti.

Miljoonien riskipeli merenkulkumme kustannuksella

Tukileikkauksia ehdotellessaan eri tahot, faktoja tuntematta, heittivät eri summia miljoonan kuvat silmissään. Puhuttiin yli 30 miljoonasta, joku kymmenestä miljoonasta ja joku mainitsi luvun siltä väliltä. Näin alan ammattilaisenakin oli vaikea päästä kärryille siitä, mistä luvut tulivat.

Se on kuitenkin selvä, että luvuissa ei ollut vain matkustaja-autolautojen palveluhenkilökunta, vaikka heidän osuutensa saikin eniten julkisuutta. Leikkaukset olisivat kohdistuneet joko matkustaja-autolautojen henkilöstöön kokonaisuudessaan, tai sitten lukuihin oli laskettu koko Suomen lipun taloushenkilöstö, sisältäen myös rahtialusten taloushenkilöstön.

Tietämättä mitä lukuihin oli laskettu, on mahdotonta sanoa, kuinka hurjasta ja Suomen merenkulun tuhoavasta leikkauksesta olisi pahimmillaan ollut kyse. No miksi sitten jokaisen merenkulkijan sivukulujen palautuksella on merkitystä? Siksi, että eurooppalaisessa järjestelmässä ei ole tehty eroa toimien välillä. Jokainen aluksella työskentelevä, jolla on turvallisuustehtävä, on merenkulkija. EU suuntaviivojen mukaan, jokaisen merenkulkijan palkan sivukulut voidaan palauttaa. Meidän merenkulussamme työskentelevien tulee puolestaa tätä järjestelmää ja estää eri tehtävien arvottaminen.

Mitä tapahtuisi Suomen merenkululle, jos matkustaja-autolautojen miehistötukia leikkattaisiin ja alukset liputettaisiin Suomesta muualle? Matkustaja-autolautat jäisivät samaan liikenteeseen, mutta lippu muuttuisi ja samassa yhteydessä suuri osa suomalaisista merenkulkijoista jäisi työttömäksi. Järjestelmän heikentämisen vaikutukset olisivat erittäin laajat ja kauaskantoiset.

Leikkausehdotuksissa väläyteltiin myös mallia, jossa juustohöylällä olisi veistetty tuesta kaikilta ulkomaanliikenteen aluksilta. Tämä malli olisi erittäin tuhoisa. Suomen lipun alla kulkevat rahtialukset ovat kustan-

nuksiltaan monia kilpailijamaita huomattavasti kalliimpia, johtuen esimerkiksi muita maita merkittävästi vähäisemmästä NON EU työntekijöiden määrästä. Pienikin leikkaus voisi johtaa ulosliputuksiin.

Ukrainan tilanteesta saatavat opit käyttöön

Elämme turvallisuuspoliittisessa myllerryksessä ja sijainniltamme olemme varsin lähellä sotaa käyvää maata.

Huoltovarmuuskeskus on tehnyt selvityksen Ukrainan merisodan opeista. Selvitys osoittaa, että sotaa käyvän maan meriliikenne pysähtyi käytännössä kokonaan puoleksi vuodeksi. Liikenne Ukrainan merisatamiin alkoi uudelleen vasta Mustanmeren viljasopimuksen tultua voimaan heinäkuussa 2022. Tällä hetkellä merikuljetusten volyymi noin 50 prosentin tasolla verrattuna määrään ennen sodan alkua.

Ukrainalla on pitkä maaraja länteen, eikä se ole lainkaan Suomea vastaavalla tavalla riippuvainen merikuljetuksista – Suomen viennistä ja tuonnista miltei 96 prosenttia kuljetetaan meriteitse. Suomen on turvattava merikuljetukset kaikissa oloissa, muuten me emme yksinkertaisesti pärjää.

Venäjän merialueet, eli osa meidän Itämeremme rannoista, on Joint War Committeeen toimesta julistettu sotariskialueeksi kohta jo neljä vuotta sitten. Suomi ei ole osa sotatoimia, mutta meidän ei pidä sulkea silmiämme siltä, mihin tilanne Itämerellä voi nopeastikin ajautua.

Meidän pitää varautua siihen, että viennimme, tuontimme, hyvinvointimme ja etenkin turvallisuutemme on entistä enemmän oman suomalaisen tonniston varassa. Sotalueille ei kannata liikennöidä, jos saatavilla ei ole vakuutuksia tai vakuutustakuuta järkevällä hinnalla ja ehdoilla. On siis oletettavaa, että kriisin pahentuessa kuljetuksemme ovat entistä enemmän suomalaisen tonniston varassa ja tästä suomalaisesta tonnistosta on pidettävä huolta.

Suomen on varauduttava:
**GOLFVIRRAN
KOILLISHAARAN
ROMAHDUS
VOI VIILENTÄÄ
SKANDINAVIAN
SIPERIAKSI**

Jos Golfvirran koillishaara ei tuo enää lämmintä vettä pohjoiselle Atlantille, ankarat jäätalvet palaavat Itämerelle. Kesällä kuukausilämpötilat laskevat asteella, parilla. Nyt syntyneet sukupolvet joutuvat elämään Suomessa tundraolosuhteissa.

■ TEKSTI: SAANA LAMMINSIVU



**Jos AMOC romahtaisi,
merenpinta nousisi Pohjois-
Atlantilla ja Itämerellä.**

Tarvitaan strategia: "Suomen varautuminen ilmastoon kylmenemiseen"

Suomen energia- ja ilmastostrategia valmistui joulukuussa 2025. Strategia vauhdittaa vihreää siirtymää ja päästöjen vähentämistä. Suomi varautuu ilmastoon lämpenemiseen. Pistämme resursseja puolustusteollisuuden ja huoltovarmuuden vahvistamiseen. Ilmastoon merkittävään kylmenemiseen emme ole valmistautuneet mitenkään.

Yhteiskunnan toiminta ja kansalaisten selviytyminen ankarassa, kylmässä ilmastossa vaatii valmistautumista: energia, logistiikka, ruuantuotanto, asuminen ja suojat, teollisuus, elinkeinot, työnteko ja jopa harrastustoiminta muuttuvat. Suomen on laadittava strategia: "Suomen varautuminen ilmastoon kylmenemiseen".

Miksi ilmasto kylmenee?

GOLFOVIRRRAN KOILLISHAARA

Maapalloa pitkin kulkevat merivirrat vaikuttavat ilmastoon ohella elämään maapallolla. Merivirrat syntyvät veteen vaikuttavien voimien vaikutuksesta. Tällaisia voimia ovat Maan pyöriminen, tuuli, lämpötila- ja suolaisuuserot sekä vuorovesivoima. Merivirrat kuljettavat mukanaan kylmää tai lämmintä vettä – tai molempia. Kylmien merivirtojen rannoilla luonto on karua. Lämpimät virtaukset mahdollistavat hyvät kasvuolosuhteet.

Pähkinäkuoressa:

Golfvirran koillishaara on voimakas pohjoiseen kulkeva lämmin merivirta.

AMOC on tieteellinen mallinnus, jonka avulla Golfvirran koillishaaran toimintaa tutkitaan.

Skandinaviassa nykyisen kaltaiset elinolosuhteet mahdollistaa Golfvirta – tai tarkemmin ottaen Golfvirran koillishaara – joka kuljettaa Eteläiseltä valtamereltä pohjoiselle Atlantille satojen kilometrien leveydeltä ja satojen metrien syvyydeltä lämmintä ja suolaista vettä. Meren lämmin pintakerros virtaa pohjoiseen ja tuo sinne lämpöä. Tästä syystä esimerkiksi Norjan etelärannikko on pysynyt sulana läpi vuoden. Pohjoisessa vesi jäähtyy, uppoaa syvälle ja kääntyy virtaamaan takaisin kohti Eteläistä valtameriä. Atlantin kiertovirtaus on kuin kiertovesipumppu, joka pyörittää kylmää vettä etelään ja paluuna lämmintä vettä pohjoiseen.

AMOC

Merivirtoja on pystytty mittaamaan suoraan vasta vuodesta 2004 alkaen, mutta tutkijat ovat saaneet uutta näyttöä Pohjois-Atlantin merivirtojen heikentymisestä. Tutkijat käyttävät Golfvirran kauas pohjoiseen ulottuvasta haarasta – tai tarkemmin ottaen sen haavoittuvasta haaran osasta – nimitystä AMOC (*Atlantic Meridional Overturning Circulation*). AMOC on tieteellinen termi ja tärkeä uusi analyysin väline, joka pyrkii erottamaan toisistaan erilaiset Golfvirran koillishaaraa ylläpitävät tekijät, eli maapallon kiertoliikkeen ja tuulien ylläpitämän osan, sekä syvän pohjaveden muodostumisen seurauksena syntyvän osan.

Skandinavia viilenee huomattavasti, jos AMOC romahtaa

Etelä-Suomessa oli musta joulukuu ja lämpöä muutaman asteen plussan puolella. Ilmastomuutos näkyy sään ääri-ilmiöinä ja myrskyjen lisääntymisenä. Kuivuus ja kuumuus koettelevat pahiten eteläisempiä maita. Jotkut pitävät ilmastoon lämpenemistä Suomen kannalta hyvänä asiana: viinirypäleet menestyvät.

Mutta mitä jos käykin niin, että ilmasto ei lämpenäkään Pohjolassa, vaan käykin ihan

päinvastoin: ilmasto kylmenee nopeasti ja merkittävästi. Jos Golfvirran koillishaara ei kuljeta enää lämmintä vettä Pohjois-Atlantille, Norjan rannikko jäätyy jatkossa, vaikka se on ollut tähän saakka sula. Oman osansa saavat myös Britteinsaaret. Suomea lämpimänä ovat pitäneet Pohjois-Atlantilta puhaltavat tuulet: jos ne jäähtyvät, Suomen sääolosuhteet kylmenevät tuntuvasti. Suomesta tulee Siperia.

Tuoreen tutkimuksen mukaan monissa Euroopan kaupungeissa lämpötila voisi laskea 5–15 astetta. Joissakin osissa Eurooppaa lämpötila voisi pudota talvella jopa 30 astetta. Suomessa lämpötilan on arvioitu laskevan jopa 10–15 astetta. Helsinki saisi suurin piirtein Utsjoen nykyisen ilmastoon, ja Kuopion korkeudella sää olisi kuin Pohjois-Siperiassa. Ilmasto olisi mantereisempi, mikä tarkoittaisi kylmempiä talvia ja kuivempia ja kuumempia kesä. Vertailuksi sopivat Alaska, Kanada ja Siperia, jotka ovat mantereisia ja sijaitsevat Suomen kanssa samalla korkeudella.

Hirmumyrskyt lisääntyvät päiväntasaajalla

Jos AMOC romahtaisi, eli Golfvirran koillishaara ei kuljettaisi enää lämpöä pohjoiseen, vaan se jäisi eteläiselle pallonpuoliskolle niin trooppiset hirmumyrskyt voimistuisivat. Merenpinta nousisi Pohjois-Atlantilla ja Itämerellä AMOC:in hidastumisen vuoksi, sillä vähäsuolaisempi merivesi vie enemmän tilaa ja Golfvirran heikkeneminen nostaisi merenpintaa Pohjois-Amerikan itärannikolla.

AMOC:in pysähtyminen vähentäisi merkittävästi sateita, joista miljoonien ihmisten ruuantuotanto Intiassa, Etelä-Amerikassa ja Länsi-Afrikassa on riippuvainen. AMOC:in pysähtyminen olisi myös vaaraksi Amazonin sademetsille ja Etelämantereen jäätiköille. Tutkijoiden mukaan AMOC:in pysähtymisellä olisi niin katastrofaaliset seuraukset, että sitä ei koskaan saa tapahtua. →

NYKYTILANNE

Golfvirta on osa merenpinnan suuntaista subtrooppista suurpyörrettä sekä Atlantin vertikaalia kiertoliikettä (AMOC).



LÄMPENEVÄ MAAILMA

Ilmastomuutos heikentää AMOC:ia, jolloin myös Golfvirta hidastuu.



Golfvirran odotetaan heikkenevän, mutta se ei pysähdy. Hallitusten ilmastopaneeli IPCC on todennut 2007 lähtien, että Atlantin kierto liike AMOC – jonka osa Golfvirta on – todennäköisesti hidastuu tällä vuosisadalla. Lähde: IPCC ja Tekniikan Maailma.

Tutkijat varoittavat: AMOC saattaa romahtaa tällä vuosisadalla

Yhä useammat tutkijat varoittavat Golfvirran koillishaaran kiertovirtauksen (AMOC) romahtamisesta tämän vuosisadan aikana – ja jopa huomattavasti aikaisemmin. Islanti julisti marraskuussa 2025 AMOC:in romahtamisen kansalliseksi turvallisuus- ja olemassaolon uhaksi ja alkaa laatia strategiaa ilmastoon merkittävän jäähtymisen varalle.

Nature Communications -tiedelehdessä 25.7.2023 julkaistun tutkimuksen mukaan AMOC:in pysähtyminen ajoitettiin aikavälille 2025–2095, ja arvion keskipöytä sijoittuu vuoteen 2050. Romahduksen syynä ovat maailmanlaajuiset hiilipäästöt ja niistä johtuva ilmastoon lämpeneminen. Kasvihuonekaasujen lisääntymisen seurauksena valtameriin sitoutuu joka sekunti viiden Hiroshiman pommin verran energiaa, ja tämä saattaa aiheuttaa yllättäviä ja nopeita

muutoksia merivirtojen käytökseen: eteläinen Eurooppa kuumenee kuumenemistaan, mutta Pohjoismaat saattavat kylmetä rajusti.

AMOC ei ole pysähtynyt viimeiseen 12 000 vuoteen. Maailman johtaviin merivirtatutkijoihin lukeutuva professori **Stefan Rahmstorf** pitää Atlantin kierto virtauksen pysähtymistä korkean tason riskinä. Rahmstorf luovutti vuosi sitten poliitikoille varoituskirjeen, jonka allekirjoitti 44 tiede tekijää, kuten geofysiikan professori ja merentutkija **Petteri Uotila** Helsingin yliopistosta. Pohjolaa lämmittävien merivirtojen pysähtymisen vaikutukset Pohjoismaihin olisivat katastrofaaliset: ruuantuotannon jatkuvuus olisi uhattuna (*Helsingin Sanomat* 29.10.2025).

Varoitukset AMOC:in romahtamisesta ja Skandinavian ilmastoon kylmenemisestä tuntavat suurimmalle osalle ihmisistä lähinnä

tieteiselokuvulta. *The Day After Tomorrow* -elokuvassa New York jäätyi kertaheitolla. Todellisuudessa Pohjois-Amerikka ei kuitenkaan kylmene kuten Skandinavia: Pohjois-Amerikkaa saattavat kuitenkin koetella tulevaisuudessa runsaat lumisateet, jotka lisääntyvät lämpenevässä ilmastossa, kun ilmaan kertyy enemmän kosteutta ja ilman lämpötila ei ylitä nollaa astetta.

Golfvirta ei voi pysähtyä kokonaan, mutta Pohjolaa lämmittävä osa voi

Geofysiikan professori ja merentutkija Petteri Uotila Helsingin yliopiston ilmakehätieteiden keskukselta on tutkinut AMOC:ia. Todennäköisyyksille, että AMOC:in lämpöä pohjolaan kuljettava osa jäähtyy kokonaan kasvaa ilmastoon lämmetessä.

– Golfvirtaan kuuluu kaksi osaa, joista heikkenemisvaarassa on juuri se, joka vaikuttaa oleellisesti Pohjolan ilmastoon, professori

Uotila suhtautuu AMOC:in heikentymiseen vakavasti.

Golfvirta on läntinen osa Pohjois-Atlantin länsi- ja pasaatituulten synnyttämästä suurpyörteestä, jonka pohjoisreunalta erkanee virtaus koilliseen päin kohti Norjaa ja Islantia. Tämä on juuri se suhteellisen lämmin ja suolainen virtaus, joka kulkee kohti Pohjoismaita osana AMOC:ia.

– Jos AMOC:in osuus heikkenee, niin silloin myös Golfvirta kokonaisuudessaan hieman heikkenee. Jos AMOC:in osuus vaikka pysähtyisi, niin Golfvirta jatkaisi edelleen liikettään osana pohjoisen Atlantin suurpyörrettä.

Grönlannin sulaminen heikentää AMOC:ia

Ilmaston lämpeneminen vaikuttaa merivirtoihin. Grönlannin jäätiköt sulavat ja mereen liukenee makeaa vettä, jolloin meriveden tiheys pintakerroksessa pienenee ja sen pystysuora sekoittuminen heikkenee. AMOC:in toiminta heikentyy.

Professori Uotilan mukaan vakavan huomion arvoista on se, että Pohjolaa lämmittävän merivirtauksen pysähtyminen johtaisi noin 4–10 asteen keskilämpötilan laskuun Pohjoismaissa. Kylmeneminen olisi voimakainta talvella, jolloin laajat alueet pohjoisella Atlantilla olisivat merijään peitossa. Jotkut ennusteet ja mallinnukset ennustavat Skandinaviaan useiden kymmenien asteiden pakkasia, jolloin Pohjolan ilmasto muistuttaa Siperiaa. Myös tuulet voimistuvat, jotka tekevät pakkasesta entistä purevampia. Toisaalta jos koko maapallon ilmasto jatkaa lämpenemistä suhteellisen voimakkaasti, AMOC:in pysähtyminen ei viilennä ilmastoaamme, vaan rajoittaa sen lämpenemistä. Huomattava lisäksi on, että AMOC ei ole ainoa tekijä, jonka syystä Luoteis-Euroopan ilmasto on suhteellisen lämmin verrattuna Siperiaan.

Tutkijat arvioivat, että AMOC voi hidastua 25–45 % tämän vuosisadan loppuun mennessä, jos ilmastonmuutos jatkuu.

AMOC on monimutkainen järjestelmä

AMOC:in virtausta on mitattu suoraan vasta vuodesta 2004 lähtien, eli vajaa kolmekymmentä vuotta, mikä on liian lyhyt aika heikkenemisen toteamiseen. Lisäksi AMOC:ia tutkitaan ilmastomalleilla. Ilmastomalleissa AMOC heikkenee ilmaston lämmetessä, mutta pysähtyy yleensä vain, kun niihin syötetään valtava määrä makeaa vettä. AMOC on monimutkainen järjestelmä, jonka käyttäytymisen tarkka ennustaminen on vaikeaa, varsinkin koska tulevien hiilidioksidipäästöjen määrää ei tarkasti tiedetä. Kierro voi lakata jo lähivuosikymmeninä tai vasta satojen vuosien kuluttua.

Tutkijat etsivät ja mallintavat tällä hetkellä keikahduspisteen ajankohtaa, jonka ylitys tarkoittaa AMOC:in pysähtymistä arviolta sadan vuoden päästä. Keikahduspiste tarkoittaa raja-arvoa tai vaihetta, jonka ylityksen jälkeen ilmiö ei palaudu, eli tässä tapauksessa uhkaa AMOC:in pysähtymistä. Tuoreiden mallinnusten mukaan keikahduspiste ylittyisi tällä vuosisadalla keskimääräisellä päästöpolulla liki 40 prosentin todennäköisyydellä.

Kalifornian teknillisen yliopiston tutkimusryhmä (**David B. Bonan**) tuo esiin, että merivirtojen ja AMOC:in käyttäytymisen ennuste ja lopputulos riippuvat hyvin paljon käytetystä ilmastomallista. Tutkimusryhmän mukaan AMOC heikkenee 18–43 prosenttia tämän vuosisadan loppuun mennessä huolimatta päästöjen määrästä (*Nature Geoscience* 29.5.2025).

Keskustelua ja tutkimusta tarvitaan

On myös tutkijoita, jotka eivät usko AMOC:in heikkenemiseen, kuten valtameriin erikoistunut professori **Joe LaCasce** Norjan yliopiston geofysiikan laitokselta. LaCasce pitää esitystä ilmaston jäähtymistä kymmenillä asteilla ”täytenä hulluutena” (Norjan yliopisto 6.10.2025). LaCascen mukaan niin pitkään kuin tuulee, ilmasto ei jäähydy Pohjolassa. Professori viittanee lämpimiin lounaistuuliin ja Pohjois-Atlantin subtrooppiseen suurpyörteeseen, jotka jatkavat riippumatta AMOC:sta. Hän ei myöskään havaitse AMOC:in heikentymisessä suuria muutoksia sen mittaus historian aikana.

