

# MERIMIES

SIJOMANNEN

Eckerö Linen M/s Finlandia

## SUOMEN ENSIMMÄINEN HYBRIDI MATKUSTAJA-AUTOLAUTTA

**MERIMIESTÄ AINA TARVITAAN**  
Raumalla merenkulkualan  
koulutus vahvassa myötäsessä

**KOHTI PAREMPAA TYÖELÄMÄÄ**  
Reilu varustamokulttuuri  
-pilottihanke

**SISÄVESILIIKENNE KEHITTYY**  
Raiteilla ruuhkaa, maantieverkko  
rapautuu, mutta vesitie ei kulu

# MERIMIES

Suomen Merimies-Unioni SMU ry

# SJÖMANNEN

Finlands Sjömans-Union FSU rf

Kannen kuvassa harjoittelija **Roni Autio**  
ja pursimies **Jari Vuori**.

Kuva: **Saana Lamminsivu**.

## Päätöimittaja | Chefredaktör

Saana Lamminsivu

## Ulkoasu ja taitto | Layout

Petteri Mero / Mainostoimisto Knok

## Toimitus | Redaktion

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

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

## Paino

Grano Oy, ISSN 0355-872X

## Posti- ja käyntiosoite | Post- och besöksadress

John Stenbergin ranta 6,  
2. kerros, 00530 Helsinki

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

## Vaihe | Växel

+358 (0)9 615 2020

## Kotisivut | Hemsidor

www.smu.fi

## Sähköposti | E-Post

etunimi.sukunimi@smu.fi  
förnamn.tillnamn@smu.fi

## Ilmoitukset | Annonser

puh. / tel. (09) 615 2020

Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa.  
Tidningen utkommer fyra gånger om året.

## Tilaushinnat

1/1 vuosi/år 25 €

1/2 vuosi/år 15 €

## Ilmestymisaikataulu | Tidtabellen 2026

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



**4 / 35**

M/s Finlandia käyttää osittain sähköä ja osittain polttoainetta

M/s Finlandia använder delvis el, delvis bränsle



**12 / 46**

Reiluuden  
edistämisen keinot  
Sätt att främja rättvisa



**24**

Seminaarissa pohdittiin  
sisävesiliikenteen  
kehittämistä

- 4** Eckerölinen M/s Finlandia
- 8** Eckerö Linen pääluottamusmies  
Kimmo Riivari
- 10** M/s Finlandian osastoluottamusmies  
Jouni Kuutti
- 12** Reilu varustamokulttuuri  
-pilottihanke
- 15** Merimies kysyy, lakimies vastaa
- 16** OSM:n pääluottamusmies  
Turo Ihalainen
- 19** Palkkataulukot
- 22** Merenkulun koulutus
- 24** Logistiikan vuoksi
- 26** 20-vuotias merityöyleissopimus
- 28** Seppo Eskelinen ja kotimaisen  
merenkulun merkitys
- 30** Finnlinesin Naantalin linja
- 32** SMU:n eduskuntavaalitavoitteet 2027
- 35** Eckerö Linens M/s Finlandia
- 38** Turo Ihalainen, huvudförtroendeman  
för OSM
- 41** Lönetabeller
- 44** Eckerö Lines huvudförtroendeman  
Kimmo Riivari
- 46** Pilotprojektet Rättvis rederikultur
- 49** Sjömannen frågor, juristen svarar
- 50** FSUs målen för riksdagsvalet 2027
- 52** Sjöfartsutbildning

## VUOSI VAALEIHIN:

### Suomi saadaan nousuun vain kansainvälisellä kaupalla. Kansan kahtiajako pysäytettävä.

Eduskuntavaalit järjestetään ensi keväänä. Varsinainen vaalipäivä on sunnuntai 18.4.2027. Laivoilla voi äänestää ennakkoon ulkomailla.

**S**uomi on ajettu kolmessa vuodessa ennäkemättömään taantumaan ja työttömyyteen, josta ylösnousemiseksi tarvitaan täysin toisenlaiset otteet, joilla maata on johdettu kuluneet kolme vuotta. **Petteri Orpon** (kok.) oikeistohallitus on vain saksinut, jonka arvet näkyvät maassamme vielä vuosikymmenienkin päästä. Nykyiset alle parikymppiset lapset ja nuoret ovat ikuisesti lama-ajan lapsia, jotka kantavat heikko-osaisuuden jälkiä läpi elämänsä.

Suomea voisi johtaa myös toisin: porvarihallituksen pitäisi olla kaupan ja bisneksen asiantuntija, mutta se on keskittynyt hallitustyössään vain leikkauksiin, jotka kohdistuvat kaikista heikoimmassa asemassa oleviin. Samaan aikaan on tehty ennäkemättömiä tulonsiirtoja ja verohelpotuksia kaikista hyväosaisimmille. Hallitus ei ole pystynyt lunastamaan lupauksiaan edes omalle kannattajakunnalleen: pieniä ja keskusuria yrityksiä on kaatunut. Jopa Elinkeinoelämän Keskusliitto EK:sta on kantautunut tyytymättömyyttä hallituksen toimiin kasvun luomisessa ja työttömyyden hoidossa. Suomi on suossa ja syvällä.

Viisaat johtajat tekevät kaikkensa sen eteen, että kansa ei jakaudu kahtia: jos maan hallitus keskittyy työssään vain sisäpolitiikkaan ja poliisivoimien kasvattamiseen, joka pitää mielenosoittajat kurissa, ollaan diktatuurin tiellä. Suomen nykyhallitus ei ota kantaa äärioikeiston ja vasemmiston nujakointiin, mikä on täysin tuomittavaa. Suomi ei saa ajautua Puolan ja Saksan tielle, jossa on nähtävissä vahvaa ääriilikkeiden nousua. Puolassa 2020-luvun alussa tuomarit vaihdettiin maansilloista hallitusta myötäileviin oikeudenkäyttäjiin. Kaikki lähti liikkeelle aborttilaista koronapandemian aikaan. Puolassa valtaan nousi perinteisiä arvoja edustava oikeistolainen Laki ja Oikeus -puolue (PiS), jossa naisen asema on heikko.

Onneksi Puola sai uuden, eurooppalaisia arvoja ajavan pääministerin, **Donald Tuskin**, vuonna 2023. Tämän jälkeen Puolan tuomioistuinten tilannetta on saatu parannettua, mutta tästä huolimatta konservatiivipuolue Laki ja Oikeus väijyy edelleen varjoissa. Saksassa vahvassa nousussa on laitaioikeistolainen Vaihtoehto Saksalle -puolue (AfD). Suomen on estettävä Puolan ja Saksan tie ja ääriilikkeiden nousu sekä tuomioistuinten politisoituminen. Sivistynyt valtio luottaa demokratiaan ja tuomioistuihin voi luottaa. Kansaa voi ja saa osoittaa mieltään rauhanomaisesti.

Suomen on pysäytettävä kansan kahtiajako ennen kuin railo on kasvanut peruuttamattomaksi. Tämä tapahtuu kansainvälisen kaupan ja kasvun avulla. Suurta velkataakkaa voidaan pienentää vain bisneksen toimin, mikä tarjoaa työtä ja tuo kassavirtaa. Suomen velkataakka on suuri, mutta kuten näemme: leikkaamalla Suomi ei suosta nouse, vaan vajoaa vain yhä syvemmälle.

Suomen on suunnattava katse kansainvälisille markkinoille ja tehtävä maamme tunnetuksi siellä. Aloittaa voi ihan lähialueenkin maista, kuten Saksasta, joka on yhä edelleen suuri kaupallinen toimija. Hyvät yhteistyön edellytykset voisi olla myös Tanskan kanssa. Ja suuressa mittakaavassa katse on käännettävä globaaliin itään ja etelään.