Nuorempi dryas-kausi jäädettiin maailman 12 000 vuotta sitten

Merivirrat ovat pysähtyneet ja sitten käynnistyneet aiemminkin. Noin 12 000 vuotta sitten jäätiköiden nopea sulaminen aiheutti AMOC:n pysähtymisen. Sulavedet kylmensivät Atlantin ja lämmittivät Euroopan kesiä ja johtivat valtaviin pohjoisen pallonpuoliskon lämpötilavaihteluihin.

Nuoremmaksi dryas-kaudeksi kutsutun jakson kylmyyden syyksi on esitetty aurionsäteilyn voimistuminen, sen käynnistämä mannerjäätiköiden sulaminen ja kylmien sulavesien purkautuminen meriin. Aiemman geologisen todistusaineiston perusteella on arvioitu, että kesät ja talvet olivat 12 500–11 700 vuotta sitten hyvinkin kylmiä aina eteläistä Eurooppaa myöten.

Tukholman yliopiston tutkija **Fredrik Schenk** sekä professori **Barbara Wohlfarth** ja Helsingin yliopistosta tutkija **Minna Väiliranta** ja akatemiatutkija **Maija Heikkilä** yhdistivät matemaattiset ilmastomallit sekä ilmastorekonstruktiot, jotka perustuivat nuoremalta dryas-kaudelta peräisin oleviin, järvisedimenteissä säilyneisiin vesikasvien makroskooppisiin jäänteisiin ja siitepölyihin. →

Tutkijaryhmä sai selville, että samankaltainen kylmän meren ja lämpimän manteleen aiheuttama ilmaston lämpeneminen voi olla edessä tulevaisuudessakin Euroopan pohjoisosissa. Jääkauden jälkeinen nopea lämpeneminen keskeytyi 11 000 vuotta sitten, jonka myötä Britannia, Pohjola ja Länsi-Euroopan rannikko viilenivät viisi kuusi astetta. Nykyisen arvion mukaan ilmasto jäähdytti nuoremmalla dryas-kaudella erittäin nopeasti, noin 40 vuodessa. Erityisesti rannikot viilenivät, mutta Euraasian sisäosat välttyivät ilmaston jäähtymiseltä.

Jäätiköiden sulamisen ennusmerkit saattavat löytyä Suomesta

Saksalaisten merentutkijoiden mukaan AMOC pysähtyi aikanaan, koska Amerikan mantereen suunnattomasta Laurentia-jäätiköstä valui pohjoisille merialueille paljon kylmää, makeaa vettä. Jos saksalaisten teoria pitää paikkansa, Suomen maisemat

ja pinnanmuodot ovat pitkälti AMOC:in pysähdysten muovaamia. Mannerjäätikö oli jo vetäytymässä Suomesta, mutta ilmaston viilenneytystä jäätikö pysähtyi paikalleen kahteen otteeseen pariksi sadaksi vuodeksi.

Mannerjäätikön pysähdykset jättivät jälkeensä kaksi komeaa päätemoreenia, ensimmäisen ja toisen Salpausselän. Salpausselkien patoamista vesistä muodostui Järvi-Suomena tunnettu veden ja maan mosaiikki. Tietokirjailija **Risto Isomäki** esittää, että jäätiköiden ohella pitäisi tutkia jäätiköiden sulamisjälkiä, kuten Salpausselän harjuja.

Salpausselät ovat aikakone

Isomäen mukaan Suomi olisi paljon parempi paikka tehdä tutkimusta kuin Grönlanti ja Etelämanner, hän tuo esiin kirjassaan *Miten Salpausselät syntyivät* (Into 2015).

– Uskon edelleen, että mannerjäätiköiden sulamisen jättämät jäljet voisivat kertoa meil-

le enemmän siitä mitä tulee jatkossa tapahtumaan kuin nykytilanteen seuraaminen – ne olisivat ikään kuin kurkistus tulevaisuuteen aikakoneella. Samaan aikaan on erittäin tärkeää jatkaa mannerjäätiköiden tilanteen seuraamista. Silloin ymmärrämme paremmin, mitä Grönlannissa ja mannerjäätiköillä tulevaisuudessa tulee tapahtumaan.

Ilmastomallinnuksista puuttuu jäävuorien viilentävä vaikutus

Isomäki on perehtynyt eri teorioihin, ja hän pitää uskottavimpana sitä, jonka mukaan ilmasto olisi viilentynyt mannerjäätiköiden pirstoutumisen takia: Kun mannerjäätiköt sulavat, ne alkavat ”tuottaa” jäävuoria/laajalle leviää jäämursketta, joka viilentää ilmastoa.

Vaikka jäävuorien tiedetään viilentävän meriä, niitä ei ole toistaiseksi käytetty ilmastomallinnuksissa.

– Kaikkein oleellisinta on, että mallinnuksista puuttuvat edelleen kasvavan jäävuorien

Aiemmat sivilisaatiot varoittivat pienistä jääkausista

Göpekli Tepe

Turkissa sijaitsee maailman vanhin tunnettu temppeli, Göpekli Tepe, joka on yli kaksi kertaa Stonehengeä vanhempi. Göpekli Tepe rakennettiin nuoremmalla dryaskauden aikana noin 12 000 vuotta sitten, mutta ihmiset hylkäsivät rakennelman arvaamatta 8 000 vuotta sitten. Erityisesti huomiota herättää 12 000 vuotta vanha, suuri ihmispatsas, jolla on kuolemaa muistuttava ilme ja ompeleita suun ympärillä. Tutkijat ovat saaneet temppelirau-
nioista vuosina 2023–2025 selville uutta tietoa, jonka mukaan rakennelman kuviot kertovat paitsi tähtitaivaasta, myös tulevasta tuhosta, josta rakennelman rakentajat haluavat varoittaa.

Amazonin ja Kiinan alla luolaverkostoja

Kehittyneen tutkimuslaitteiston avulla (Lidar), Amazonin sademetsästä löytyi temppeli, joka on jopa vanhempi kuin Göpekli Tepe. Etelä-Amerikasta löytyneeseen suureen luolaan oli varastoitu kasvien siemeniä jopa hyvin säilynyttä multaa sekä maalauksia, joissa nuoremmalla dryas-kauden ihmiset ovat pyrkineet säilyttämään ja jatkamaan ihmiskunnan elämää jääkauden jälkeen.

Amerikassa muualla sijaitsevilla korkeilla vuorilla on löytenyt ja tutkittu nykYTEKNIKALLA seinämaalauksia, joissa selvästi

varoitetaan ihmiskuntaa tulevasta tuhosta, joka ajoittuu nuoremmalla dryas-kauden aikaan. Myös Kiinasta on löytynyt erittäin vanhoja luolaverkostoja, joita on käytetty mitä luultavammin hätämajoitukseen.

Nuorempi dryas-kausi kesti noin 1300 vuotta. Selvää ei kuitenkaan ole, rakensivatko luolat dryas-kauden ihmiset, sillä tutkimukset ajoittavat luolat olevan vielä vanhempaa perua.

MaaIlman siemenpankki sijaitsee Huippuvuorilla

Nykypäivän maailman siemenpankki sijaitsee Norjassa, tarkemmin ottaen Huippuvuorilla. Siemenpankki on haudattu maan uumeniin ”ikiroutaan”. Huolta kuitenkin herättää arktisen nykyinen turvallisuuspoliittinen tilanne:

Huippuvuoret kuuluvat Norjalle. Kaivoskaupunki Barentsburg päättyi vuonna 1920 venäläiseksi erillisalueeksi Norjassa Huippuvuorten sopimuksella. Sopimuksessa 46 maata vahvisti, että Huippuvuoret kuuluvat Norjalle, mutta allekirjoittajavaltioilla on oikeus harjoittaa saarilla taloudellista toimintaa, kuten kaivostoimintaa ja kalastusta. Neuvostoliitto tarttui tilaisuuteen, ja siitä lähtien valtio-omisteinen hiilikaivosyhtiö Arktikugol on käytännössä hallinnut Barentsburgia, jota on asuttanut yli sadan vuoden ajan 300–400 venäläistä ja ukrainalaista.

Ruotsi on rakentanut tietokonemallin, FutureGS-projekti, jolla se pyrkii mallintamaan ja laskemaan AMOC:in käyttäytymistä ja millaisen riskin se muodostaa Euroopalle:



Jää heijastaa auringonvaloa paljon sulaa vettä tehokkaammin takaisin avaruuteen.

tuotannon viilentävät vaikutukset - siksi, että ne ovat niin vaikeita tai jopa mahdottomia mallintaa! Ymmärrän ongelman, mutta jos näitä vaikutuksia ei oteta huomioon, mal-leilla ei voi olla kunnollista vastaavuutta todellisen maailman kanssa, toisin sanoen sen kanssa, mitä tulee tapahtumaan tai voisi tapahtua, Isomäki muistuttaa.

Yhdysvaltalainen ilmastontutkija **James Hansen** lienee ainoa tutkija, joka on yrittänyt mallintaa jäävuoria ilmastomalleihin.

– Hansen työryhmineen on huomionut pelkästään lämmön, joka erilaisissa skenaarioissa kuluisi jäävuorien sulattamiseen. Tästä huolimatta työryhmän laskelmat ovat hätkähdyttäviä, sillä niiden mukaan jo suhteellisen pieni kasvu Grönlannin jäävuorien tuotannossa leikkaisi pois ison siivun kasvihuonekaasujen aiheuttamasta, ennakoidusta lämpenemisestä.

– Jos Grönlanti alkaa tuottaa paljon enemmän jäävuoria kuin nyt, merijään määrä Jäämerellä ja Pohjois-Atlantilla ja samalla laajojen merialueiden heijastavuus voi kasvaa dramaattisella tavalla.

Jos Grönlannin sulaminen etenee, jäävuoria alkaa kellua sen jäävuonoista myös Jäämerelle. Jäävuoret voivat kulkeutua eri suuntiin Jäämerta, mikä kasvattaisi eri vuodenaikoina jäiden peittämien merialuei-

den kokoa. Pohjois-Atlantin tilanne ja sen keskimääräinen heijastavuus voisivat muuttua vielä dramaattisemmalla tavalla.

– Jää heijastaa auringonvaloa paljon sulaa vettä tehokkaammin takaisin avaruuteen vielä silloinkin, kun se on meressä muutaman millin paksuisina hileinä. Kelluva jää helpottaa uuden jään muodostumista tappamalla aallot ja rauhoittamalla meren pinnan aivan tyyneksi, vaikka tuulisi kovaa.

Isomäen hypoteesi: jäävuorien tuotanto ei pysähdy, kun se kerran on alkanut

Tietokirjailija Risto Isomäen mukaan tutkimuksessa ei pitäisi foku-soitua pelkästään AMOC:in hyytymisen vaikutuksiin, vaan pitäisi laskea yhteen AMOC:in mahdollisen romahtamisen ja Grönlannin moninkertaistuvan – tai ehkä jopa monikymmenkertastuvan jäävuorien tuotannon – viilentävät vaikutukset.

– Hypoteesini ydin on se, että jos tietty mannerjäätikö tai sen lohko on ehtinyt keventyä sulamisen seurauksena tarpeeksi paljon, jäävuorien tuotanto ei välttämättä pysähdy, vaikka kelluvan jään määrän kasvu johtaisi voimakkaaseen viilenemiseen ja mini-jääkauteen ympäröivillä alueilla.

– Jään alla jopa kilometrin alaspäin painunut maankuori jatkaisi kylmän rauhallisesti

kohoamistaan mannerjäätikön keskiosien alla viilenemisestä huolimatta – ja tämä ylläpitäisi nopeaa jäävuorien tuotantoa. Maan kohoaminen pakottaisi jään virtaamaan reunoja kohti kiihtyneellä vauhdilla, laajoina virtauskielekkeinä, viilenemisestä huolimatta.

– Olen edelleen vakuuttunut siitä, että Salpausselät syntyivät tällä tavalla eivätkä vanhan teorian mukaan siksi että mannerjäätiköiden sulaminen pysähtyi, kun ilmasto äkkiä viileni. Sittemmin sama asia on vahvistettu kansainvälisessä tutkimuksessa.

Sen sijaan Dansgaardin-Oeschgerin tapauksia ei ole otettu Isomäen mielestä vakavasti tiedeyhteisön piirissä. Dansgaardin-Oeschgerin tapaukset olivat todennäköisesti mannerjäätikön keskiosien alla tapahtuneen maan kohoamisen ylläpitämiä suuria jäävuoripulseja, jotka viilensivät merkittävästi ilmastoa. Tapaukset eivät ajoitu vain viimeisen jääkauden ajalle, vaan viimeistä jääkautta pidemmälle ajanjaksolle, joita on ollut 25 kappaletta 115 000 vuoden aikana. Todennäköisesti myös aiemmin, koko viimeisen jääkausiajan (n. 870 000 vuotta) aikana, mutta näin kauas ulottuvia kairausnäytteitä ei ole olemassa ja muutkin aineistot muuttavat sitä epätarkemmiksi mitä kauemmas ajassa mennään.

Luottamusmiesten täydennyskurssilta viisautta ja varmuutta luottamusmiestyöhön

Suomessa tulee aina olemaan merenkulkua, koska olemme ”saarivaltio”. Sen eteen tehdään töitä, että merenkulku säilyy Suomessa yhtä vahvana kuin se on aina ollut, toteaa tuore luottamusmies Anders Gyllenbögel.

■ TEKSTI: SAANA LAMMINSIVU

Anders Gyllenbögel ja Roope Latja ovat saaneet Merimies-Uniönin luottamusmieskurseilta laaja-alaista tietoa laivatyön tueksi.

– Jos vähääkään kiinnostaa luottamusmieshommat, niin kannattaa ehdottomasti lähteä luottamusmieskurseille. Niiltä saa syvällisempää tietoa työehtosopimuksista ja laeista.

Miehet työskentelevät M/s Baltic Princessillä. Roope Latja on laivasähkömies ja toimii koneosaston luottamusmiehenä. Anders Gyllenbögel on matruusi ja toimii kansiosaston luottamusmiehenä.

– Osallistun toista kertaa täydennyskurseille. Valmistuin juuri luottamusmiesten peruskurssilta. Niillä käytiin läpi paljon lakiasioita ja työehtosopimus kannesta kanteen. Kurseilla painotettiin, että kaikkea ei tarvitse osata ulkoa, mutta jatkossa tietää, mistä tietoa voi hakea, Anders Gyllenbögel kertoo.

Laivasähkömies Roope Latja osallistui ensin Merimies-Uniönin luottamusmiesten täydennyskurssille ja kävi vasta sen jälkeen peruskurssit.

– Työsopimushommat ja vastaavat kiinnostivat minua jo aiemmin, mutta kurseilta sain tarkempaa tietoa ja asiat selkiytyivät paljon. Sain varmuutta tulkintoihin ja työkaluja, mistä tietoa voi hakea.

Luottamusmiehenä hyvällä ja luottavaisin mielin

M/s Baltic Princessin luottamusmiehet pitävät Merimies-Uniönin kurseja hyvänä verkostoitumispaikkana.

– Luottamusmieskurseilla tapaa muiden varustamoiden ja alusten luottamusmiehiä. Verkostoitumisesta tulee varmasti olemaan paljon hyötyä, Anders Gyllenbögel uskoo.

Gyllenbögel toimii myös järjestyksenvalvojen luottamusmiehenä.

– Hieman jännittää, että tiedänpö ja osaanko myös auttaa myös järjestyksenvalvojia, mutta kurssien jälkeen olen varmempi luottamusmiehen tehtävässä.



KUVA: SAANA LAMMINSIVU

Roope Latja (vas) ja Anders Gyllenbögel.



Sain varmuutta tulkintoihin ja työkaluja, mistä tietoa voi hakea.

LUOTTAMUSMIESTEN TÄYDENNYSKURSSI järjestetään keväällä ja syksyllä. Kurssit ovat kaksipäiväiset ja kokoavat yhteen koko Merimies-Uniönin luottamusmieskunnan eri varustamoista ja laivoilta. Täydennyskurseilla opiskellaan ja kuullaan ajankohtaisia asioita laaja-alaisesti, jotka koskettavat suomalaisia merenkulkijoita. Täydennyskurssien ohjelma on aina ajankohtainen ja vaihtuva.

LUOTTAMUSMIESTEN PERUSKURSSIT on suunnattu luottamusmiestehtävissä aloittaneille merimiehille. Peruskurssille voi tulla, vaikka luottamusmieheksi valinnasta olisi vierähtänyt jo tovi. Peruskurssilla opiskellaan työehtosopimuksia, merenkulun lainsäädäntöä ja ajankohtaisia asioita. Merimies-Uniönin asiantuntijat toimivat kurseilla kouluttajina. Peruskurssi koostuu kolmesta eri opetuskerrasta, jotka on hyvä suorittaa järjestyksessä.

Luottamusmieskoulutus 2026

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| • Luottamusmiesten peruskurssi | 13.4.–16.4. |
| • Luottamusmiesten täydennyskurssi | 5.5.–6.5. |
| • Luottamusmiesten jatkokurssi I | 31.8.–3.9. |
| • Luottamusmiesten jatkokurssi II | 5.10.–8.10. |
| • Luottamusmiesten täydennyskurssi | vko 43 |

LUONTOISETUKORVAUKSET

Luontoisetukorvaukset säilyvät samalla tasolla

ULKOMAANLIIKENTEEN LUONTOISETUKORVAUKSET pysyvät samalla tasolla kuin vuonna 2025. Luontoisetujen tarkistukset tehdään vuoden alusta.

Luontoisedut seuraavat kuluttajahintaindeksiä, joka oli -0,1% marraskuussa 2025. Näin ollen luontoisedut säilyvät vuoden 2025 tasossa. Korvausten tarkistamisesta sopivat Merimies-Unioni ja Suomen Varustamat.

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset 1.1.2026 alkaen

• vuosiloman ajalta	27,20 €
(- ravintokorvausosuus)	18,20 €
(- asuntokorvaus)	9,00 €

• vastikeaikana (rahti-alukset)	27,20 €
• työ- ja vapaajaksolta matkustaja-alukset	13,60 €

• sairauden aikana	27,20 €
(- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	

Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja / tai asuntoa aluksessa

• ravintokorvaus Suomessa	37,09 €
• ravintokorvaus ulkomailla	69,82 €
• asuntokorvaus laskun mukaan	

Verottajan määräämä luontoisedun verotusarvo	17,20 € / per päivä 387 € / enintään kuukaudessa
--	--



Villa Varpunen.

VUOKRAMÖKIT 2026

Merimies-Unionin mökkien haku kesäkaudelle 2026 käynnistyy maaliskuussa

VIIKOT 23–35 (1.6.–31.8.) arvotaan erillisessä arvonnassa, arvonnän ulkopuolella on Tahkon mökki. Tahko on normaalisti varattavissa 31.8.2026 asti.

Mukana arvonnassa on myös Lounais-Suomen osaston mökki **Meripesä**, mutta sen arvontaan voivat osallistua vain osaston jäsenet.

Arvonta alkaa maaliskuun ensimmäisellä viikolla ja arvontaan voi osallistua **1.4.2026** saakka. Arvontaan osallistutaan netissä olevan varaussivuston kautta ja arvontaan voi osallistua neljällä vaihtoehtoisella viikolla.

Arvonnassa ovat mukana **Himos, Velskola, Villa Varpunen, Kustavi 1** ja **2** ja Lounais-Suomen osaston jäsenille lisäksi **Meripesä**. Kesäviikkojen varaustilanne tulee näkyviin arvonnän jälkeen ja kaikki vapaaksi jääneet viikot ovat sen jälkeen varattavissa ilman arvontaa. Arvonnän ulkopuolella olevat mökit ovat normaalisti varattavissa 31.8. asti, syksyn varauskalenteri avataan myöhemmin kesällä.

Miten työssäoloehdon täyttyminen ja ansiopäivärahan porrastaminen liittyvät toisiinsa?

Työssäoloehdon täyttyminen ja ansiopäivärahan porrastaminen liittyvät toisiinsa tiiviisti.

Aina, kun työssäoloehto täyttyy ja uusi enimmäisaika alkaa, myös porrastaminen nollautuu ja alkaa alusta.