On totta, että kansainvälisillä markkinoilla on muitakin toimijoita. Suomen ei tarvitse olla kaikessa huippu, eikä voikaan, vaan on keskityttävä siihen minkä osaamme, kuten laivanrakennuksen ja merenkulun. Kiinalla on hyvä etumatka vihreässä siirtymässä, mutta Suomi on toiminut Euroopan valtioista hyvinä kirjittäjänä, jonka ansiosta valtiomme on energiantuotannossaan lähes omavarainen. Myös merenkulussa uusien, päästöttömien teknologioiden kehittäminen on Suomelle myös tulevaisuudessa suuri kilpailuetu, jota tulee määrätietoisesti jatkaa.



## SDP:N JUHA VIITALA:

### Merimiesten terveystarkastuksia uudistettava alan työvoiman turvaamiseksi

**SDP:N KANSANEDUSTAJA**, eduskunnan Meriryhmän puheenjohtaja **Juha Viitala** vaatii merellä työskentelevien terveysvaatimusten ja tarkastusprosessien uudistamista, jotta suomalaiset merenkulkijat eivät joudu kohtuutomaan asemaan ja työvoimapula pahene. Viitala on jättänyt asiasta kirjallisen kysymyksen hallitukselle ja edellyttää toimia tarkastuslinjausten yhtenäistämiseksi sekä poikkeuslupien käsittelyn nopeuttamiseksi.

– Suomessa merimieslääkärintarkastuksista on tullut tarpeettoman tiukkoja ja epäyhtenäisiä. Tämä näkyy suoraan siinä, että yhä useampi merenkulkija ei läpäise tarkastusta ja joutuu pitkään poikkeuslupaprosessiin, Viitala toteaa.

Viitala huomauttaa, että poikkeuslupien määrä on Suomessa kaksinkertaistunut viidessä vuodessa, ja

vuonna 2024 niitä haettiin 467. Samalla käsittelyajat venyvät jopa 2,5 kuukauteen, mikä vaikeuttaa työn tekoa sekä merenkulkijoiden että varustamoiden näkökulmasta. Samalla tarkastuskäytännöt vaihtelevat eri lääkäreiden ja toimijoiden välillä. Ruotsissa vastaava prosessi on kevyempi ja nopeampi, ja poikkeuslupia tarvitaan selvästi harvemmin.

– Suomalaista merimieslääkärintarkastusjärjestelmää tulisi tarkastella, ja tehdä siihen tarvittavia muutoksia, jotta se olisi yhdenmukaisempi Ruotsin kanssa. Meidän on varmistettava, että järjestelmä tekee työntekoa eikä estä sitä. Samalla on lyhennettävä käsittelyaikoja ja selkeytettävä lääkärikäytäntöjä, jotta ala säilyy elinvoimaisena ja turvaamme huoltovarmuuden myös kriisitilanteissa, Viitala painottaa.

# ECKERÖLINEN M/S FINLANDIA

on Suomen ensimmäinen  
hybridi matkustaja-autolautta

■ TEKSTI JA KUVAT: SAANA LAMMINSIVU

Helsingin ja Tallinnan välillä purjehtiva M/s Finlandia on Suomen ensimmäinen hybridi matkustaja-autolautta. Laivan kannelle asennettiin keväällä akusto, joka sai nimen Konttinen.



**S**uomalaiset varustamot panostavat vähäpäästöisyyteen ja ympäristöystävällisyyteen. Hiilijalanjäljen pienentäminen on tärkeää, sillä Itämeren halutaan suojella. Samalla säästetään polttoainekustannuksissa. Suomalaisten varustamoiden laivat ovat jäävahvistettuja ja miehistömme osaa purjehdella talviolosuhteissa. On tärkeää, että Suomen tuonti- ja vientikuljetuksia hoidetaan hyväkuntoisilla ja vähäpäästöisillä laivoilla sekä ammattitaitoisella miehistöllä.