Työssäoloehdon kertyminen ja täyttyminen

Työssäoloehto kertyy kalenterikuukausittain. Työssäoloehto voi kalenterikuukauden ajalta kertyä ½ tai 1 työssäoloehtokuukausi. Kalenterikuukauden aikana maksetun palkan määrä ratkaisee, kertykö joltakin kuukaudelta työssäoloehto puolikas tai kokonainen kuukausi vai ei lainkaan. Kun kalenterikuukauden aikana on maksettu ns. vakuutuspalkkaa vähintään 930 euroa, kerryttää tällainen kalenterikuukausi työssäoloehto yhdellä kuukaudella. Vakuutuspalkkaan ei lueta lomarahaa, lomakorvausta, vastikekorvausta yms. muita vakiintumattomia palkaneriä. Puolikas työssäoloehtokuukausi kertyy, kun kalenterikuukauden aikana on maksettu palkkaa vähintään 465 euroa mutta alle 930 euroa. Työssäoloehto täyttyy aina, kun työssäoloehtokuukausia kertyy yhteensä 12 täyttä kuukautta 28 kuukauden tarkastelujakson aikana.

Työssäoloehto voi kertyä myös kalenterikuukausilta, joiden aikana henkilö ei ole työskennellyt lainkaan. Joskus palkat maksetaan työskentelyä seuraavan kalenterikuukauden puolella. Jos työsuhte päättyisi maaliskuussa ja maaliskuussa tehdystä työstä ansaitut palkat maksettaisiin huhtikuussa, kerryttäisi huhtikuu työssäoloehto, vaikka työskentely olisikin jo päättynyt aiemmin. Joskus myös pelkät palkanlisät voivat kerryttää työssäoloehto.

Ansiopäivärahan taso on porrastettu

Porrastus tarkoittaa sitä, että etuuden määrä pienenee, kun ansiopäivärahaa on maksettu tietty määrä täysiä etuuspäiviä.

Ensimmäiset 40 etuuspäivää maksetaan täyttä päivärahaa. Tämän jälkeen päiväraha putoaa 80 %:iin täydestä päivärahasta. 80 %:sta päivärahaa maksetaan 41–170 etuuspäivän ajalta. Tämän jälkeen päiväraha putoaa 75 %:iin täydestä päivärahasta. 75 %:sta päivärahaa maksetaan 171 etuuspäivästä lukien.

Osittain työllistyvillä, jotka saavat soviteltua ansiopäivärahaa, maksetut täydet etuuspäivät kertyvät enimmäisaikalaskuriin hitaammin kuin kokonaan työttömällä. Siten myös porrastus alkaa vaikuttaa soviteltuun päivärahaan myöhemmin kuin kokonaan työttömällä.

Porrastus alkaa, kun soviteltua päivärahaa saavalle henkilölle on maksettu päivärahaa 40 täyttä päivärahopäivää vastaavalta ajalta.

Esimerkki: Täyden ansiopäivärahasi suuruus on 60 €/pv. Työllistyt osittain ja haet soviteltua päivärahaa osittaisen työllistymisen ajalta. Palkan vuoksi saat soviteltua päivärahaa 30 €/pv yhteensä 20 päivän ajalta eli 600 euroa.

Maksettu etuus 600 euroa vastaa 10:tä täyden päivärahan (60 e/pv) päivää, joten enimmäisaikalaskuriin ja porrastuslaskuriin kertyy 10 päivää, vaikka soviteltua etuutta maksetaan 20 päivän ajalta.

Koska saat vain puolet täydestä päivärahasta, porrastuksen 40 päivän määräajan täyttymiseen kuluu kaikkiaan 80 päivää.

Porrastus alentaa aina täyttä päivärahaa. Kun alennetun päivärahan määrä (80 % tai 75 %) on laskettu, vasta sen jälkeen lasketaan työtai yritystulon ja muun etuuden vähentävä vaikutus. Näin saadaan laskettua porrastettu eli alennettu soviteltu päiväraha.

Työssäoloehdon uudelleen täyttyminen

Ansiopäivärahaoikeuden alkaessa aloitetaan myös uuden työssäoloehdon kerryttäminen. Aina, kun kertyy 12 täyttä työssäoloehtokuukautta, täyttyy työssäoloehto uudelleen. Työssäoloehdon täytyessä ansiopäivärahan määrä lasketaan uudelleen ja alkaa uusi ansiopäivärahan enimmäisaika. Jos päiväraha on porrastettu, myös porrastus nollautuu siinä kohdin. Porrastus alkaa alusta eli maksetaan ensimmäiset 40 etuuspäivää jälleen täyttä päivärahaa, jonka jälkeen alkaa porrastukset (41–170 etuuspäivää 80 %:sta päivärahaa ja 171 etuuspäivästä lukien 75 %:sta päivärahaa).



Lue lisää merialasta ja työttömyysturvasta:

a-kassa.fi/ansiopaivaraha/alakohtaisia_ohjeita

Finland och rederierna behöver värderingar

Finland har den högsta arbetslösheten i Europa. Antalet arbetslösa ökade med 51 000 jämfört med januari förra året. För närvarande står mer än 300 000 personer utan arbete. Läget förbättras inte av den sparklag som **Petteri Orpos** (Saml) regering föreslår och som underlättar uppsägning. Man gör det lättare att ingå tidsbestämda arbetsavtal, vilket gör det svårare att få fast arbete.

Små företag går i konkurs. Köerna till mathjälp har blivit så långa att maten inte räcker till alla. Nedsparningarna i den sociala tryggheten har gjort att över 30 000 barnfamiljer har fallit under fattigdomsgränsen.

Fattigdom under barndomen återspeglas på människan genom hela livet: näringsbrist under barndomen orsakar hälsoproblem hela livet. Arbetslöshet och pengabrist orsakar problem med den mentala hälsan för föräldrarna, vilket återspeglas på barnens liv långt in i vuxen ålder.

I FINLAND KUNDE man fortfarande på 1980-talet göra en social klassresa med hjälp av utbildning, men dagens regering har gjort kraftiga nedsparningar i utbildning och forskning. Finlands grundsten är inte längre trä: det är utbildning och forskningsutveckling, men t.ex. universitet är i den nuvarande regeringens ögon en onödighet. Företag som arbetar med AI och annan avancerad teknologi gynnas på en mängd olika sätt av forskning, utbildning och utvecklingsarbete som bedrivs på den offentliga sidan, som på universitet och yrkeshögskolor.

Företagen behöver kunnig arbetskraft inom alla olika områden. Världen har förändrats och människor kan ha flera olika yrken under sin livstid. Att byta bransch som vuxen är i dag inte något undantag, utan snarare regel. Trots det tog regeringen bort vuxenutbildningsstödet, vilket återspeglas speciellt på sjöfarten: fartygen blir eldrivna och branschen erbjuder goda sysselsättningsmöjligheter nu och i framtiden för elektriker på landsidan som skulle kunna byta bransch i vuxen ålder med hjälp av vuxenutbildning.

DET ENDA SÄTTET för Finland att klara sig i den globala konkurrensen mot de större länderna är utbildning, forskning och utveckling samt att ta hand om sina

arbetstagare. Arbetstagare som mår bra och som känner att de och deras arbete uppskattas är beredda att satsa på sitt jobb. Om responsen från arbetsgivaren bara handlar om kostnadsnedsparningar, domderande, undervärdering och en uppmaning om att anpassa sig minskar engagemanget i arbetet. Arbetstagaren får inte vara ett nödvändigt ont för rederiet.

Sjömännen arbetar på fartyget isolerade från den övriga världen, så rederiet måste satsa på besättningens välmående och lägga tid på att lyssna på dem. När kontoret inte svarar på meddelanden som skickats från fartyget eller om svaret innehåller krav sjunker humöret. Det är hög tid att rederierna förstår att de måste satsa på personalresurserna både på kontoret och på fartygen. Att underskatta personalresurserna hämnar sig i form av kommersiell förlust. Människligheten skiljer oss åt från maskiner: en sjöman som seglar på ett fartyg har känslor och behöver ibland någon som lyssnar eller kanske en kort bekräftelse på att meddelandet har nått fram. Sjömännen känner att man bryr sig om, lyssnar på och uppmuntrar honom eller henne och att man tar sig igenom kriser tillsammans.

FINLAND OCH REDERIERNa behöver värderingar. Inom sjöfarten är ett jämlikt bemötande oberoende av nationalitet, ålder, kön, sexuell orientering och religiös eller politisk övertygelse orubbligt. Det finns kringfenomen, men dem försöker och ska man ingripa i på en gång. På allmän nivå kan de finska sjömännen och sjöfarten under finsk flagg vara oerhört stolta över – och borde framhäva – att vi inte ger vika och börjar värdera människor. Sjömännen har en förståelse för människligheten tack vare arbetets mobila natur: någon kommer från Tallinn, någon annan från Stockholm. Det finns även teheranier bland det finska sjömännen. Vi är alla en familj: finska sjömän.

Finland bygger på kvinnornas och männens arbete och nästan hälften av de finska sjömännen är kvinnor. Det är viktigt att få bestämma om saker som rör en själv och påverka det politiska beslutsfattandet, något man med järnhand håller tillbaka i världens stormakter. Finland är det första landet i världen som gav kvinnor rösträtt. I riksdagsvalet om ett år får vi återigen använda vår rösträtt – oavsett om vi är män eller kvinnor.

Kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket Traficom inleder ett lagstiftningsprojekt med förslag till ändringar i sjöfartslagstiftningen

Ändringarna i lagstiftningen gäller framför allt sjömän som arbetar i besättningen på däck- eller maskinavdelningen och på ekonomiavdelningen. Besättningens nationella behörigheter ska slopas så att det i framtiden inte finns behörighetsbrev för båtsmän, däckspersonal eller maskinreparatörer eller för kocksteward eller ekonomiföreståndare på ekonomiavdelningen.

JOACHIM ALATALO
Ordförande

Nationella behörighetsbrev har använts i Finland i flera årtionden. De nationella, dvs. högre, behörighetsbrev har verifierat att sjömännen har en gedigen yrkesskicklighet som de byggt upp genom arbetserfarenhet. Tjänstemännen kommer nu att slopa de nationella behörigheterna och i fortsättningen skulle i praktiken bara behörighetsbrev för *vaktman (däck eller maskin), matros, maskinman och fartygskock* finnas kvar i Finland.

Yrkeskunskaperna kommer att försvinna om de nationella behörighetsbrev slopas

Inverkan som sloandet av de nationella behörighetsbrev har på den finska sjöfarten är ingen liten sak, utan en dramatisk och försvagande ändring. Traficom motiverar sloandet av de nationella behörighetsbrev med att de inte har krävt nationella behörigheter i minimibemanningscertifikaten som de har beviljat rederierna på mer än fem år. Det har räckt med behörigheter på "internationell nivå".

Traficom påstår också att det har förekommit problem med de nationella behörighetsbrev utomlands och att de har orsakat förvirring hos hamnmyndigheterna. Traficom påstående låter osannolikt, eftersom de nationella behörighetsbrev har funnits i flera årtionden och därmed inte är något nytt.

Har den finska sjöfarten förändrats på något sätt? Vad är det som har fått myndigheterna att ändra ståndpunkt? Lobbying, kanske? Man kan konstatera att Transport- och kommunikationsverket Traficom har gjort ett

helt medvetet val när de inte har krävt högre nationella behörigheter av fartygspersonalen i fartygens minimibemanningscertifikat. Man kan faktiskt kräva högre behörigheter.

Traficoms besparingsmotiv haltar

De föreslagna ändringarna kan inte motiveras med besparingar, eftersom sjömännen betalar Traficom för det behörighetsbrev de ansöker om. Avgiften har dimensionerats så att den bekostar myndighetens handläggning av behörighetsbrevet, oavsett om det beviljas eller inte.

Lagen förutsätter en trepartsförhandling om fartygens bemanningscertifikat

Traficom handlägger och beviljar fartygens bemanningscertifikat. Enligt lagen ska arbetsmarknadsparterna och arbetarskyddsmyndigheten lämna utlåtanden om bemanningsansökningen innan certifikatet beviljas, vilket är det *trepartsförfarande* som lagen avser.

Sjömans-Unionen har lämnat utlåtanden om fartygens bemanningsansökningar i flera årtionden. Sjömans-Unionen har i sina skriftliga utlåtanden framfört en oro över huruvida det finns tillräckligt med behörig sjöfartspersonal på fartygen. Vi har framför allt uppmärksammat dagens åtstramade arbetstider och sjöfartssäkerheten: en tillräcklig och kompetent personal är en garanti för säkerhet och för att orka i arbetet. Sjömans-Unionen har en stark koppling till sjöfarten, kännedom om sjömännen och kunskap om arbetsförhållandena på finska fartyg. Dessa

saker når inte nödvändigtvis myndigheten. Om den säkerhetsansvariga myndigheten inte är klar över löntagarsidans roll och ståndpunkt i bemanningsutlåtandena är läget mer än oroväckande.

Oavsett vad Sjömans-Unionen har sagt om fartygens bemanningscertifikat har det beviljades bemanningscertifikatet varit precis det som rederiet ursprungligen ansökte om: ett minimibemanningscertifikat. Även om Sjömans-Unionen flera gånger har föreslagit ändringar i fartygens minimibemanning och besättningens behörighetskrav har dessa förslag inte beaktats, utan bemanningscertifikatet har beviljats som ett absolut minimum.

Myndighetens förfarande avslöjar Traficomsligklighet inför de lämnade utlåtandena och myndighetens medvetna val att blunda för de faktiska arbetsförhållandena på fartyget. På så sätt har Traficom redan som det är överträtt sin myndighetsroll och gjort ett värderingsval där de gynnar den ena parten och förhindrar den traditionella trepartsdialog med arbetsmarknadsparten som lagen förutsätter.

Ibland måste man dock också berömma dem och konstatera att det finns undantag, men dessa utlåtanden kan tyvärr räknas på en hand.

Traficom tänker i fortsättningen inte längre höra löntagarorganisationerna om fartygens bemanningscertifikat

I det lagstiftningsprojekt för sjöfarten som kommunikationsministeriet inleder i slutet av året föreslår man att arbetsmarknads-

Med den nuvarande utvecklingen kommer vi snart att vara en stat där vi påstår oss hänga med i utvecklingen av sjöfartssäkerheten, men där det i verkligheten är tvärtom.

organisationernas och arbetarskyddsmyndighetens möjlighet att uttala sig om bemanningar som rederierna ansöker om till sina fartyg ska tas bort. Förslaget innebär att Sjömans-Unionen i fortsättningen inte längre kan lägga fram sin syn på de behörigheter som krävs av fartygspersonalen eller storleken på minimibemanningen till den myndighet som ansvarar för sjöfartssäkerheten.

Traficom motiverar ändringen med att arbetet blir effektivare: säkerhetsmyndigheten vill ”förenkla” beviljandet av fartygens bemanningscertifikat för att lätta sin egen arbetsbörda. Traficom föreslår att de i fortsättningen inte ska behöva höra arbetsmarknadsorganisationerna om fartygens bemanningscertifikat. Traficom motiverar förslaget om att inte höra löntagarorganisationerna med att det inte har funnits några behov av att ändra bemanningscertifikaten efter att de beviljats fartygen för första gången för en bestämd tid.

Traficoms förslag ställs i ett tvivelaktigt ljus i förhållande till sjöarbetskonventionen (MLC 2006), som förutsätter ett trepartsförfarande av staten då man t.ex. fastställer nivån på fartygets bemanning. Hur kommer förpliktelserna som binder staten att förverkligas i framtiden när trepartsförfarandet smulas sönder? Finland har som stat ratificerat och godkänt sjöarbetskonventionen.

Traficoms förslag är tydligt vinklat: Fartyg under finsk flagg körs inte bara på minimibemanning, utan fartygen har nästan undantagslöst en större besättning än vad som står i certifikatet för att fartyget ska kunna

trafikera säkert och för att de lagstadgade arbetstidsbestämmelserna ska uppfyllas. Sjöfartssäkerheten borde vara utgångspunkten i alla bemanningscertifikat som myndigheten beviljar.

Oro för utvecklingen: De föreslagna ändringarnas inverkan på sjömännen

Det mest oroväckande i den här utvecklingen är att vi går mot en riktning som man känner igen från den övriga världen och som vi har kämpat emot i Finland i flera år – bekvämlighetsflaggregister.

Med den nuvarande utvecklingen kommer vi snart att vara en stat där vi påstår oss hänga med i utvecklingen av sjöfartssäkerheten, men där det i verkligheten är tvärtom och där säkerhetsutvecklingen hamnar på samma nivå som i en **bananrepublik**.

De ändringar i fartygspersonalens behörigheter och arbetsmarknadsorganisationernas och arbetarskyddsmyndighetens möjlighet att uttala sig om bemanningsansökningarna som kommunikationsministeriet och Transport- och kommunikationsverket Traficom föreslår har en direkt inverkan på den finska sjöfarten. Slopandet av de nationella behörigheterna och effekterna av det har en direkt inverkan på arbetsmarknadsparternas kollektivavtal och försämrar lönenivån. Ett exempel är om en finsk arbetstagare i fortsättningen inte längre har möjlighet att få ett behörighetsbrev som ekonomiföreståndare. Kollektivavtalet för handelsfartyg innehåller bestämmelser om att en arbetstagare som har ett behörighets-

brev som ekonomiföreståndare har rätt att få ett betydande lönetillägg. Ovan nämnda exempel är bara en av många högre yrkesbehörigheter som kommer att försämrats i och med myndigheternas lagstiftningsprojekt.

Försämringarna i sjöfartslagstiftningen förstör den finska sjöfarten: vi är redo att försvara de högre behörigheterna och löntagarorganisationernas rätt att uttala sig om bemanningscertifikaten

Kommunikationsministeriets och Transport- och kommunikationsverket Traficoms lagstiftningsprojekt med förslag till ändringar i sjöfartslagstiftningen är återigen ett direkt angrepp från staten mot arbetsmarknaden och nu speciellt mot sjömännen.

Kollektivavtalens lönesystem har genom åren byggts upp på arbetstagarnas olika behörigheter och erfarenheter av att arbeta på däck-, maskin- eller ekonomiavdelningen. Slopandet av de högre behörigheterna kommer i fortsättningen att påverka innehållet i kollektivavtalsparternas avtal och hotar att försvåra avtalsförhandlingarna när vi försvarar de förmåner som uppnåtts för arbetstagarna. Vi kommer att ansöka om ersättning för lagstiftarens försämringar, om de förverkligas. Ministeriet och myndigheten blir då delaktiga i våra avtal.

Det är berättigat att fråga om lagstadgar och myndigheterna är redo att ta sitt ansvar för eventuella konflikter när vi försvarar tryggheten av arbetstagarnas ställning. Det tror jag inte att de gör, utan att det kommer någon typ av intetsägande förklaring.



BILD: NORA VILVA



DEN FINSKA SJÖMANSLÄKARUNDERSÖKNINGEN MÅSTE RATIONALISERAS

Den 27 november 2025 ordnade Sjömanspensionskassan (SPK) på myndigheternas begäran seminariet *Lämplig för arbete till sjöss eller inte?*, där man gick igenom läkarundersökningarna av sjömän. På seminariet jämförde man speciellt skillnaderna mellan sjömansläkarundersökningarna i Finland och Sverige.

■ TEXT: SAANA LAMMINSIVU

Den finska sjömansläkarundersökningen

Varje år går tiotals finska sjömän miste om arbete på fartyg eftersom de inte klarar sjömansläkarundersökningen. De inhemska rederierna behöver arbetskraft. Bristen på yrkeskunniga sjömän hotar hela den finska sjöfartens framtid om vi inte rationaliserar det nuvarande systemet med sjömansläkarundersökningar.

Antalet tillstånd till undantag för finska sjömän har fördubblats: år 2024 ansökte man om 467 tillstånd till undantag, varav 315 beviljades och 80 nekades. Antalet tillstånd till undantag har fördubblats på fem år. Dagens handläggningssystem är överbelastat och fungerar långsamt. I Finland får man vänta på tillståndet i upp till 2,5 månader.

Varför är de finska sjömännen inte längre lämpliga för arbete till sjöss? Eller har det skett ändringar i den finska sjömansläkarundersökningen jämfört med tidigare år?

250 godkända sjömansläkare i Finland

För att arbeta till sjöss krävs ett giltigt sjömansläkarintyg, som gäller i två år.

Sjömansläkarintygen beviljas av en sjömansläkare. I Finland finns det 250 godkända sjömansläkare.