Merenkulun huoltovarmuutta testattiin viimeksi korona-aikana. Suomen rajat olivat kiinni, mutta Eckerölinen M/s Finlandia hoisi Suomen huoltovarmuuskuljetuksia Helsingin ja Tallinnan välillä.

– Olemme iso rahdinkuljettaja. Toimme kyydissämme älyttömän määrän rekkoja ja

lääkekuljetuksia sekä muita ensimmäiseksi kyytiin otettavia tavaroita – ja saimme Suomessa talouden ja tavarat pyörimään, vaikkei matkustajia kyydissä ollutkaan, perämies **Jussi Heimala** muistuttaa.

### **Konttisessa 96 Wärtsilän akustoa**

M/s Finlandia aloitti Helsingin ja Tallinnan välisessä liikenteessä vuonna 2012. Vuodenvaihteessa alus kävi telakalla, jossa siihen tehtiin mittavia remontteja:

– Alukseen tehtiin potkuriremontit ja uudistettiin matkustajatiloja. Keulaan vaihdettiin uusi hissi ja perään tuli uusi istumalavakansi. Lattiamateriaaleja vaihdettiin, autokansia maalattiin. Koneeseen tehtiin monenlaisia korjaustöitä ja vakaajat huollettiin. Kannelle asennettavaan Konttiseen

liittyy iso kasa sähkötöitä, perämies Heimala luettelee.

M/s Finlandia on Suomenlahden ensimmäinen osittain sähköä ja osittain polttoainetta käyttävä matkustajalaiva: akuista otetaan virtaa ja akustoa käytetään apukoneiden päästöjen vähentämiseksi.

Finlandia saa jatkossa energiaa 96:sta Wärtsilän akkumoduulista, jotka asennetaan palosuojattuun merikonttiin, eli Konttiseen kannelle 9. Akkupaketti korvaa yhden M/s Finlandian neljästä dieselgeneraattorista. Akkujen avulla tavoitellaan kolmen prosentin vähennystä polttoainekulutuksessa. Laiva käyttää jatkossa vuositasolla noin 500–600 tonnia vähemmän polttoainetta ja kasvihuonepäästöt laskevat. →

## **Meriklusteri on kokonaisuus, joka ei synny vain insinöörien voimin**

### **Mitä suomalainen merenkulku merkitsee pitkän linjan merimiehelle?**

– Kun asiaa katsoo ja lähestyy kansainvälisesti, ensimmäisenä nousee mieleen juuri turvallisuus: Eckeröline-varustamossa on korkea turvallisuuskulttuuri verrattuna moneen muuhun organisaatioon, maahan tai muihin lippuihin, perämies Jussi Heimala arvioi.

M/s Finlandian komentosillalta aukeaa silmien eteen tyypillinen talvipäivä Suomenlahdella: harmaan taivaan poimuista pilkottaa aika ajoin aurinkoa. Jää murtuu M/s Finlandian keulan alla. Alus on itsemurtava, eli se pystyy murtamaan itse jäitä määrättyyn paksuuteen saakka eikä tarvitse jäänmurttajan apua. Useimmat Suomen lipun alla purjehtivat alukset ovat itsemurtavia, toisin kuin ulkomaalaiset alukset.

Merenkulku on niitä lajeja, jossa kilo käytäntöä vastaa tonnia teoriaa, Heimala tuumii.

– Suomalainen merenkulun osaaminen ei ole vain sellaista, että vain tuijotetaan jääkenttää täältä komentosillalta, vaan osaaminen on laaja-alaista merenkulun osaamista. Merimiehet kerryttävät laivalla praktiikkaa ja osaamista, jota voidaan hyödyntää ja käyttää hyödyksi myös esimerkiksi telakkateollisuudessa ja laajemmin meriklusterissa.

– Pidän todella tärkeänä, että merenkulussa ja telakkateollisuudessa tehdään yhteistyötä. Se ei synny vain siitä, että meillä on hyvät insinöörit. Tarvitaan tietoa myös laivatyöstä ja laivan toiminnasta, jota voidaan hyödyntää laivanrakennuksessa. Siitä syntyy suomalainen laatu.