I Finland satsar man stort på sjömansläkarutbildningen: för att bli sjömansläkare i Finland måste man ha en lämplig specialbehörighet för branschen. Dessutom ska sjömansläkaren genomgå en behörighetsgivande två dagar lång närutbildning, förhandsstudier och -uppgifter och en tentamen anordnad av Arbetshälsoinstitutet. En av utbildningsdagarna sätter man sig in i arbetet både på frakt- och passagerarfartyg.

Sjömansläkartillståndet gäller i högst fem år åt gången. Under giltighetstiden ska sjömansläkaren göra minst 50 sjömansläkarundersökningar och 20 timmars fortbildning.

Finland godkänner intyg från alla länder som ratificerat STCW- och MLC-konventionerna.

Läkarundersökning av fartygspersonal (sjömansläkarundersökning)

Målet med en läkarundersökning av fartygspersonal är att säkerställa att personer som arbetar i sjöfartygsyrken klarar av att utföra de uppgifter som yrket kräver med tanke på sitt hälsotillstånd utan att äventyra sjösäkerheten eller sin egen eller andras säkerhet på fartyget. Det indirekta målet med läkarundersökningen är att försöka säkerställa att personer som inte är lämpliga för yrket inte går till sjöss eller utbildar sig till ett yrke som de ändå inte kan arbeta i.



I Sverige är det lättare att vara lämplig för arbete till sjöss än i Finland, där man gör mycket mer omfattande och noggrannare hälsoundersökningar.

Ett annat mål med läkarundersökningen är att varje person som arbetar eller ska börja arbeta på ett fartyg kan utföra sina uppgifter och förpliktelser i eventuella undantagssituationer med tanke på sin hälsa samt ta hand om sig själv.

Sjöfartsbranschen har strängare yrkesbehörighets- och hälsokrav än vanligt genom internationella avtal och nationell lagstiftning. De detaljerade kraven i olika länder varierar något beroende på landets allmänna kravnivå och system i fråga om hälsovården, men de grundläggande kraven är desamma. Målet är allmänt sett sjösäkerhet.

I Finland är läkarundersökningen av fartygspersonal obligatorisk för att få ett sjömansintyg. Undersökningen utförs av en sjömansläkare, som kontrollerar t.ex. synen, hörseln, blodtrycket och hjärtat. Inom utrikesfarten röntgar man också lungorna i samband med den första undersökningen. →

Till sjöss måste man kunna arbeta fram till pensionsåldern

Födelsetalen minskar i Finland: om tio år kommer det att finnas en tredjedel färre barn under 15 år. Det är konkurrens om talanger inom olika utbildningsområden. Förutom nyanställda är det viktigt att också satsa på dem som redan arbetar till sjöss och på företagshälsovården så att arbetstagaren kan stanna till sjöss under hela sin karriär.

En del betraktar sjöfarten som en bransch som man kommer till som ung och lämnar innan man fyllt 50 år när man börjar få besvär. Den inställningen måste bort: sjöfarten är en gammal och traditionsrik bransch där man arbetar sig till kompetens och där man ska kunna arbeta hela sin karriär. En mer erfaren sjöman har gedigna kunskaper om fartyget och dess besättning och kan samverka med passagerarna. Sjömannen kan också agera lugnt och professionellt i en krissituation vid en evakuering av fartyget.

År 2011 kontrollerade man bara synen och hörseln i Finland, numera kontrollerar man nästan allt

Sjömansläkarundersökningarna i Finland har blivit noggrannare på nästan tjugo år. År 2011 kontrollerade man synen och hörseln vid en sjömansläkarundersökning i Finland, vilket man fortfarande gör i Sverige. Läkarundersökningarna i Finland har utökats.

Läkarkedjorna gör omfattande undersökningar, vilket ger ett kassaflöde

De finska sjömansläkarna arbetar både inom den offentliga och privata sektorn. Det finns sjömansläkare i t.ex. Aava, Mehiläinen, Pihlajanlinna och Terveystalo, som rederierna har företagshälsovårdsavtal med. Läkarkedjorna utövar kommersiell verksamhet. Det har visat sig att läkarkedjornas läkarundersökningar inte är enhetliga, utan att de varierar stort. Klart är att noggrannare tester ger läkarkedjorna mer inkomster. En del läkarkedjor gör mycket noggranna undersökningar där de förutom de traditionella hörsel-, syn-, vikt- och längdkontrollerna också tar olika blodprov (numera t.ex. för att upptäcka droger) eller gör andra omfattande konditionstester som traditionellt sett inte gjorts tidigare.

Den främsta orsaken till att neka ett sjömansläkarintyg är att sjömannen är överviktig och har dålig fysisk kondition eller problem med den mentala hälsan: en del läkarkedjor genomför mycket tuffa fysiska tester där de undersöker sjömannens kondition med samma metod – och resultat – som när man testar brandmän som söker till brand- och räddningsinstitutet i Kuopio. Kravet på god fysisk kondition är förståeligt när det gäller personer som tillhör fartygets rökdykningsgrupp, men man kan inte ställa lika höga krav på övriga personer på fartyget. Alltför stränga gränsvärden vid konditionstester torde vara den största enskilda orsaken till det stora antalet tillstånd till undantag bland finska sjömän. De finska sjömännen kan inte arbeta till sjöss och rederierna får inte den arbetskraft de behöver.

Tillstånd till undantag

Om sjömansläkaren inte tycker att sjömannen är direkt lämplig för fartygsarbete har sjömannen rätt att ansöka om tillstånd till

undantag. Tack vare *tillståndet till undantag* kan sjömannen arbeta på fartyget trots att han eller hon inte har klarat den traditionella läkarundersökningen helt och hållet.

I praktiken är det inte sjömansläkarna som fastställer begränsningar, utan de fastställs i förfarandet för tillstånd till undantag (lagen om läkarundersökning av fartygspersonal och SHM:s anvisningar för läkarundersökning av fartygspersonal). Sjömansläkaren bedömer vilka uppgifter som sjömannen är lämplig att utföra på fartyget. Läkaren kan föreslå att arbetet begränsas till exempelvis ett trafikområde (t.ex. sjömannen kan arbeta på Östersjön, men inte på världshaven), men måste hänvisa sjömannen till förfarandet för tillstånd till undantag för att fastställa begränsningarna.

Tillståndet till undantag ansöks hos **Traficom** och kostar numera 150 euro. Förfarandet för tillstånd till undantag ska inkludera alla bilagor, som ett mindre än tre månader gammalt sjömansläkarintyg

(3 sidor), sjukjournaler om en eventuell sjukdom som förutsätter tillstånd till undantag, ett utlåtande från den behandlande läkaren och ett utlåtande från arbetsgivaren.

Traficom handlägger ansökningarna om tillstånd till undantag i den ordning de inkommer. Traficom ber **Arbetshälsoinstitutet** om ett utlåtande enligt lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010). Två heltidsanställda och en deltidsanställd läkare vid Arbetshälsoinstitutet handlägger ansökningar om tillstånd till undantag. Det kan ta flera veckor att få ett utlåtande.

När utlåtandet är klart skickar Arbetshälsoinstitutet uppgifterna till Traficom, som när de fått utlåtandet fattar beslut om tillstånd till undantag.

Kötiden för tillstånd till undantag är 2,5 månader i Finland

För närvarande är kötiden för tillstånd till undantag ca två månader. Våren 2025 uppskattades kötiden till ca tre månader och den kan fortfarande vara lika lång. Den långa kön

En del läkarkedjor genomför mycket tuffa fysiska tester där de undersöker sjömannens kondition med samma metod – och resultat – som när man testar brandmän som söker till brand- och räddningsinstitutet i Kuopio.



BILD: ENVATO



Sjömännen måste kunna arbeta: tillstånden till undantag måste minska

medför utmaningar för såväl arbetstagarna som rederierna och myndigheterna.

Den nuvarande processen för tillstånd till undantag upplevs som stel och kräver mycket resurser och myndighetsarbete. Den långa handläggningstiden, 2,5 månader, beror på Traficoms resurser och det låga antalet sjömansläkare, som är mindre än två årsverken. Myndigheterna skulle vilja överföra en del av arbetsuppgifterna till den undersökande sjömansläkaren som skulle kunna fatta fler självständiga beslut i fråga om sjömannens hälsotillstånd. Sjömansläkaren ska ha fått noga anvisningar och på vilka grunder som ett sjömansläkarintyg beviljas.

För närvarande kan en enskild sjömansläkare begränsa sjömansläkarintygets giltighetstid och de arbetsuppgifter som intyget gäller.

Smidigare tillståndsprocess? Nu tar den 2–3 månader

Sjömansläkarundersökning

→ Tillstånd till undantag

→ Handläggning av ansökan, begäran om utlåtande

→ Arbetshälsoinstitutets utlåtande

→ Beslut om tillstånd till undantag

→ Besvär till förvaltningsrätten

Myndigheten vill att sjömansläkarna ges fler befogenheter att fatta beslut om nödvändiga begränsningar i början av sjömansläkarundersökningen.

I dagens förfarande får sjömannen två intygshandlingar: sjömansläkarintyget och beslutet om tillstånd till undantag (om sjömansläkaren inte kan godkänna sjömannen direkt för fartygsarbete)

Ändring i tillståndet till undantag söks hos förvaltningsrätten

Om sjömannen vill ha en ändring i beslutet om tillstånd till undantag ska han eller hon lämna in ett besvär till förvaltningsrätten.

Besvärprocessen i förvaltningsrätten kan ta över ett halvår, upp till ett år, när förvaltningsrätten avgör ärendet. Domstolen kan avslå eller bifalla besväret, varvid domstolen skickar tillbaka det avslagna beslutet om tillstånd till undantag till Traficom för en ny bedömning. Baserat på domstolens beslut

bedömer Traficom grunderna till tillstånd till undantag på nytt och fattar ett nytt beslut.

Besväret till förvaltningsrätten kostar numera 310 euro. Rättegångsavgift tas inte ut om förvaltningsrätten ändrar det överklagade beslutet till den ändringssökandes fördel, dvs. godkänner hans eller hennes yrkanden.

Manila-ändringarna

År 2010 infördes nya krav i STCW-konventionen (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) gällande sjömannens utbildning, certifiering och arbets-/vilotider, som fokuserar främst på säkerhet. Ändringarna kallades Manila-ändringarna, eftersom de godkändes i Manila.

Manila-ändringarna trädde i kraft internationellt den 1 januari 2012. Från och med 2013 skulle ändringarna från 2010 beaktas i utbildningen för alla nya sjömän i Finland. Från och med 2017 skulle alla sjömän i aktiv tjänstgöring uppfylla alla kraven i 2010 års ändringar.

För närvarande kräver myndigheterna att alla sjömän ska klara av att sköta uppgifterna vid en nödsituation på fartyget. Sjömännen tycker dock att ribban för att klara av uppgifterna är för hög i Finland: en besättningsmedlem som inte är medlem i rökdykningsgruppen behöver inte ha lika god fysisk kondition som en yrkesbrandman, utan det ska räcka med normal grundkondition. Man ska kunna jobba till sjöss hela sin karriär och en 20-åring och en 60-åring kan inte ha samma fysiska kondition.

De stora utmaningarna i sjömannens lämplighet för arbete till sjöss orsakar också problem med den mentala hälsan. Arbetsgivarna uppmuntrar sjömännen att söka hjälp med låg tröskel vid problem med den mentala hälsan, men om sjömannen besöker en mottagning för ett samtal så blir det en journalanteckning som kan hindra sjömannen från att få ett sjömansläkarintyg. Det har också visat sig att läkare har nekat ett sjömansläkarintyg när de har tittat på personens hälsouppgifter från 20–30 år tillbaka: om personen haft en kort depression i ungdomen har läkaren nekat ett sjömansläkarintyg i slutet av en lång karriär till sjöss. Därför behövs en diskussion om reglerna för

hur lång tid tillbaka som man kan titta på patientuppgifter i Finland.

Varifrån får man sin utkomst under den långa tillståndshandläggningen?

Handläggningstiden för sjömannens ansökan om tillstånd till undantag är för närvarande upp till 2,5 månader i Finland. Om sjömannen inte får tillståndet och måste överklaga till förvaltningsdomstolen kan processen förlängas avsevärt. Sjömannen har inget arbete under tiden, så hur ska han eller hon klara sig?

SHM uppdaterade anvisningarna om läkarundersökning av fartygspersonal 2019: antalet tillstånd till undantag ökade explosionsartat

År 2019 baserades anvisningarna för sjömansläkare på social- och hälsoministeriets (SHM) *Anvisningar för läkarundersökning av fartygspersonal: Anvisningar om tillämpning enligt sjukdomsgrupp*, som uppdaterats för att motsvara de internationella ILO/IMO-rekommendationerna och nationell praxis. Anvisningarna innehöll detaljerade tabeller och förklaringar av lämplighet till följd av olika sjukdomar eller hinder för fartygsarbete och hade som mål att förenhetliga undersökningspraxis.

SHM:s uppdaterade anvisningar har lett till en avsevärd ökning av antalet tillstånd till undantag för sjömän. Fram till 2024 har antalet tillstånd till undantag fördubblats. I början av 2010-talet undersökte man fortfarande bara sjömannens grundläggande hälsotillstånd, som synen och hörseln, men de alltför stränga anvisningarna gör det nu ännu svårare att godkännas som lämplig för arbete till sjöss.

Dagens system skulle kunna lättas och dessutom är det onödigt att gå igenom t.ex. medicinerings i tillståndsförfarandet. Personer med t.ex. sömnapné skulle också kunna följas upp av företagshälsovården.

En ändring och lättad av SHM:s anvisningar från 2019 i ett samarbete skulle göra det lättare för sjömännen att få sjömansläkarintyg och för fartygen att få den arbetskraft de behöver. Sjömännen skulle i sin tur lättare få arbete. Alla skulle vinna på det. →

Den svenska sjömansläkarundersökningen

Sverige har 798 sjömansläkare

I Sverige finns det totalt 798 sjömansläkare. 33 sjömansläkare arbetar utomlands (Finland, USA, Filippinerna, Indien, England och Australien). I Sverige ansöker man om sjömansläkartillståndet via tjänsten Sjöläkarwebben och tillståndet gäller i två år åt gången.

Vilken som helst legitimerad läkare kan för närvarande ansöka om att bli sjömansläkare i Sverige. I Sverige vill man strama åt kraven för att bli sjömansläkare och vill att man ska ha behörigheter. I Sverige finns det inte heller några utbildningskrav för sjömansläkare såsom i Finland och det ordnas ingen utbildning i området som det görs i Finland.

Läkarundersökning av fartygspersonal: två olika sätt

BEGRÄNSAD LÄKARUNDERSÖKNING

Vid en begränsad läkarundersökning kontrollerar man sjömannens syn och hörsel. En begränsad läkarundersökning kan göras t.ex. för personer som arbetar i inlandssjöfart. Om arbetsgivaren vill att arbetstagaren genomgår en omfattande sjömansläkarundersökning så görs det. Omfattningen på läkarundersökningen för personal i inlandssjöfart varierar alltså.

FULLSTÄNDIG

SJÖMANSLÄKARUNDERSÖKNING

I Sverige gör man en fullständig läkarundersökning av alla sjömän som arbetar i internationell trafik (world wide) och europeisk trafik eller på fiskefartyg.

Den fullständiga läkarundersökningen av fartygspersonal innefattar kontroll av syn och

hörsel. I den fullständiga läkarundersökningen tar man inga blodprov, men en del arbetsgivare kräver även det. I en del fullständiga hälsoundersökningar kan man också mäta sjömannens fysiska kondition.

Den fullständiga hälsoundersökning för fartygspersonal som görs i Sverige innehåller avsevärt färre tester än den i Finland: I Sverige kontrollerar man synen och hörseln.

I Sverige har det även framkommit problem med den mentala hälsan bland unga och många unga skickas hem mitt under fartygspraktiken på grund av det (det utgör en säkerhetsrisk för sjömannen själv och för de andra på fartyget).

Tuberkulos

Sjömän som kommer från länder utanför EU testas också för tuberkulos i Sverige.

Sjömansläkarintyg

När en sjöman vill arbeta på ett fartyg under svensk flagg måste han eller hon genomgå en första läkarundersökning hos en svensk sjömansläkare. Förutom i Sverige finns det 33 sjömansläkare på olika håll i världen.

I fortsättningen kan en ny sjömansläkarundersökning också göras i andra godkända (EU) länder.

Tillstånd till undantag

Om sjömannen inte klarar sjömansläkarundersökningen kan han eller hon ansöka om tillstånd till undantag, precis som i Finland. I Sverige är det bara bristande syn eller hörsel som föranleder ett sådant förfarande. I Sverige tar det bara 3–4 veckor att handlägga tillståndet till undantag. Svenskarna tycker

att det är länge. I Sverige strävar arbetsgivarna och myndigheterna tillsammans efter att erbjuda sjömännen en rad olika sätt att arbeta.

I Sverige beviljas tillståndet till undantag av Transportstyrelsen. Tillståndet till undantag kostar 1 500 kronor. För att få tillstånd till undantag krävs endast en godkänd syn- och hörselundersökning. I Sverige kontrollerar man bara hörseln i den första undersökningen och om personen behöver ansöka om tillstånd till undantag. Annars mäter man inte hörseln.

I Sverige krävs för närvarande en högre nivå på syn och hörsel än minimikravet i STCW. I Sverige vill man sänka kraven på syn och hörsel till minimikraven i STCW för att göra det lättare att få ett sjömansläkarintyg.

Svårigheter med att klara syn- och hörselkontrollen har i Sverige lett till att sjömännen besöker flera öron-, näs- och halsspecialister tills de slutligen får godkända papper. Man vill ha tydligare anvisningar för sjömännen om när man kan ansöka om tillstånd till undantag för att förhindra att de besöker läkare efter läkare.

I Sverige testar och mäter man inte sjömannens fysiska kondition på samma sätt som i Finland. Om personen är överviktig kan man inte hindra honom eller henne från att arbeta. Däremot kan man begränsa arbetsuppgifterna till bestämda delar.

I Sverige beviljas tillståndet till undantag av Transportstyrelsen, där det finns tre överläkare som handlägger sjömannens läkarintyg. Själva beslutet om personens lämplighet för arbete till sjöss fattas dock av en sjömansläkare/överläkare.

Transportstyrelsen kan be rederiet, sjömansläkaren eller arbetskamraterna eller anonymt om mer information om sjömannens arbetsförmåga.

I samband med utredningen kan man också fråga efter och utreda sjömannens hälsouppgifter från myndigheterna, dvs. olika system. När man går igenom patientens/sjömannens personuppgifter i Sverige fäster man uppmärksamhet vid hur mycket/hur djupgående man undersöker saker och ting. Genomgången och avgränsningen av personuppgifter ska alltså vara noga övervägd och ändamålsenlig.

Om det är svårt att besluta om personens sjömansläkarintyg hör Transportstyrelsen också Socialstyrelsen, som fattar beslutet.

I Sverige måste man vara helt lämplig för arbete till sjöss och frisk för att kunna arbeta till sjöss, dvs. arbetstagaren kan alltså inte vara begränsat arbetsför.

Argumentets olidliga lätthet

SANNALEENA KALLIO

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

Sjömannen: I nyheterna på TV berättade man att den nya sparklagen träder i kraft i början av året. Lagen har visst ändrats så att det blir lättare att säga upp en arbetstagare, dvs. att det räcker med en saklig grund för att säga upp någon. Vad innebär det? Jag fick en varning i somras. Kan arbetsgivaren nu säga upp mitt arbetsavtal när lagen har ändrats och uppsägningsströskeln är lägre?

Juristen: Det stämmer att sjöarbetsavtalslagen (756/2011) ändrades samtidigt och på samma sätt som arbetsavtalslagen (55/2001). Ändringarna trädde i kraft i början av 2026. 8 kap. 1 § i sjöarbetsavtalslagen, enligt vilken uppsägning av en arbetstagare kräver ett sakligt och vägande skäl, hävdades. Eftersom lagändringen och sänkningen av uppsägningsströskeln endast gäller uppsägning av ett skäl som har samband med arbetstagarens person lades orden 'sakligt och vägande' till i 8 kap. 3 § om grunderna för uppsägning av ekonomiska eller produktionsorsaker.

Ordalydelsen i 2 § i kapitlet ändrades. Enligt den får en arbetsgivare säga upp ett tills vidare gällande arbetsavtal av ett sakligt skäl som har samband med arbetstagarens person. Det innebär enligt de förberedande dokumenten ett sådant giltigt skäl vars begripliga, konsekventa och proportionerliga följd är avslutande av arbetsförhållandet. Ett godtyckligt skäl eller ett skäl som strider mot god sed är inte sakligt och ett ringa fel eller en ringa brist är inte tillräckligt. I paragrafen betonar man separat att uppsägningen inte får påverkas av diskriminerande skäl.

I paragrafen ger man två exempel på situationer med sakligt skäl. I det första nämner man *brott mot eller åsidosättande av arbetstagarens förpliktelser* som följer av arbetsavtalet eller av lag och som är av betydelse för anställningsförhållandet. Sådant är bl.a. försummelse av arbetet, ogrundad frånvaro, underlåtenhet att iaktta de föreskrifter som arbetsgivaren ger, osakligt uppförande samt oaktsamhet i arbetet.

Det andra exemplet är sådana *väsentliga förändringar i arbetstagarens personliga arbetsförutsättningar* på grund av vilka arbetstagaren inte längre kan klara av sina arbetsuppgifter. Med det avses t.ex. en situation där arbetstagarens fysiska funktionsförmåga på grund av skada är nedsatt till den grad att han eller hon inte kan utföra sitt arbete eller att det inte är sannolikt att han eller hon kan återgå i arbete ens i den närmaste framtiden. Före en uppsägning måste arbetsgivaren ta

reda på om det går att undvika att avsluta arbetsförhållandet genom att omplacera arbetstagaren i ett annat arbete. Andra förändringar i arbetsförutsättningarna är bl.a. att arbetstagaren mister sitt yrkesbehörighetsbrev eller får ett fängelsestraff.

HURUVIDA EN UPSÄGNINGSGRUND föreligger eller inte ska alltid avgöras på basis av en *helhetsbedömning*, i vilken hänsyn ska tas till hur allvarligt arbetstagarens förfarande eller förändringarna i arbetsförutsättningarna är samt övriga omständigheter som inverkar på saken. Sådana omständigheter är arbetsstagarens ställning, uppgifternas karaktär och arbetstagarens övriga agerande i strid med förpliktelserna i anställningsförhållandet. Arbetsgivarens agerande för att uppfylla sina egna förpliktelser (t.ex. introduktion, anvisningar) samt arbetsgivarens övriga förfarande i ärendet har också betydelse. Arbetsgivarens och arbetstagarens andra omständigheter kan också påverka bedömningen. I helhetsbedömningen ska man alltså objektivt väga alla frågor som hör till både arbetstagarens och arbetsgivarens ansvar. Om man t.ex. kan visa att arbetstagaren inte visste att vissa arbetsuppgifter hörde till honom eller henne eller om han eller hon inte hade fått tillräcklig introduktion i dem kan arbetstagaren inte anklagas för att ha försummat dem.

Till den nya paragrafen 2 a § flyttade man förteckningen över *förbjudna uppsägningsgrunder*, som redan fanns i lagen. De är åtminstone: 1) arbetstagarens sjukdom, funktionsnedsättning eller olycksfall, om inte hans eller hennes arbetsförmåga på grund av dessa har minskat väsentligt och för så lång tid att det inte rimligen kan förutsättas att arbetsgivaren fortsätter avtalsförhållandet, 2) det att arbetstagaren deltar i en stridsåtgärd, 3) arbetstagarens politiska, religiösa eller andra åsikter, eller deltagande i samhälls- eller föreningsverksamhet, 4) det att arbetstagaren är verksam som representant för arbetstagarna, 5) anlitande av rättsskyddsmedel som står till buds för arbetstagaren.

I lagens förberedande dokument betonar man separat att man med lagändringen inte strävar efter eller gör ändringar i det rådande rättstillståndet som gäller varningar. Enligt en bestämmelse som redan fanns i lagen får en arbetstagare som har underlåtit att fullgöra sina förpliktelser som följer av anställningsförhållandet eller brutit mot dem (fortfarande) inte sägas upp förrän han eller hon getts *en varning och möjlighet att rätta till sitt förfarande*. Endast om det är fråga om en så *allvarlig eller grov överträdelse i anslutning till anställningsförhållandet* att det rimligen inte kan förutsättas att arbetsgivaren fortsätter avtalsförhållandet, behöver ingen varning ges alls. I ett sådant fall kan arbetsavtalet alltså sägas upp direkt efter ett hörande. En varning har samma rättsliga betydelse för att visa att arbetstagarens förfarande eller agerande *upprepade gånger* är vårdslöst, i strid mot anvisningarna eller olämpligt samt samma vikt vid bedömningen av huruvida en uppsägningsgrund föreligger som innan. Rättspraxis vad gäller sättet att ge en varning och varningens giltighetstid fortsätter också att gälla.

DE ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER och -tider som lagändringen kräver regleras alltid i slutet av den nya lagen. I lagen i fråga konstateras att på sådan uppsägning av en arbetstagare som *endast* beror på ett förfarande som ägt rum före ikraftträdandet av denna lag tillämpas 8 kap. 2 § i *den lydelse den hade vid ikraftträdandet av denna lag*. Med andra ord kan arbetsgivaren *inte*, efter att ha väntat till efter årsskiftet, basera sitt uppsägningsbeslut endast på sådana omständigheter som har ägt rum eller framkommit innan lagen trädde i kraft. Din varning från i somras kan alltså inte ändras till en uppsägning nu.

Övergångsbestämmelsen innebär dock inte att varningen som du fick förra året har mist sin betydelse helt. Den kan fortfarande åberopas och kan beaktas i helhetsbedömningen om du försummar eller bryter mot dina förpliktelser baserat på arbetsavtalet på nytt inom den närmaste framtiden.

FINNLINE'S M/S FINNSIRIUS: På kryssningen till Sverige tränar man, satsar på välmående och hälsosam mat

■ TEXT OCH BILDER: SAANA LAMMINSIVU



Emmi Toivola bor i Tammerfors och har arbetat på Nådendalslinjen i två år. Först var hon på M/S Finncanopus och nu på M/S Finnsirius. Innan det arbetade hon på Silja. Hon har arbetat till sjöss i åtta år.

År 2023 satte rederiet Finnlines in två stora roro-passagerarfartyg på rutten Nådendal-Långnäs-Kapellskär: M/S Finnsirius och systerfartyget M/S Finncanopus. Fartygens fraktkapacitet är hela 5 200 filmeter per fartyg, vilket innebär att de kan transportera ca 300 lastbilar och 200 personbilar per resa.

Fartygen seglar under finsk flagg och tryggar därmed sjöfartens försörjningsberedskap. I november 2025 skedde de flesta sjötransporterna mellan Finland och Sverige, totalt 1,2 miljoner ton. Transporterna bestod mest av oljeprodukter och styckegods.

M/S Finnsirius transporterar lastbilar, släpvagnar och trailrar på Nådendal-Långnäs-Kapellskär-rutten mellan Finland och Sverige. Roro-passagerarfartyget transporterar dagligvaror – allt från livsmedel till reservdelar och läkemedel – som driver vårt samhälle. Utöver frakt transporterar M/S Finnsirius också passagerare. Dagskryssningarna från Nådendal är populära. Reklamen för Finnlines kryssningar från Nådendal riktas till passagerare som inte tycker om att kryssa. Vad gör man då egentligen på kryssningen?

HÖYRY SPA BAR – Träning, välmående och hälsosam mat

Kryssningarna har förändrats – man åker inte längre med Nådendal-båtarna för att festa, utan för att ta hand om sin hälsa och kondition. M/S Finnsirius spaavdelning ligger på övre däck och är en plats där man kan njuta av Östersjölandskapen från bubbelpoolen. Den här gången har en hel släkt åkt på kryssning och i utomhuspoolen sitter familjen Danielsson.

– Alla i vår släkt idrottar. Först var vi på gymmet och yogade, säger det glada sällskapet som är på båten för att ta hand om sig själva.

– Vi är förvånade över att fartyget har ett så här stort och rymligt gym som också har löpband där man kan jogga samtidigt som

man tittar på det vackra havslandskapet som glider förbi de rymliga fönstren.

De nya fartygen har en bred gymutrustning.

– Gymmet har ett par löpband, en motionscykel och en roddmaskin, hantlar samt träningsbollar och gummiband. Dessutom har det en smithmaskin där man kan lägga skivstången och vikterna samt traditionella bänkar, förklarar **Emmi Toivola**, som ansvarar för fartygets spaavdelning.

Yogasalen är en rymlig och rogivande sal med en mjuk matta och inredning som lockar till att varva ner. I yogasalen kan man köra virtuell yoga. När man tränat färdigt kan man ta ett uppfriskande dopp i spaavdelningens tre inomhuspooler med direkt utsikt mot havet genom de stora fönstren. I de varma vilstolarna kan man slappna av en stund. För

barn erbjuder spaavdelningen en grund pool att plaska i. Avdelningen har tre bastur: två vanliga och en ångbastu.

Den har också en rymlig bar där man kan sitta i boho-inspirerade stolar inomhus. I spa-ets bar erbjuds många olika drycker, med och utan alkohol. Dessutom finns det små tilltugg, både salta och söta godsaker. På sommaren kan passagerarna beundra landskapen från vilstolar på yttre däck.

FISHERMAN'S BISTRO

Picknickkryssningarna från Nådendal är populära. Man kan kliva ombord i Nådendal och återvända samma dag från Långnäs.

– Picknickkryssningarna lockar mycket folk. Besökarna består i allt högre grad av barnfamiljer, pensionärer och kompisgrupper som kommer för att träna och njuta av spaet, berättar **Tea Halme**, servitris på Fisherman's Bistro.

Vid disken har det redan bildats en lång kö av barnfamiljer och vagnar. Korridorerna och de allmänna gångutrymmena på de nya Nådendalsbåtarna är mycket breda och rymliga för att göra det lätt för grupper och familjer att ta sig fram på båten. I kaféet och grillen finns det snacks och man satsar framför allt på hälsosam mat. Salladerna är populära. På fartyget gör man alla fruktsallader, smoothies och chiapuddingar samt yoghurtgranolor

själv. På dagen kan man njuta av en god Archipelago-lunch i Cargo Buffet.

I juli hade servitrisen Tea Halme arbetat två år på M/S Finnsirius. Arbetet på Nådendallinjen är lugnt och arbetskamraterna trevliga.

– Passagerarna satsar helt klart på en hälsosam livsstil. De kommer inte hit för att leva rövare, utan satsar på hälsotjänsterna. Många köper numera alkoholfria drinkar och smoothies.

– På en typisk picknickkryssning för ett företag eller ett kompisgäng äter man brunch på Mickes, varefter man yogar eller gymmar och avslutar det hela på spaavdelningen i bubbelpoolen och en varm bastu.

MICKES WINE & DINE STELLAR LOUNGE

På M/S Finnsirius satsar man på hälsosam mat och hälsosamma råvaror.

– Råvarorna är närproducerade och kommer från Nådendal och Åland. Vi har haft skärgårdslamm på menyn sedan start och det är en god och populär rätt. Örter, grönsaker och rotfrukter kommer från närområdet. Vi strävar efter att använda så mycket närproducerade råvaror som möjligt, berättar köksmästare **Lukas Lassenius**.

Många idrottslag reser också mellan Finland och Sverige och för dem kan man



Passagerarna satsar helt klart på en hälsosam livsstil.

– Tea Halme

laga en separat sportbuffé. På fartygets övre däck (12) finns fantastiska Stellar Lounge, som kan bokas av företag eller t.ex. idrottslag. Loungen har stora fönster från golv till tak och de bästa utsikterna och uppehållsplatserna. Den har en separat ingång och erbjuder både snacks och förfriskningar. I loungen kan man njuta av sin sjöresa i lugn och ro och den är den lugnaste platsen på det lugna fartyget.

– Den har också mötesrum dit man kan beställa färdiga rätter eller olika menyset, tipsar Lassenius.

Kökspersonalen på M/S Finnsirius följer olika trender och skapar på begäran också nya menyer efter kundens önskemål.

– Vi hade nyligen besök av en berömd svensk aktör inom hälsobranschen och skräddarsydde alla rätter efter gästens önskemål. Menyn bestod av kolhydratsnåla rätter. Vi lagade tre olika skräddarsydda menyer för sällskapet. De var mycket nöjda med serveringen och med att vi kunde laga maten efter deras önskemål, berättar köksmästare Lukas Lassenius. →



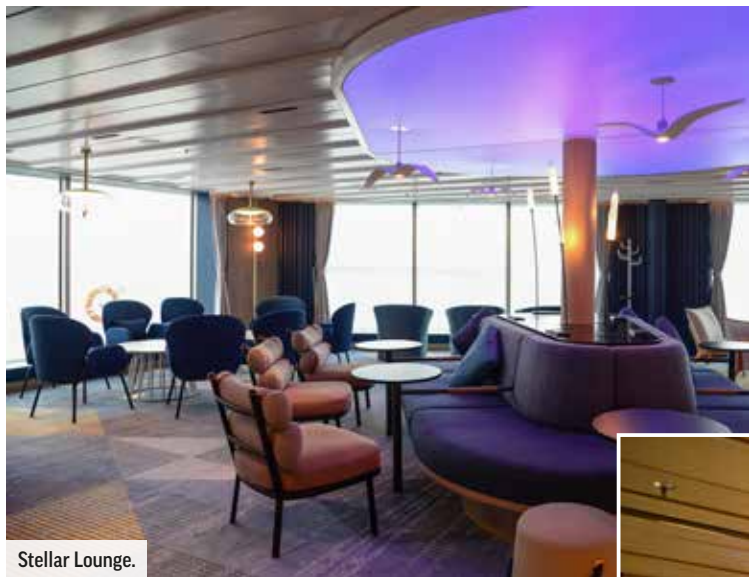
Resenärernas favorit är en bubbelpool ute där man kan sitta och beundra de förbipasserande landskapen. Utepoolen är öppen även på vintern när vädret tillåter, vilket ger fantastiska förutsättningar att njuta av skärgården i varma bubblors omfamning.



Servitris på Fisherman's Bistro Tea Halme.



Kökmästaren Lukas Lassenius använder hälsosamma råvaror från lokala källor.



Stellar Lounge.

Vi har en mycket kunnig ekonomipersonal som hämtar influenser från både Finland och utlandet.

– Lukas Lassenius

– Vi har en mycket kunnig ekonomipersonal som hämtar influenser från både Finland och utlandet. Maten på fartyget lever med tiden.

BARREL BAY

M/S Finnsirius erbjuder en avkopplande inramning för distansarbete, som på trivsamma Barrel Bay. Puben har inbyggda ladduttag vid varje bord och stolpe.

– Förutom kryssningspassagerare har vi också många genomresande, som lastbilschauffisar och distansarbetare. Barrel Bay är ett lugnt ställe där man kan arbeta eller koppla av. Man kan lägga sina enheter på borden och puben har också en stor skärm där man kan titta på t.ex. idrott eller annat

aktuellt efter önskemål, berättar barmästaren **Sami Huttunen** och fortsätter:

– Passagerare eller lastbilschaufförer som har med sig fordon behöver lugn och ro och samlar kraft under kryssningen. Vi kan ha ett par hundra lastbilschaufförer på båten och de måste få vila så att de orkar köra.

Huttunen litar inte på hjälp från Sverige – Finland måste hålla fast vid sin sjöfart

Sjörutterna mellan Finland och Sverige har blivit allt viktigare i och med kriget i Ukraina. Det gäller även finska sjömän och lastbilschaufförer – en kritisk grupp – som sköter och tryggar våra transporter till sjöss och på land. Utan dem kommer varorna inte fram i undantagstillstånd.

De finska myndigheterna har utökat samarbete med de andra nordiska länderna. Det bör man också göra, men barmästaren Sami Huttunen tror inte nödvändigtvis på och litar inte på hjälp från Sverige i en krissituation.

– Jag arbetade tidigare under svensk flagg. Jag skulle inte lita ett dugg på svenskarna om de skulle trygga de finska försörjningsberedskapstransporterna i undantagsförhållanden, säger Huttunen ärligt om vad han tycker om grannen i väst.

Huttunen har arbetat till sjöss i över 20 år, varav tolv under svensk flagg på Tallink Siljas M/S Galaxy I.

– Coronapandemin var en katastrof. Sverige har inte något liknande permitteringssystem som Finland. I Sverige ledde



**Jag är redo att agera
om den finska sjöfarten
hotas.**

– Sami Huttunen



Barmästaren Sami Huttunen har arbetat till sjöss i över 20 år.

coronapandemin till en massuppsägning av sjömän.

Sami Huttunen var bland de första att säga upp. Trots att han hade arbetat på fartyget i tolv år var det en kort tid jämfört med de andra på fartyget.

– M/S Galaxy I flaggades i början av 2023 ut från Sverige till Lettland. Först sade man upp 300 personer och sedan ytterligare 100, berättar Huttunen.

Endast några anställda omplacerades och fick andra uppgifter.

– Väldigt många finländare arbetade på fartyget och berördes av uppsägningarna.

Pandemin visade hur fartygets flaggstat, men också det politiska beslutsfattandet, påverkar sjömännens liv: I Sverige sade man

upp sjömän, i Finland lyckades man trygga deras jobb. Huttunen blev arbetslös.

– Under svensk flagg har man gett bort många förmåner som de finska sjömännen fortfarande har kvar. I Sverige är sjömanen som en anställd i land och skillnaden mellan en som arbetar till sjöss och en som arbetar i land är på något sätt nyckfull.

– I Finland gäller förmånerna än och har bevarats, eftersom Sjömans-Unionen är så stark och har lyckats hålla fast vid dem, berättar Huttunen övertygande.

Efter att ha blivit arbetslös under svensk flagg åkte Huttunen till Norge och Hurtigruten, där det var rena vilda västern t.ex. när det gällde skatter: betala vad du vill. Huttunen arbetade i fjordarna i ett år

och sökte sig därefter till Finnlines nya fartyg på Nådendallinjen och hamnade på M/S Finncanopus. För närvarande vikarierar han på M/S Finnsirius. Han är mer än nöjd med sitt arbete på Finnlines nykomlingar efter äventyret under svensk flagg och i Norge.

– Den finska sjöfartens försörjningsberedskap är A och O. Vi är alltid ensamma och försvarar oss mot Ryssland i frontlinjen.

– Det första jag gjorde när jag fick arbete under finsk flagg var att gå med i Unionen. Sjömans-Unionen är stark och vi klarar oss. Unionen ger inte upp och jag är full av tillförsikt för att de tar hand om och håller fast vid de finska sjömännen. Om något som helst hotar den finska sjöfarten är jag redo att agera.



Sveriges tonnage

vs



Finlands tonnage

Sverige utökar sitt tonnage och har redan beställt 72 nya fartyg. Vad händer samtidigt i Finland?

■ TEXT: SAANA LAMMINSIVU

Sverige utökar sitt tonnage kraftigt. I slutet av 2025 hade Sverige beställt totalt 65 nya fartyg. I januari 2026 kom det fler goda nyheter från Sverige: tankrederiet Sirius Shipping skaffar sju nya tankfartyg som ska segla under svensk flagg. Rederiets mål är att hälften av besättningen ska vara svensk.

I Finland ser man sjöfarten som ett nödvändigt ont som man är redo att skära ner i

Vad händer samtidigt i Finland? Senast i höstas hotade den finska regeringen (finansminister **Riikka Purra** (Sannf)) den finska sjöfarten med nedskärningar. I Sverige förstår man istället att allt hänger på sjöfarten och stärker det svenska egna tonnage och den svenska sjömanskåren i det instabila världspolitiska läget.

Finland måste också förstå att vi måste ha ett eget tonnage och finska sjömän. Ingen annan kommer att hjälpa Finland, som mest

kommer man att ta något om man vill ha det. Finland ligger ännu mer avsidet än Sverige och direkt intill Ryssland.

Vi har inte råd att skära ner alls på det finska tonnage och de finska sjömännen! Finland har ingen tillit till att utländska rederier – inte ens svenska – transporterar frakt till Finland om det uppstår ett krigstillstånd på Östersjön. Fartygens försäkringar blir extremt dyra och riskerna som rederierna utsätts för genom att trafikera till finska hamnar blir extremt stora. Priset på frakt kommer att stiga. Finlands enda trygghet är fartyg under finsk flagg och finska sjömän som staten kan ta kontroll över för att transportera frakt till Finland med egna fartyg.