**Laiva käyttää jatkossa vuositasolla noin 500–600 tonnia vähemmän polttoainetta ja kasvihuonepäästöt laskevat.**



M/s Finlandian perämies Jussi Heimala.



Buffet Eckerö.



PopUp Shopista Monika Malm.



Tarjoilija Pia Janssonille tulee pian täyteen 33 vuotta merityötä. Jansson aloitti työt merillä parikymppisenä ja parin vuoden päästä olisi tarkoitus jäädä eläkkeelle: "Merellä voi ehdottomasti tehdä koko työuransa. Suosittelem kaikkille nuorille."

## On olemassa maita, joissa tarkastukset suorittavat Pentel Pick and Ballograf.

– Uuden tekniikan käyttö vaatii miehistöltä uutta osaamista, joka painottuu koneveljien puolelle. Konehuoneessa akut aiheuttavat omat tekniset kommervenkkinsä. Laivan ajaminen ei itsessään muutu millään lailla: pyrimme samanlailla optimoimaan talouden ja trimmin (ajovauhdin) kuin tälläkin hetkellä.

Akusto on laivassa jatkuvassa käytössä. Akkuvirtaa hyödynnetään matkan aikana ja satamissa. Akut ladataan maasähköllä Helsingissä ja Tallinnassa.

## Ulkomaalaisilla miehistöillä ei jää-, saaristo- eikä luotsiosaamista

M/s Finlandia tekee päivittäin kolme lähtöä Helsingistä ja Tallinnasta. Perämies Jussi Heimala purjehtii Suomenlahden yli siis kuusi kertaa päivässä. Merimatka Helsingistä Tallinnaan on lyhyt, vain 90 kilometriä.

– Sinällään tämä on mukava reitti ajaa, sillä tässä tapahtuu koko ajan. Kun on ajanut päivän tässä edestakaisin, niin näkee enemmän tapahtumia kuin purjehdittaessa Itämeren yli Saksaan.

Suomenlahtea pitkin on vilkas poikittaisliikenne. Venäjän satamiin purjehtiva Venäjän varjolaivasto on jokapäiväinen näky. Siitä perämies Jussi Heimalan mieleen tulee merenkulun turvallisuus.

– Muistan, kun öljytankkeri Stemnitsaa tuotiin joskus takavuosina tuolta jäiden läpi Venäjältä, josta se oli hakenut lastia. Alus oli yksirunkoinen säiliöalus – ja sen kulku ei ollut kaunista katsottavaa. Tankkerin ympärillä pyöri koko ajan kaksi jäänmurtajaa, jotka yrittivät avustaa sitä jäiden keskeltä. Stemnitsa oli ottanut kunnolla osuaa – mutta onneksi siinä ei ollut reikää.

## Ulkomaalaisilla aluksilla paperit ja todellisuus eivät aina kohtaa

Perämies Jussi Heimala näkee työssään ulkomaalaisia, heikkokuntoisia aluksia, jotka kyntävät pitkin jäistä Suomenlahtea. Helsingin Sanomien ja virolaisen Delfimedian tutkivat toimittajat tekivät ansiokkaan tutkivan jutun Suomenlahtea pitkin purjehtivista Venäjän varjolaivoista (8.3.2026). Helsingin Sanomien mukaan miehistön osaamattomuus on varjolaivaston suurimpia riskejä. Alusten miehistöluetteloista löytyvät kansallisuudet ovat kolmansista maista, joiden merikouluissa ei opeteta jäissä ajamista.

– Ulkomaalaisilla varustamoilla ja miehistöillä saattaa olla ihan erilainen turvallisuuskulttuuri kuin Suomessa: alukset ovat huonompikuntoisia ja miehistöltä puuttuu luotsiosaaminen, saaristo-osaaminen ja jääosaaminen, Heimala tietää.