Sverige stärker sina rederiers konkurrenskraft och utökar sitt tonnage

Sverige har som mål att stärka och utöka sitt tonnage och på så sätt förbättra de svenska rederiernas konkurrenskraft. De svenska rederiernas generösa investeringar i nybyggnationer och meddelandet att de tänker flagga in fartygen i Sverige visar att de blickar långt in i framtiden och är positiva till sjöfarten. Rederiverksamhet är alltid business och de svenska rederierna skulle inte investera flera miljarder kronor i nybyggnationer under svensk flagg om de inte trodde starkt på en positiv, exportbetonad framtid för Sverige.



Sverigebåtarna är hälsofartyg

I Finland tycks man tänka på ett helt annat sätt, att sjöfarten bara upplevs som ett nödvändigt ont som man måste sköta på ett eller annat sätt. Trots Finlands avlägsna läge begriper man inte att över 95 procent av Finlands tonnage och export längs Östersjön sker med fartyg.

Passagerar-bilfärjor transporterar också frakt, och mängderna som de transporterar har ökat. Den 12 januari 2026 meddelade Viking Line att de transporterade rekordmycket frakt förra året: totalt 139 484 enheter. Fraktmängden ökade med nästan fyra procent från 2024. Finska passagerar-bilfärjor som åker från Helsingfors och Åbo transporterar dagligvaror till vårt land. Det räcker dock inte med enbart frakt för att driva en passagerar-bilfärje verksamhet. Fartygen måste transportera passagerare för att rederiets verksamhet ska vara lönsam. För att betjäna passagerarna behöver man en besättning: passagerarna åker ut på Östersjön för att njuta av god mat, god service och fina landskap samt av hälsovårds- och konditionsrelaterade tjänster, vilket fartygsbesättningen erbjuder dem. Numera åker man alltså också med Sverigebåtarna för att motionera: på passagerar-bilfärjorna satsar man på tjänster inom hälsa och välmående i allt större utsträckning. På kryssningarna till Sverige lyfter man skrot, går på spa och tar hand om sin hälsa och äter god, näringsrik mat. Passagerar-bilfärjan och dess servicekoncept har förändrats helt från 1980-talets mellanölsdiscon till 2026-talets tjänster som satsar på hälsa och goda levnadsvanor: det som Finland behöver.

Den finska sjöfartens framtid är helt beroende av de politiska beslutsfattarnas agerande: antingen fortsätter den finska sjöfarten eller så upphör den. Varför?

Sverige fortsätter målmedvetet och strategiskt att fördela resurser till det svenska tonnaget. I Sverige har det inte varit dialoger eller förslag från statsmakten om att skära ner på den svenska sjöfarten. Trenden i Sverige är alltså helt den motsatta mot den i Finland. Mycket snart kan det bli så att Sveriges sjöfartspolitik är mer rederipositiv även

mot finska rederier, som följer nyheterna från Sverige noga. En del skogsindustri har redan flyttat från Finland till mer investeringspositiva länder, så risken är att finska rederier följer efter och flyttar sitt tonnage till Sverige där man stöder sjöfarten och tror på branschen. Det innebär slutet för den finska sjöfarten: fartyg som en gång lämnat Finland kommer inte längre tillbaka, utan blir kvar under det främmande landets flagg.

Den finska sjöfarten har lika goda tillväxtmöjligheter som den svenska om beslutsfattarna bara vågar lita och tro på dess dragningskraft.

Svenskt tankrederi beställde sju nya fartyg

I början av 2026 kom det fler nyheter om utökningen av det svenska tonnaget. Det svenska tankrederiet Sirius Shipping har beställt sju nya produkt- och kemikalie- och produkttankrar som alla får svensk flagg, berättade rederiets verkställande direktör **Jonas Backman** i *Dagens Industri* den 12 januari 2026. Värdet på nybyggnationerna är över tre miljarder svenska kronor. Målet är att majoriteten av besättningen på fartygen ska vara svensk.

Det göteborgsbaserade (Donsö) bolaget Sirius Shippings nybyggnationsprogram är massivt. Rederiet beställde redan sommaren 2023 två 15 000 dwt produkt- och kemikalietankrar av det kinesiska varvet China Merchant Jinling Shipyard. Fartygen beräknas levereras i år. År 2024 beställde rederiet fyra produkttankrar av samma kinesiska varv samt ett bunkerfartyg av det turkiska varvet RMK Marine (*Sjömannen.se* 13.1.2026).

Sirius Shipping har för närvarande 13 produkttankrar i sitt tonnage. Nybyggnationerna kommer att utöka det svenska tankrederiets flotta till 26 fartyg. *Drill baby, drill!* Sverige riktar säkert redan blickarna mot arktiska vatten, där USA har brist på tonnage. Blir Finland kvar på stranden och ser på?



DEN EUROPEISKA SJÖFARTEN SKULLE INTE FINNAS UTAN ÅTERBETALNINGEN AV BESÄTTNINGSKOSTNADERNA

MAIJA MATTILA

Direktör för arbetsmarknads- och juridiska ärenden
Rederierna i Finland

Systemet för återbetalning av besättningskostnaderna, dvs. sjöfartsstöden, väckte återigen debatt i början av hösten, då finansministern föreslog betydande förändringar i systemet. Det som förvånade i debatten var inte så mycket de populistiska kommentarerna som att systemet och dess betydelse är något främmande även inom branschen.

Det europeiska tonnaget försvagades avsevärt på 1980-talet och fartyg flaggades ut till andra stater. För att trygga sjöfarten och Europa skapade EU riktlinjer för sjöfartsstöden för att det egna tonnaget skulle kunna konkurrera på den globala marknaden.

Besättningsstöd enligt riktlinjerna betalas ut för alla typer av fartyg i utrikesfart. I offentligheten har man emellanåt påstått att stödet inte betalas t.ex. för containerfartyg, men

det stämmer inte. Statistiskt sett utgör stöden för containerfartyg en rätt så liten andel i Finland, eftersom containertransporterna i Finlands export och import sköts nästan uteslutande under andra EU-länders flagg. Dessa fartyg tillhör sina flaggstaters stödsystem och får stöd från sina hemländer. Totalt sett sker endast ca 10 procent av Finlands utrikeshandel med containrar.

Nedskärningarna ger inga besparingar i statskassan

Alla europeiska sjöfartsländer utnyttjar modellerna enligt EU:s riktlinjer för att stödja sin egen flagg. Om alltså ett land försvagar sitt system flyttas fartygen till andra länders flagg.

Återbetalningssystemet innebär helt enkelt att rederiarbetsgivarna får tillbaka de

arbetsgivaravgifter som de betalat (arbetsgivarens andel av förskottsinnehållningen och pensionsavgiften samt olycksfallsförsäkringsavgiften). Arbetsgivaren betalar dessa lönebikostnader och staten betalar tillbaka dem. Pengarna cirkulerar via statskassan, men det är samma pengar som rederiet först betalade.

Det vore lätt att tänka att en ändring i återbetalningssystemet skulle göra att pengarna hamnar någon annanstans i samhället, men så är det tyvärr inte. Om systemet försvagas leder det oundvikligen endast till en utmärgling av den finska sjöfarten. En försvagning av systemet skulle leda till utflaggning och att tonnage som är kritiskt för försörjningsberedskapen hamnar under andra länders flagg. Det skulle inte längre finnas några finska rederiarbetsgivare och



Det skulle inte bli några besparingar, utan man skulle mista de finska fartygen och arbetsplatserna till andra länders flagg.

ingen som betalar deras avgifter. Det skulle inte bli några besparingar, utan man skulle mista de finska fartygen och arbetsplatserna till andra länders flagg.

Nöjeskryssning eller försörjningsberedskapens ryggrad?

Passagerarbilfärjorna får regelbundet spaltutrymme och stora rubriker i Finland. Färjorna är bland de största arbetsgivarna och lönebetalarna till sjöss och har därmed naturligtvis flest arbetsgivaravgifter att få tillbaka. Arbetsgivare inom passagerarbilfärjebranschen får tillbaka precis lika mycket per arbetstagare som andra rederiarbetsgivare.

Besättningsstödet för passagerar-bilfärjor har kritiserats kanske för att frakten som dessa fartyg transporterar till viss del är osynlig och fartygen felaktigt tros bara vara till för passagerarna. Få tänker på att över 60% av Finlands styckegodstransporter sker enbart med finska passagerar-bilfärjor.

Passagerarbilfärjorna är mycket viktiga för Finlands export och import och har en viktig roll speciellt i kristider och störningssituationer. År 2023 gjorde Försörjningsberedskapscentralen utredningen *Tillräcklig försörjningsberedskap*. Den oroväckande slutsatsen av utredningen är att vi överhuvudtaget inte har tillräckligt med eget tonnage.

Samma utredning visar att vår försörjningsberedskap i ett krisläge är beroende av fartyg under finsk flagg och speciellt då passagerar-bilfärjor, som kan användas till en mängd olika saker. Det vore alltså ren galskap att riskera denna kapacitet.

Riskspel om miljoner på vår sjöfarts bekostnad

När de olika parterna föreslog nedskärningar i stöden kastade de, utan att känna till fakta, fram olika belopp med miljontecken framför

ögonen. Man talade om 30 miljoner, någon om tio miljoner och någon nämnde en siffra däremellan. Det gör det svårt även för dem som arbetar inom branschen förstå varifrån siffrorna kom.

En sak som är tydlig är att siffrorna inte bara innefattade servicepersonalen på passagerar-bilfärjor, även om de fick mest publicitet. Nedskärningarna hade riktats antingen mot passagerar-bilfärjornas hela personal eller skulle ha innefattat hela ekonomipersonalen under finsk flagg, inklusive ekonomipersonalen på fraktfartyg.

Utan att veta vad siffrorna baseras på är det omöjligt att säga hurdan hemsk nedskärning det i värsta fall är tal om och som skulle ödelägga den finska sjöfarten. Varför har då återbetalningen av lönebikostnaderna för varje sjöman betydelse? Därför att man inte gjort skillnad mellan befattningarna i det europeiska systemet. Alla som arbetar på ett fartyg och som har en säkerhetsuppgift är en sjöman. Enligt EU:s riktlinjer kan bikostnaderna för varje sjöman återbetalas. De som arbetar inom vår sjöfart bör försvara det här systemet och förhindra att olika uppgifter värderas.

Vad skulle hända med den finska sjöfarten om man kapade besättningsstödet till passagerar-bilfärjor och fartygen flaggades ut från Finland? Passagerar-bilfärjorna skulle vara kvar i samma trafik men under annan flagg, vilket skulle leda till att en stor del av de finska sjömännen blir arbetslösa. Effekterna av att försvaga systemet vore enorma och långtgående.

I nedskärningsförslagen antydde man också en modell där man hade tält bort stödet från alla fartyg i utrikesfart med en osthyvel. Denna modell skulle vara helt förödande. Fraktfartyg under finsk flagg har avsevärt högre kostnader än många konkurrerande

länder, beroende t.ex. på att man har betydligt färre NON-EU-arbetstagare än andra länder. Även en liten nedskärning kan leda till utflaggningar.

Lärdomarna av läget i Ukraina måste omsättas i praktiken

Vi lever i ett säkerhetspolitiskt virrvarr och ligger geografiskt sett mycket nära en land i krig.

Försörjningsberedskapscentralen har gjort en utredning om lärdomarna av sjökriget i Ukraina. Utredningen visar att sjötrafiken i ett krigförande land skulle stanna upp i stort sett helt och hållet i ett halvår. Trafiken till de ukrainska havshamnarna återupptogs först när Black Sea Grain Initiative trädde i kraft i juli 2022. För närvarande är sjötransportvolymen ca 50 procent jämfört med läget innan kriget inleddes.

Ukraina har en lång landsgräns till väst och är inte alls lika beroende av sjötransporter som Finland – hela 96 procent av Finlands export och import sker till sjöss. Finland måste trygga sjötransporterna i alla lägen, annars klarar vi oss helt enkelt inte.

Rysslands havsområden, dvs. en del av våra Östersjökuster, förklarades för snart fyra år sedan som ett område med krigsrisk av Joint War Committee. Finland är inte en del av krigshandlingarna, men vi får inte blunda för vad läget på Östersjön kan utvecklas till även på kort tid.

Vi måste förbereda oss på att vår export, import, välfärd och framför allt vår säkerhet är ännu mer beroende av ett eget finskt tonnage. Det lönar sig inte att trafikera till ett krigsområde om det inte finns försäkringar eller försäkringsgarantier till ett vettigt pris och med vettiga villkor. Man kan alltså anta att våra transporter blir ännu mer beroende av ett finskt tonnage om krisen förvärras och vi måste ta hand om detta tonnage.

Hur hänger uppfyllandet av arbetsvillkoret ihop med graderingen av den inkomstrelaterade dagpenningen?

Uppfyllandet av arbetsvillkoret och graderingen av den inkomstrelaterade dagpenningen är nära sammankopplade. Varje gång arbetsvillkoret uppfylls och en ny maximitid börjar, nollställs även graderingen och börjar om från början.

Akkumulering och uppfyllande av arbetsvillkoret

Arbetsvillkoret tjänas in per kalendermånad. Under en kalendermånad kan antingen en halv eller en hel arbetsvillkorsmånad tjänas in. Den lön som betalats under kalendermånaden avgör om en halv, hel eller ingen arbetsvillkorsmånad intjänas. Om s.k. försäkringslön på minst 930 euro har betalats under en kalendermånad, intjänas en hel arbetsvillkorsmånad. Semesterpenning, semesterersättning, vederlagsersättning och andra icke etablerade löneposter räknas inte in i försäkringslönen. En halv arbetsvillkorsmånad intjänas om en lön på minst 465 euro men högst 930 euro betalats under en kalendermånad. Arbetsvillkoret uppfylls alltid när sammanlagt tolv hela arbetsvillkorsmånader har intjänats under en granskningsperiod på 28 månader.

Arbetsvillkoret kan också intjänas för kalendermånader då personen inte har arbetat alls. Ibland betalas lönen först under kalendermånaden efter att arbetet har utförts. Om ett anställningsförhållande upphör i mars och lönen för arbetet i mars betalas i april, intjänas arbetsvillkor för april, även om arbetet redan har upphört. I vissa fall kan även enbart lönetillägg intjäna arbetsvillkor.

Nivån på den inkomstrelaterade dagpenningen är graderad

Gradering innebär att förmånens belopp minskar när inkomstrelaterad dagpenning har betalats för ett visst antal fulla ersättningsdagar.

De första 40 ersättningsdagarna betalas full dagpenning. Därefter sänks dagpenningen till 80 procent av full dagpenning. Dagpenning på 80 procent betalas för ersättningsdag 41–170. Därefter sänks dagpenningen till 75 procent av full dagpenning. Dagpenning på 75 procent betalas från ersättningsdag 171.

För personer som är delvis sysselsatta och får jämkad inkomstrelaterad dagpenning ackumuleras fulla ersättningsdagar långsammare i maximitidsräknaren än för helt arbetslösa. Därför börjar också graderingen påverka den jämkade dagpenningen senare. Graderingen

börjar när jämkad dagpenning har betalats för ett antal dagar som motsvarar 40 fulla dagpenningsdagar.

Exempel: Din fulla inkomstrelaterade dagpenning är 60 euro per dag. Du arbetar deltid och ansöker om jämkad dagpenning. På grund av lönen får du 30 euro per dag i jämkad dagpenning under 20 dagar, totalt 600 euro.

Den utbetalda förmånen på 600 euro motsvarar tio dagar med full dagpenning (60 euro per dag). Därmed ackumuleras tio dagar i både maximitids- och graderingsräknaren, trots att jämkad dagpenning har betalats för 20 dagar.

Eftersom du endast får hälften av full dagpenning tar det totalt 80 dagar innan gränsen på 40 dagar för gradering uppnås.

Graderingen tillämpas alltid på full dagpenning. När den sänkta dagpenningen (80 % eller 75 %) har beräknats, beaktas därefter inverkan av arbets- eller företagsinkomst samt andra förmåner. På så sätt beräknas den graderade, dvs. sänkta, jämkade dagpenningen.

Uppfyllande av arbetsvillkoret på nytt

När rätten till inkomstrelaterad dagpenning börjar, inleds också intjänandet av ett nytt arbetsvillkor. Varje gång tolv hela arbetsvillkorsmånader har intjänats uppfylls arbetsvillkoret på nytt. Då beräknas dagpenningens belopp på nytt och en ny maximitid börjar. Om dagpenningen har varit graderad nollställs även graderingen. Graderingen börjar då om från början, dvs. de första 40 ersättningsdagarna betalas full dagpenning, därefter börjar graderingen (80 procent för ersättningsdag 41–170 och 75 procent från och med ersättningsdag 171).



Läs mer om sjösektorn och arbetslöshetsskyddet på:

a-kassa.fi/sv/inkomstrelaterad-dagpenning/undantag-for-olika-sektorer

Finland måste förbereda sig:

OM GOLFSTRÖMMENS NORDÖSTRA GREN KOLLAPSAR KAN SKANDINAVIEN BLI ETT NYTT SIBIRIEN

Om Golfströmmens nordöstra gren inte längre transporterar varmt vatten till Nordatlanten kommer Östersjön återigen att drabbas av hårda vintrar. På sommaren kommer månadstemperaturerna att sjunka med en eller ett par grader. Dagens generationer får leva i tundraliknande förhållanden i Finland.

■ TEXT: SAANA LAMMINSIVU

Det behövs en strategi: "Finlands beredskap inför en nedkylning av klimatet"

Finlands energi- och klimatstrategi blev klar i december 2025. Strategin sätter fart på den gröna omställningen och minskningen av utsläpp. Finland förbereder sig inför en uppvärmning av klimatet. Vi lägger resurser på försvarsindustrin och på att stärka försörjningsberedskapen. Vi har inte förberett oss alls inför en betydande nedkylning av klimatet.

Samhällets funktion och medborgarnas överlevnad i ett hårt, kallt klimat kräver förberedelser: energi, logistik, livsmedelsproduktion, boende och skydd, industri, näringar, arbete och t.o.m. fritidsverksamhet förändras. Finland måste ta fram en strategi: "Finlands beredskap inför en nedkylning av klimatet".

Varför blir klimatet kallare?

GOLFSTRÖMMENS NORDÖSTRA GREN

Havsströmmarna som färdas längs jorden påverkar inte bara klimatet, utan även livet på jordklotet. Havsströmmarna uppstår av de krafter som påverkar vattnet, som jordens rotation, vind, skillnader i temperatur och saltinnehåll samt tidvattenenergi. Havsströmmarna för med sig kallt eller varmt vatten – eller både och. Vid kuster med kalla havsströmmar är naturen karg. Varma strömmar möjliggör goda växtförhållanden.

I ett nötskal:

Golfströmmens nordöstra gren är en kraftig norrgående varm havsström.

AMOC är en vetenskaplig modellering som används för att studera Golfströmmens nordöstra gren.

I Skandinavien möjliggörs dagens levnadsförhållanden av Golfströmmen – eller närmare sagt Golfströmmens nordöstra gren – som transporterar hundratals kilometer brett och hundratals meter djupt varmt och salt vatten från Antarktiska oceanen till norra Atlanten. Havets varma ytskikt strömmar norrut och för med sig värme. Därför har t.ex. den norska sydkusten förblivit öppen genom åren. I norr kyls vattnet ned, sjunker djupt och vänder om för att strömma tillbaka mot Antarktiska oceanen. Cirkulationssystemet i Atlanten är som en returvattpump, som skickar kallt vatten söderut och tar med sig varmt vatten norrut igen.

AMOC

Först 2004 har man kunnat mäta havsströmmarna direkt, men forskare har fått nya bevis på att de nordatlantiska havsströmmarna håller på att försvagas. Forskarna kallar Golfströmmens norrgående gren – eller närmare sagt den sårbara delen av grenen – för AMOC (Atlantic Meridional Overturning Circulation). AMOC är en vetenskaplig term och ett viktigt nytt analysredskap som kan skilja de olika faktorerna som upprätthåller Golfströmmens nordöstra gren, dvs. den del som upprätthåller jordens rotationsrörelse och vindarna, från den del som uppstår när det djupa grundvattnet bildas.

Skandinavien kommer att kylas ner kraftigt om AMOC kollapsar

I södra Finland var julen svart och temperaturen låg strax över nollan. Klimatförändringarna syns i form av extrema väderfenomen och fler stormar. Torka och hetta prövar de sydligare länderna värst. En del ser uppvärmningen av klimatet som något bra för Finland: vindruvorna klarar sig bra.

Men vad händer om klimatet inte alls värms upp i Norden, utan att det tvärtom kyls ner snabbt och mycket. Om Golfströmmens

nordöstra gren inte längre transporterar varmt vatten till Nordatlanten kommer den norska kusten i framtiden att frysa till is, trots att den hittills varit öppen. De brittiska öarna får också sin del av det. Vindarna från Nordatlanten har hållit Finland varmt: om de svalnar kommer väderförhållandena i Finland att bli kännbart kallare. Finland blir Sibirien.

Enligt en färsk studie kan temperaturen sjunka med 5–15 grader i många europeiska städer. I en del delar av Europa kan temperaturen sjunka med hela 30 grader på vintern. I Finland har man uppskattat att temperaturen kommer att sjunka med 10–15 grader. I Helsingfors skulle klimatet bli i stort sett som i dagens Utsjoki, och i höjd med Kuopio skulle vädret vara som i norra Sibirien. Klimatet skulle vara mer kontinentalt, vilket innebär kallare vintrar och torrare och varmare somrar. Det kan jämföras med Alaska, Kanada och Sibirien, som är kontinentala och ligger i höjd med Finland.

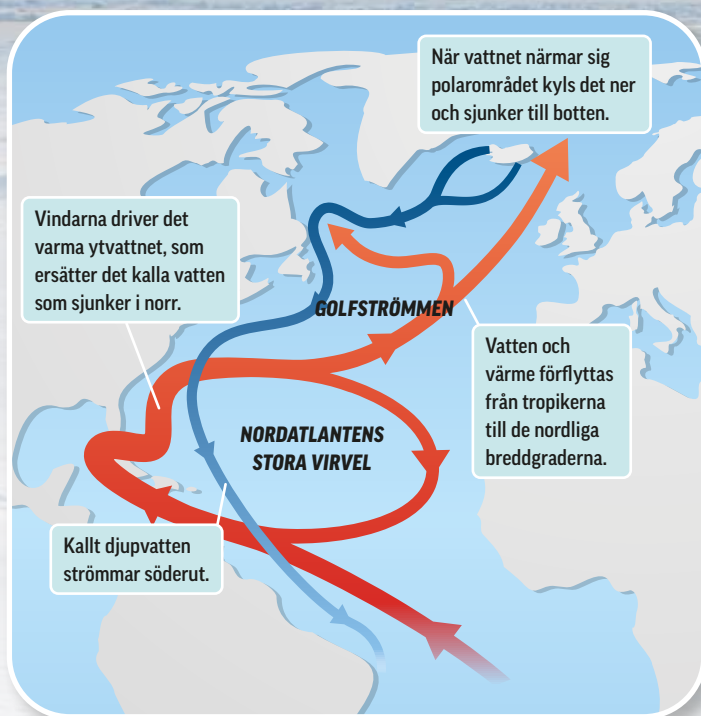
Fler orkaner vid ekvatorn

Om AMOC skulle kollapsa, dvs. om Golfströmmens nordöstra gren inte längre skulle transportera värme norrut utan blev kvar på det södra halvklotet, skulle de tropiska stormarna bli kraftigare. Havsytan skulle stiga på Nordatlanten och Östersjön till följd av att AMOC saktar ner, då saltfattigare havsvatten tar mer plats och en försvagning av Golfströmmen skulle höja havsytan på den nordamerikanska östkusten.

Om AMOC stannar skulle det innebära betydligt mindre regn. Livsmedelsproduktionen för miljontals människor i Indien, Sydamerika och Västafrika är beroende av regn. Det skulle också vara farligt för regnskogarna i Amazonas och glaciärerna i Antarktis. Enligt forskarna skulle en kollaps av AMOC ha så katastrofala följder att det aldrig någonsin får ske. →

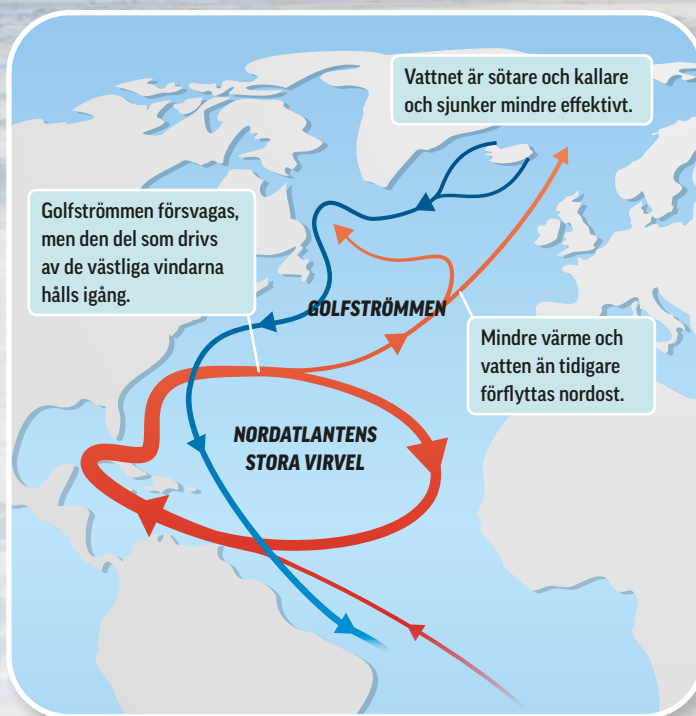
NULÄGE

Golfströmmen är en del av den subtropiska stora strömvirveln som stiger mot havsytan samt den vertikala cirkulationen i Atlanten (AMOC).



EN VARMARE VÄRLD

Klimatförändringarna försvagar AMOC, vilket gör att även Golfströmmen saktar ner.



Golfströmmen förväntas bli svagare, men den stannar inte. Den mellanstatliga klimatpanelen IPCC har sedan 2007 konstaterat att AMOC, som Golfströmmen är en del av, sannolikt kommer att sakta ner det här århundradet. Källa: IPCC och Tekniikan Maailma.

Forskarna varnar: AMOC kan kollapsa det här århundradet

Allt fler forskare varnar för att cirkulationen av Golfströmmens nordöstra gren (AMOC) kan kollapsa det här århundradet – och t.o.m. betydligt tidigare. I november 2025 förklarade Island kollapsen av AMOC som ett hot mot landets nationella säkerhet och existens och börjar utarbeta en strategi inför en betydande nedkylning av klimatet.

Enligt en studie som publicerades i den vetenskapliga tidskriften *Nature Communications* den 25 juli 2023 beräknades AMOC stanna 2025–2095. Mittpunkten i denna period är 2050. Orsaken till kollapsen är globala koldioxidutsläpp och uppvärmningen av klimatet till följd av dem. Ökade växthusgaser gör att energi motsvarande fem Hiroshimabomber binds i världshaven varje sekund, vilket kan orsaka oväntade och snabba förändringar i havsströmmarnas beteende:

södra Europa blir ännu varmare, medan de nordiska länderna kan bli avsevärt mycket kallare.

AMOC har inte stannat på de senaste 12 000 åren. **Stefan Rahmstorf** är en av världens ledande forskare på havsströmmar och betraktar en avstanning av AMOC som en stor risk. För ett år sedan överlämnade Rahmstorf ett varningsbrev till politikerna med underskrifter från 44 vetenskapsmän, som professor i geofysik och havsforskare **Petteri Uotila** från Helsingfors universitet. En avstanning av de havsströmmar som värmer upp Norden skulle ha katastrofala följder för de nordiska länderna: livsmedelsproduktionens kontinuitet skulle hotas (*Helsingin Sanomat* 29.10.2025).

Varningarna om att AMOC kan kollapsa och klimatet i Skandinavien kylas ner känns mest som en sci-fi-film för de flesta. I filmen *The Day After Tomorrow* frös New York på

en gång. I verkligheten kyls Nordamerika inte ner på samma sätt som Skandinavien: Nordamerika kan däremot uppleva kraftiga snöfall i framtiden. De ökar i det allt varmare klimatet när det samlas mer fukt i luften och lufttemperaturen inte når över nollan.

Golfströmmen kan inte stanna helt, men den del som värmer Norden kan göra det

Petteri Uotila, professor i geofysik och havsforskare vid institutet för atmosfär- och jord-systemsforskning vid Helsingfors universitet, har studerat AMOC. Sannolikheten för att den del av AMOC som transporterar värme till Norden svalnar helt ökar i takt med att klimatet värms upp.

– Golfströmmen består av två delar, och den del som riskerar att försvagas är just den som påverkar det nordiska klimatet, säger professor Uotila allvarligt om försvagningen av AMOC.

Golfströmmen är den västra delen av den stora strömvirvel som ger upphov till Nordatlantens västliga vindar och passadvindar. Från den norra kanten av strömvirveln går en ström i nordostlig riktning mot Norge och Island. Det är just den relativt varma och salta ström som går mot Norden som en del av AMOC.

– Om den del som utgör AMOC försvagas så försvagas också Golfströmmen i sin helhet något. Om AMOC stannar så fortsätter Golfströmmen sin rörelse som en del av den stora strömvirveln i Atlanten.

Smältningen av Grönland försvagar AMOC

Uppvärmningen av klimatet påverkas havsströmmarna. Grönlands glaciärer smälter och sött vatten löses upp i havet, vilket gör att havsvattnets densitet i ytskiktet minskar och dess vertikala blandning försvagas. AMOC:s funktion försvagas.

Enligt professor Uotila är det värt att notera att en avstanning av den havsström som värmer upp Norden skulle leda till en ca 4–10 grader kallare medeltemperatur i Norden. Nedkylningen skulle vara kraftigast på vintern, då stora områden i norra Atlanten skulle vara täckta av havsis. En del prognoser och modelleringar förutspår flera tiotals graders kyla i Skandinavien, vilket skulle få klimatet i Norden att påminna om Sibirien. Vindarna skulle också bli kraftigare och göra kylan ännu mer bitande. Om klimatet på hela jordklotet däremot fortsätter att värmas upp relativt kraftigt kommer en kollaps av AMOC inte att kyla ner vårt klimat, utan begränsa dess uppvärmning. Något annat som är värt att notera är att AMOC inte är den enda faktorn som gör klimatet i nordvästra Europa relativt varmt jämfört med Sibirien.

AMOC är ett komplicerat system

AMOC:s flöde har bara mätts direkt sedan

Forskarna uppskattar att AMOC kan sakta ner med 25–45 % fram till slutet av det här århundradet om klimatförändringarna fortsätter.

2004, dvs. i mindre än 30 år, vilket är en alldeles för kort tid för att konstatera en försvagning. Dessutom studeras AMOC med klimatmodeller. I klimatmodellerna försvagas AMOC när klimatet värms upp, men stannar vanligtvis bara när man matar in en enorm mängd sötvatten i det. AMOC är ett komplicerat system vars beteende är svårt att uppskatta exakt, speciellt eftersom man inte känner till den exakta mängden framtida koldioxidutsläpp. Cirkulationen kan upphöra redan det närmaste århundradet eller först om hundratals år.

Forskarna söker och modellerar för närvarande tippningspunkten, och när den överskrids kommer AMOC att stanna efter uppskattningsvis 100 år. Tippningspunkten är ett gränsvärde eller ett skede varefter ett fenomen är oåterkalleligt, dvs. i detta fall hotet om att AMOC stannar. Enligt färskaste modelleringar skulle tippningspunkten med nästan 40 procents sannolikhet överskridas det här århundradet med den genomsnittliga utsläppsbanan.

En forskningsgrupp (med **David B. Bonan**) vid Kaliforniens tekniska högskola menar att prognosen för och resultatet av havsströmmarnas och AMOC:s beteende till stor del beror på vilken klimatmodell som används. Enligt forskningsgruppen försvagas AMOC med 18–43 procent fram till slutet av det här århundradet oavsett mängden utsläpp (*Nature Geoscience* 29.5.2025).

Dialog och forskning behövs

Det finns också forskare som inte tror att AMOC försvagas, som professor **Joe LaCasce** vid institutet för geofysik vid Norges universitet. LaCasce är specialiserad på oceanografi och betraktar föreställningen om att klimatet kyls ner med tiotals grader som ”fullständig galenskap” (Norges universitet 6.10.2025). Enligt LaCasce kyls klimatet i Norden inte ner så länge det blåser. Professorn hänvisar till de varma sydvästvindarna och Nordatlantens subtropiska stora strömvirvel som fortsätter oberoende av AMOC. Han ser inte heller några stora förändringar i försvagningen av AMOC under dess mätthistoria.

Den yngre dryasperioden kylde ner jorden för 12 000 år sedan

Havsströmmarna har stannat och startat även tidigare. För ca 12 000 år sedan fick den snabba smältningen av inlandsisarna AMOC att stanna. Smältvattnet kylde ner Atlanten och värmden upp somrarna i Europa och orsakade enorma temperaturvariationer på det norra halvklotet.

Orsaken till kylan under perioden som kallas den yngre dryasperioden har sagts vara kraftigare solstrålning som fick inlandsisen att smälta och de kalla smältvattnen att rinna ut i haven. Baserat på tidigare geologiskt forskningsmaterial har man uppskattat att somrarna och vintrarna för 12 500–11 700 år sedan var mycket kalla ända nere i södra Europa.

Forskaren **Fredrik Schenk** och professor **Barbara Wohlfarth** vid Stockholms universitet och forskaren **Minna Väiliranta** och akademiforskaren **Maija Heikkilä** vid Helsingfors universitet slog ihop matematiska klimatmodeller och klimatrekonstruktioner som baserades på makroskopiska rester och pollen från vattenväxter som bevarats i sjösediment i den yngre dryasperioden. →

Forskargruppen fick reda på att en liknande uppvärmning av klimatet orsakat av ett kallt hav och en varm kontinent kan ske även i framtiden i de norra delarna av Europa. Den snabba uppvärmningen efter istiden avbröts för 11 000 år sedan, varefter de brittiska, nordiska och västeuropeiska kusterna blev 5–6 grader varmare. Enligt en aktuell uppskattning kylde klimatet ner mycket snabbt under den yngre dryasperioden, på ca 40 år. Särskilt kusterna kylde ner, men de inre delarna av Eurasien undgick en nedkylning av klimatet.

Tecknen på att glaciärerna smälter kan finnas i Finland

Enligt tyska havsforskare stannade AMOC en gång i tiden eftersom mängder av kallt sötvatten rann ut i de nordliga havsområdena från den gigantiska Laurentidiska inlandsisen på den amerikanska kontinenten. Om tyskarnas teori stämmer har de finska landskapen och

ytformationerna till stor del formats till följd av att AMOC stannade. Inlandsisen höll redan på att dra sig tillbaka från Finland, men efter att klimatet kylts ner stannade den upp i två omgångar i ett par hundra år.

Att inlandsisen stannade upp lämnade spår i form av två ståtliga ändmoräner, första och andra Salpausselkä. Det fördämda vattnet från Salpausselkååsarna bildade den mosaik av vatten och land som är känd som Insjöfinland. Fackboksförfattaren **Risto Isomäki** föreslår att man vid sidan om glaciärerna studerar spåren efter smältningen av glaciärerna, som Salpausselkååsarna.

Salpausselkååsarna är en tidsmaskin

Enligt Isomäki vore Finland en mycket bättre plats att forska på än Grönland och Antarktis, vilket han lyfter fram i sin bok *Miten Salpausselät syntyi* (Into 2015).

– Jag tror alltså att spåren efter smältningen av inlandsisen kan berätta mer om

vad som kommer att hända i framtiden än att följa nuläget – det vore som att se i framtiden med en tidsmaskin. Samtidigt är det mycket viktigt att fortsätta att följa situationen med inlandsisarna. Då förstår vi bättre vad som kommer att hända med Grönland och inlandsisarna i framtiden.

Klimatmodelleringar saknar isbergens nedkylande effekt

Isomäki har satt sig in i olika teorier och anser den som säger att klimatet kylts ner på grund av att inlandsisarna splittrats vara den mest trovärdiga. När inlandsisarna smälter börjar de ”producera” isberg eller krossad is som sprider ut sig över ett brett område och som kyler ner klimatet.

Även om man vet att isbergen kyler ner haven har man hittills inte använt dem i klimatmodelleringarna.

– Det mest väsentliga är att modelleringarna fortfarande saknar de nedkylande effek-

Tidigare civilisationer varnade för små istider

Göbekli Tepe

I Turkiet finns världens äldsta kända tempel, Göbekli Tepe, som är mer än dubbelt så gammal som Stonehenge. Göbekli Tepe byggdes under yngre dryas för ca 12 000 år sedan men övergavs oväntat för 8 000 år sedan. Särskild uppmärksamhet väcker den 12 000 år gamla stora människostatyn som har ett ansiktsuttryck som påminner om döden och stygn runt munnen. År 2023–2025 fick forskarna fram mer information om tempelruinerna, att mönstren på konstruktionen berättar om stjärnhimlen men också om en framtida undergång som konstruktörerna ville varna om.

Nätverk av grottor under Amazonas och i Kina

Med hjälp av avancerad forskningsutrustning (Lidar) har man hittat ett tempel under Amazonas regnskog som är äldre än Göbekli Tepe. I en stor grotta i Sydamerika finns det bevarade frön till växter, välbevarad jord och målningar som visar att människorna i yngre dryas har försökt att bevara mänskligheten till efter istiden.

På högt belägna berg på andra håll i Amerika har man upptäckt och med hjälp av modern teknik undersökt väggmålningar

där man tydligt varnar för en framtida mänsklig undergång under yngre dryas. I Kina har man också hittat mycket gamla nätverk av grottor som sannolikt har använts för nödlogi.

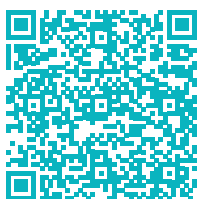
Yngre dryas varade i ca 1300 år. Däremot är det inte klart om grotterna byggdes av människorna under dryas, då undersökningar tyder på att grotterna är ännu äldre.

Den globala fröbanken ligger i Spetsbergen

Dagens globala fröbank ligger i Norge, närmare bestämt i Spetsbergen. Fröbanken har begravts under mark inne i permafrosten. Dagens arktiska säkerhetspolitiska läge väcker dock oro:

Spetsbergen tillhör Norge. Gruvstaden Barentsburg blev 1920 en rysk enklav i Norge genom Svalbardfördraget. I fördraget skrev 46 länder under på att Spetsbergen tillhör Norge, men att de undertecknande länderna hade rätt att bedriva ekonomisk verksamhet på öarna, till exempel gruvdrift och fiske. Sovjetunionen tog tillfället i akt och sedan dess har det statligt ägda kolgruveföretaget Arktikugol i praktiken styrt Barentsburg, som i mer än 100 år har bebotts av 300–400 rysar och ukrainare.

Sverige har byggt en datormodell, projektet FutureGS, som syftar till att modellera och beräkna AMOC:s beteende och risken som den utgör för Europa:



Is återreflekterar ljuset till rymden mycket effektivare än smält vatten.

terna av den ökande produktionen av isberg – för att de är så svåra eller t.o.m. omöjliga att modellera! Jag förstår problemet, men om man inte räknar med dessa effekter så kan modellerna inte riktigt motsvara den verkliga världen, med andra ord vad som kommer att ske eller skulle kunna ske, påpekar Isomäki.

Den amerikanska klimatforskaren **James Hansen** torde vara den enda forskaren som har försökt modellera isberg i sina klimatmodeller.

– Hansen och hans arbetsgrupp har bara beaktat värmen som i olika scenarion skulle leda till att isbergen smälter. Trots det är arbetsgruppens beräkningar sensationella, då de visar att redan en relativt liten ökning i produktionen av isberg vid Grönland skulle ta bort en stor del av den förutspådda uppvärmning som växthusgasutsläppen orsakar.

– Om Grönland börjar producera mycket mer isberg än i dag kan mängden havsis i Ishavet och på Nordatlanten och samtidigt reflektiviteten på de omfattande havsområdena öka dramatiskt.

Om Grönland fortsätter att smälta börjar isbergen att flyta iväg från dess isfjorder även till Ishavet. Isbergen kan färdas åt olika håll i Ishavet, vilket skulle göra de havsområden som täcker haven vid olika årstider större.

Läget i Nordatlanten och dess genomsnittliga reflektivitet skulle kunna förändras på ett dramatiskt sätt.

– Is återreflekterar ljuset till rymden mycket effektivare än smält vatten även när isen består av några millimeter tjocka flagor i havet. Flytande is underlättar ny isbildning genom att döda vågor och lugna ner vattenytan så att den bli helt stilla även om det blåser hårt.

Isomäkis hypotes: produktionen av isberg slutar inte när den väl har börjat

Enligt fackboksförfattaren Risto Isomäki bör forskningen inte fokusera enbart på konsekvenserna av att AMOC stannar, utan även räkna ihop de nedkylande konsekvenserna av en eventuell kollaps av AMOC och Grönlands mångdubbla – eller t.o.m. mångtiodubbla – produktion av isberg.

– Kärnan i min hypotes är att om en viss inlandsis eller ett block av den har hunnit minska tillräckligt mycket i vikt till följd av smältning så stannar produktionen av isberg inte nödvändigtvis upp även om den ökande mängden flytande is skulle leda till en kraftig nedkylning och miniistid i de omgivande områdena.

– Jordskorpan som tryckts ner uppemot en

kilometer under isen skulle lugnt fortsätta att höja sig under de mellersta delarna av inlandsisen trots nedkylningen, vilket skulle hålla igång den snabba produktionen av isberg. Landhöjningen skulle tvinga isen att flöda fram mot kanterna med allt högre fart i stora istungor, trots nedkylningen.

– Jag är alltså övertygad om att det är så Salpausselkäasarna uppstod och inte enligt den gamla teorin, att smältningen av inlandsisen stannade upp när klimatet plötsligt kylades ner. Senare har samma sak bekräftats i en internationell studie.

Däremot har Dansgaard-Oeschger-händelserna enligt Isomäki inte tagits på tillräckligt stort allvar i forskarvärlden. Dansgaard-Oeschger-händelserna var enligt Isomäki sannolikt stora isbergspulsar som hölls igång av landhöjningen under de mellersta delarna av inlandsisen och som kylde ner klimatet avsevärt. Händelserna dateras inte bara till den senaste istiden, utan till en längre period än den senaste istiden. Under 115 000 år har det funnits 25 sådana perioder. Troligtvis också tidigare, under hela den senaste istiden (ca 870 000 år), men det finns inte kärnprover från så lång tid tillbaka och även andra material blir allt mer inexakta ju längre bak i tiden man går.

NATURAFÖRMÅNSERSÄTTNING

Naturaförmånsersättning stannar på samma nivå

UTRIKESFARTENS NATURAFÖRMÅNSERSÄTTNINGARNA förblir på samma nivå som 2025. Naturaförmånsersättningarna justerades i början av på året.

Naturaförmånsersättningarna följer konsumentprisindexet, som var -0,1% i november. Därför förblir naturaförmånsersättningarna på samma nivå som 2025. Sjömans-Unionen och Rederierna i Finland överenskommer om justeringen.

Naturaförmånsersättning i början av 2026

• under semester	27,20 €
(- kostersättningsandel)	18,20 €
(- logiersättningsandel)	9,00 €

• under vederlagstid (lastfartyg)	27,20 €
• under arbets- och de lediga perioderna (passagerarfartyg)	13,60 €

• under sjukdom (- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	27,20 €
---	---------

Ersättningar åt arbetstagare, som inte reserverats kost och / eller logi ombord

• kostersättning i Finland	37,09 €
• kostersättning utomlands	69,82 €
• ogiersättning enligt räkning	

Naturaförmånens beskattningsvärde	17,20 € / per dag 387 € / maxbelopp per månad
--------------------------------------	---



Villa Varpunen.

SEMESTERSTUGOR 2026

Delta i utlottning av Unionens stugor för sommarsäsongen 2026

VECKORNA 23-35 (1.6.-31.8.) delas ut i en separat lottdragning. Tahko är inte med i lottdragningen och kan reserveras normalt fram till 31.8.2026.

Lotteriet börjar första veckan i mars och man kan delta fram till **1.4.2026**. Man kan delta med fyra olika reservationsönskemål som kan vara för olika veckor och olika stugor. Delta i lottdragningen på Unionens stugbokningssida.

Med i lottdragningen är stugorna **Himos, Vällskog, Villa Varpunen, Gustavs 1** och **2**. Med är även **Meripesä**-stugan som tillhör Sydvästra Finlands avdelning. Endast avdelningens medlemmar kan reservera stugan och delta i dens utlottning.

Eventuella lediga stugor under veckorna 23-35 kan bokas normalt efter lottdragningen till 31.8. Stugorna som inte är med i lottdragningen kan reserveras från och med första veckan i mars. Höstens bokningskalender öppnas senare under sommaren.

Kompletteringskursen för förtroendemän ger vishet och trygghet i arbetet som förtroendeman

Finland kommer alltid att ha sjöfart eftersom vi är en "östat". Man arbetar för att sjöfarten i Finland ska förbli lika stark som den alltid varit, konstaterar den nya förtroendemannen Anders Gyllenbögel.

■ TEXT: SAANA LAMMINSIVU

Anders Gyllenbögel och Roope Latja har fått bred information från Sjömans-Unionens förtroendemannakurs som stöd för sitt fartygsarbete.

– Om man är det minsta intresserad av förtroendemannafrågor ska man absolut bli förtroendeman. Då får man djupare kunskaper om kollektivavtal och lagar.

Killarna jobbar på M/s Baltic Princess. Roope Latja är fartygselektriker och förtroendeman på maskinavdelningen. Anders Gyllenbögel är matros och förtroendeman på däckavdelningen.

– Det är andra gången jag går kompletteringskursen. Jag har precis gått grundkursen för förtroendemän. Där gick vi igenom en hel del lagfrågor och kollektivavtal från början till slut. På kurserna betonade de att man inte behöver kunna allt utantill, men att man i fortsättningen vet var man kan hitta information, berättar Anders Gyllenbögel.

Fartygselektriker Roope Latja deltog först i Sjömans-Unionens kompletteringskurs för förtroendemän och gick först därefter grundkursen.

– Jag var redan intresserad av kollektivavtalsfrågor och liknande sedan tidigare, men på kursen fick jag mer information och fick en mycket tydligare bild av saker och ting. Jag vet mer om tolkningar och verktyg och var jag kan söka information.

Förtroendeman med glädje och tillförsikt

Förtroendemannen på M/s Baltic Princess tycker att Sjömans-Unionens kurser är ett bra ställe att knyta kontakter.

– På förtroendemannakurserna träffar man förtroendemän från andra rederier och fartyg. Jag kommer säkert att ha stor nytta av de nya kontakterna, tror Anders Gyllenbögel.

Gyllenbögel är också förtroendeman för ordningsvakter.

– Jag är lite nervös över om jag också kan hjälpa ordningsvakterna, men efter kurserna känner jag mig tryggare i uppgiften som förtroendeman.



BILD: SAANA LAMMINSIVU

Roope Latja (vänster) och Anders Gyllenbögel.



Jag vet mer om tolkningar och verktyg och var jag kan söka information.

KOMPLETTERINGSKURSEN FÖR FÖRTROENDEMÄN anordnas på våren och hösten. Kurserna är två dagar långa och samlar Sjömans-Unionens förtroendemän från olika rederier och fartyg. På kompletteringskursen får man lära sig och höra om alla möjliga aktuella saker som rör de finska sjömännen. Programmet på kompletteringskursen är alltid aktuellt och omväxlande.

GRUNDKURSEN FÖR FÖRTROENDEMÄN är riktad till sjömän som precis blivit förtroendemän. Man kan också gå grundkursen även om det har gått ett tag sedan man valdes till förtroendeman. På grundkursen får man lära sig om kollektivavtal, sjöfartens lagstiftning och aktuella frågor. Sjömans-Unionens experter är utbildare på kurserna. Grundkursen består av tre olika studieomgångar, som är bra att genomföra i turordning.

Förtroendemannautbildning 2026

- | | |
|---|-----------|
| • Grundkurs för förtroendemän | 13.4-16.4 |
| • Kompletteringskurs för förtroendemän | 5.5-6.5 |
| • Försättningskurs för förtroendemän I | 31.8-3.9 |
| • Försättningskurs för förtroendemän II | 5.10-8.10 |
| • Kompletteringskurs för förtroendemän | vecka 43 |

SISÄ-SUOMEN OSASTO

**Pilkkitapahtuma ja kevätkokous
28.3.2026, Tanhuvaaran urheiluopisto,
Savonlinna**

Sisä-Suomen osasto järjestää pilkkitapahtuman koko perheelle lauantaina 28.3.2026 klo 9.30. Samana päivänä 28.3.2026 osaston kevätkokous klo 12.30 alkaen.

Paikka: Tanhuvaaran urheiluopisto,
Moinssalmentie 1042, 57230 Savonlinna

Lauantaiaamulla pilkitään Suurjärvellä, jonka jälkeen ruokailu Tanhuvaaran opistolla.

Osasto tarjoaa osallistujille ruokailun pilkkimisen jälkeen ja kylpylässä käynnin kevätkokouksen jälkeen.

Ilmoittautuminen on toivottavaa, jotta Tanhuvaaran keittiö osaa varautua riittävään ruokailijamäärään.

Ilmoittautumiset:
sisasuomi.smu.fi/yhteystiedot

ITÄKUSTIN OSASTO

Kevätkokous 8.5.2026, Kotka

Hallituksen kokous klo 10 ja sääntömääräinen kevätkokous klo 11.30 alkaen.

Paikka: **Kotkan Seurahuone** (kabinetti Messi, joka sijaitsee Frans & Rosalie bistrin yhteydessä).
Osoite: Keskuskatu 21, 48100 Kotka

Kokouksen jälkeen nautitaan lounas.

Ilmoita osallistumisesi viimeistään 23.4. mennessä:
smu.itakusti@gmail.com

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALAN OSASTO

**Kevätkokous 11.4.2026 klo 15,
Panimoravintola Koulu, Turku**

Matkailu- ja huolinta-alan osaston (010) kevätkokous pidetään lauantaina 11.4.2026 klo 15.00 alkaen.

Osoite: Panimoravintola Koulu,
Eerikinkatu 18, 20100 Turku

Kokouksessa käsitellään: tilinpäätös ja toimintakertomus, sekä toiminnantarkastajien lausunto, muut sääntömääräiset asiat. Kokouksen jälkeen ruokailu. Ilmoittautuminen työpaikalla tai satu.rantoATfinnlines.com. Jäsenet, tervetuloa!

POHJOISEN OSASTO

Kevätkokous 23.5.2026, Oulu

Pohjoisen osaston kevätkokous pidetään 23.5.2026.

Hallituksen kokous: 16.00
Osaston kokous: 17.00

Paikka: Scandic Oulu Station,
Kajaaninkatu 17, 90100 Oulu

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

**Kevätkokous
16.4.2026 klo 16, Turku**

Lounais-Suomen osaston kevätkokous 16.4.2026 klo 16.00 osaston toimistolla (Maariankatu 6b). Ilmoittautumiset kokoukseen maaliskuun 30 päivään mennessä.

Laitathan ilmoitukseesi myös, osallistutko kokouksen jälkeiselle illalliselle ja syötkö liha-, kala- vai kasvisvaihtoehdon. Ilmoittautumiset:
smu.osasto006@gmail.com

**Kesäteatteri Naantalin
Emma-teatterissa 4.6. ja 11.6.**

Perinteinen Kesäteatteri järjestetään Naantalin Emma-teatterissa 4.6. ja 11.6. Näytelmänä Loistojuttu.

Osastolla on 30 lippua molempiin näytöksiin. Liput varausjärjestyksessä jäsen: 20 € ja avec: 25 €. Ilmoittautumiset sähköpostilla: Maksa liput, kun olet saanut vahvistuksen osastolta.

Aktiivijäsenten ilmoittautumiset 15.4.2026 alkaen, eläkeläisjäsenten ilmoittautumiset 1.5.2026 alkaen osaston sähköpostiin: smu.osasto006@gmail.com

Kesäretki

Osasto järjestää myös tulevana kesänä kesäretken, josta tulee lisätietoa maaliskuun lopulla osaston nettisivulle: www.lounaissuomi.smu.fi

ETELÄ-SUOMEN OSASTO

**Etelä-Suomen osaston kevätkokous
pidetään tiistaina 14.4.2026 klo 15
Helsingissä.**

Paikka: osaston toimisto,
Linnankatu 13, 00160 Helsinki

Kokouksen jälkeen mennään syömään
Kolme Kruunua-ravintolaan.

Mepan talviurheilupäivä 9.3.2026

Etelä-Suomen osasto kustantaa jäsenien omavastuun Mepan talviurheilupäivään 9.3.2026. Hae omavastuu palautusta osastolta tapahtuman jälkeen: todista osaston jäsenyys, kuitti maksetusta omavastuusta. Ilmoita tilinumero, jolle palautus tehdään. Lähetä vapaamuotoinen hakemus sähköpostiin: smu009@sci.fi

**40-vuotisjuhlat perjantaina 21.8.2026
Helsingissä**

Etelä-Suomen osasto täyttää 40 vuotta. Juhlat vietetään perjantaina 21.8.2026 klo 13–16 lounasristelyllä Vispilä-aluksella. Iltajuhla klo 18 alkaen ravintola Sipulin talvipuutarhassa (Kanavaranta 7, Helsinki).

Paikkoja rajoitetusti! Ilmoittautumisia otetaan vastaan toukokuusta lähtien. Seuraa ilmoittelua osaston verkkosivuilla: etelasuomi.smu.fi ja Merimies-lehdessä.

ÅLANDS AVDELNINGEN

Värmöte 28.4.2026,
restaurang Nautical, Mariehamn

Ålands avdelningen håller värmöte tisdagen den 28.4.2026 på restaurang Nautical.

Kl 12 inleder vi med gemensam lunch. Välkomna!

In Memoriam

Veijalainen Sohvi

s. 28.8.1946
k. 8.12.2025

Kaipaamaan jäivät,
Jussi, Sari, Tuire ja Pekka perheineen

Kultamerkit / Guldmärkerna

Jussi Helminen

Aila Poikala

Petri Vesterinen



**Turun
työllisyysalue**

**Turun työllisyysalue
MERITYÖNVÄLITYS**

Merityönvälityksessä asioidaan ensi sijassa puhelimitse ja sähköpostilla. Palvelumme on valtakunnallinen.

Yhteyshenkilö:

Ville Källdström / p. 044 7965 015
merityonvalitys.tyollisyysalue@turku.fi
www.tyomarkkinatori.fi

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

Osoite:

Yliopistonkatu 27 A, 20100 Turku.

**Åbo sysselsättningsområde
SJÖMANSFÖRMEDLING**

Med Sjömansförmedlingen utträttas ärenden per telefon och e-post. Vår service är nationell.

Kontaktperson:

Ville Källdström / tel. 044 7965 015
E-post: sjomansformedling.sysselsattningsomrade@turku.fi

Tidsbokning krävs för att uträtta personliga ärenden på plats.

Adress:

Universitetsgatan 27 A, 20100 Åbo.

WWW.SJOFART.AX

Sjömans-Unionen är med på mässan!

SJÖFARTENS DAG

21.5.2026 | MARIEHAMN, ÅLAND



Sjöfartens Dag arrangeras i år **torsdagen den 21 maj** på Alandica kultur och kongress i Mariehamn på Åland.

SJÖFARTENS DAG har ordnats sedan år 2001 och har utvecklats till att bli en mötesplats för hela sjöfartsbranschen. Över 100 företag deltar som utställare. Dagen består i övrigt av seminarier som behandlar bland annat sjöfartsmarknaden, miljö och teknik. Dessutom hålls rederipresentationer för studerande och Rederierna i Finland delar ut förtjänsttecken till sjöfarare.

Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

MERCY SHIPS RACE 20.5.2026

DAGEN FÖRE, det vill säga **onsdagen den 20 maj**, ordnas Mercy Ships Race. Där kan man välja att gå eller springa 5 eller 10 kilometer, anmälningsavgiften går oavkortat till Mercy Ships Race och deras hjälpverksamhet för de allra fattigaste. Vi utmanar företag och organisationer att sponsora sina anställda och vi hoppas på stort deltagande. Det är även möjligt att delta på distans så att du går eller springer där du är!”

MERA INFORMATION OCH ANMÄLNING PÅ
WWW.SJOFART.AX



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2026

Luottamusmiesten peruskurssi	13.4.-16.4.
Luottamusmiesten jatkokurssi I	31.8.-3.9.
Luottamusmiesten täydennyskurssi	5.5.-6.5.
Luottamusmiesten jatkokurssi II	5.10.-8.10.
Luottamusmiesten täydennyskurssi	viikko 43

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:
Heikki Karla / p. (09) 6152 0259 / heikki.karla@smu.fi

Förtroendemannautbildning 2026

Grundkurs för förtroendeman	13.4.-16.4.
Fortsättningskurs för förtroendeman I	31.8.-3.9.
Kompletteringskurs för förtroendeman	5.5.-6.5.
Fortsättningskurs för förtroendeman II	5.10.-8.10.
Kompletteringskurs för förtroendeman	vecka 43

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:
Heikki Karla / tel. (09) 6152 0259 / heikki.karla@smu.fi

Merimies-Unioni

Posti- ja käyntiosoite

John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

Vaihde

+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

Sähköposti

etunimi.sukunimi@smu.fi

Puhelinpalvelu on avoinna
ma, ke-pe klo 10-12 ja 13-14.
Tiistaisin puhelinpalvelumme
on kiinni.

Sjömans-Unionen

Post- och besöksadress

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

Växel

+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-adress

fornamn.efternamn@smu.fi

Telefontjänsten är öppen
mån, ons-fre kl. 10-12 och 13-14.
Tisdagar telefontjänsten är stängd.

AVOIN TYÖTTÖMYYSKASSA A-KASSA

PL 116, 00531 Helsinki
a-kassa.fi

Puhelinpalvelu: 020 690 455

Puhelinpalvelu on avoinna
ma-pe 8.30-12.00

Poikkeukset aukioloissa
voi tarkastaa:
a-kassa.fi/yhteystiedot

E-asioinnin chat palvelee joka
arkipäivä klo 8.30-15.00,
a-kassa.fi/easiointi

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN

PB 116, 00531 Helsingfors
a-kassa.fi/sv

Telefontjänst: 020 690 455

Öppettider för telefontjänsten:
mån-fre 8.30-12.00

Undantag i öppettider meddelas på
A-kassans hemsida:
a-kassa.fi/sv/kontaktuppgifter

E-tjänstens chatt öppen
mån-fre 8.30-15.00,
a-kassa.fi/sv/e-tjansten

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

Puheenjohtaja / Ordförande

Joachim Alatalo

(09) 6152 0223 / 050 529 9206

Sihteeri / Sekreterare

Tetta Härkönen

(09) 6152 0225

Liittosihteeri / Förbundssekreterare

Heikki Karla

(09) 6152 0259 / 050 435 6094

Asiantuntija, lakimies /
ombudsman, jurist

Pia Levin

(09) 6152 0253

Asiantuntija / Ombudsman

Matias Widjeskog

(09) 6152 0226

Asiantuntija / Ombudsman

Niko Heino

(09) 6152 0224

ITF-koordinaattori / ITF-Koordinator

Patrick Kuronen

(09) 6152 0251 / 040 178 7774

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör

Marko Komeri

(09) 6152 0252 / 050 574 6603

Toimittaja/Redaktör

Saana Lamminsivu

(09) 6152 0221

Talous- ja jäsenihteeri / Sekreterare
för ekonomi och medlemsservice

Kirsi Kostiainen

(09) 6152 0217

Jäsenpalvelukoordinaattori /

Medlemstjänstkoordinator

Nina Taivalantti

(09) 6152 0256

Talouspäällikkö / Ekonomichef

Sini-Elina Kärsämä

(09) 6152 0219

TURKU / ÅBO

Maariankatu 6 B, 5. krs.

20100 Turku

Mariegatan 6 b, 5:e våningen,
20100 Åbo

Varaathan etukäteen ajan

asiantuntijatapaamiseen

Mikäli haluat tulla tapaamaan
asiantuntijaa paikan päälle Helsingin
tai Turun toimistolle, varmistaathan
että sinulla on tapaamisaika
etukäteen sovittuna kyseisen
asiantuntijan kanssa.

Tapaamisajan voi sopia suoraan
sähköpostitse tai puhelimitse
kyseisen asiantuntijan kanssa.

Vänligen boka tid i förväg vidmöte med våra ombudsmän

Om du vill träffa en ombudsman på
plats på vårt kontor i Helsingfors
eller Åbo, boka tid med den
ifrågavarande ombudsmannen i
förväg.

Du kan boka tid direkt via e-post
eller telefon med den ifrågavarande
ombudsmannen.