– On olemassa maita, joissa tarkastukset suorittavat Pentel Pick and Ballograf. Paperit ovat kunnossa, mutta todellisuus ei vastaa sitä mitä papereissa sanotaan: tässä on nähty kaikenlaista.

## On oltava suomalaista porukkaa hoitamaan merikuljetukset tilanteen niin vaatiessa

Yli 96 prosenttia Suomen rahdista Euroopan suuntaan kulkee meritse, eikä sille ole mitään vaihtoehtoa.

– Jos pitää kuljettaa isoja määriä tavaraa nopeasti ja paljon, niin ainoa reitti Suomesta on meritiet. Jos meillä ei ole meritien hallintaa omissa käsissä, eli kalustoa, niin meillä ei ole kuljetusmahdollisuuttakaan.

– Ei tuolta ulkomailta kukaan halua laittaa tuolta ulkomailta laivaansa vaaraan, jos tilanne alkaa muuttua Suomenlahdella huonoksi – tai sitten rahdin hinta on jotain ihan muuta, mitä voidaan kuvitella. Huoltovarmuuden kannalta tämä on iso juttu, perämies Jussi Heimala muistuttaa.



Hovimestari Tuomo Paloranta ja tarjoilijat Kirsi Nevalainen, Jenniina Hiltunen ja Neea Nieminen.

## Eckerö Buffet

### Uusi linjasto vähentää jonottamista ja joustavoittaa ruokailua

Eckerö Buffetin sisääntulo uudistui. Ruokailijat kulkevat buffetiin porttien kautta. Portti aukeaa matkustajakortin qr-koodilla, jolloin pääsee kulkemaan suoraan portista. Portti näyttää asiakkaan pöytänumeron, jonka voi tarkistaa myös Eckerölinen sovelluksesta. Buffetissa ruokailu sujuvoituu ja nopeutuu, kun asiakkaat voivat kulkea alueelle itsenäisesti aiemman jonottamisen ja pöytiinohjauksen sijaan.

M/s Finlandian buffet koki ison muodonmuutoksen.

- Meillä oli ruoat aikaisemmin useammassa eri pisteessä. Nyt kaikki ruoat ovat samassa linjastossa. Uuteen linjastoon tulivat kylmä-/kuumalevyt, joiden ansiosta linjastoa pystytään muokkaamaan jatkuvasti tai tarpeen mukaan. Linjasto on säädettävissä esimerkiksi sen mukaan paljonko, aluksella on ruokailijoita. Uusi kylmä-/kuumalevy tarjoaa monia mahdollisuuksia, hovimestari **Tuomo Paloranta** kertoo.

Uusi linjasto on pitkä, soikea pöytä, jonka ympärille on jätetty leveä käytävä. Uusi linjasto sujuvoittaa ja nopeuttaa matkustajien asiointia buffetissa: asiakkaat saadaan jaettua eri puolille linjastoa.

- Uusi linjasto mahdollistaa esimerkiksi aamiaiseen kuusi identtistä kattausta/lähtöä. Ruokailijat jakautuvat linjastolle laajemmalle alueelle ja jonotus vähenee. Yhdestä aamiaislähdöstä löytyy sekä kylmä- että kuumalevy. Jälkiruoat ovat omalla paikallaan näyttävästi linjaston päässä.

- Asiakkaan ei tarvitse jonottaa aina uuteen pisteeseen, kun meillä on tarjolla samassa pisteessä suoraan: alkupala, kylmätuotteet ja lämmintuote.



Linjaston kaikissa osissa on käytettävissä myös kylmät ylähyllyt, joita voidaan hyödyntää. Kylmillä ylähyllyillä voidaan tarjolla esimerkiksi salaatteja. Illallisbuffettiin linjasto voidaan pyöryttää täysin uuteen malliin ja käyttää kylmä-kuumalevyjä isompina alueina, mikä mahdollistaa kulloiseenkin ruokailuun sopivan tarpeen.

### M/s Finlandian ruoista 80 prosenttia valmistetaan laivakeittiössä

Eckerö Buffetin menut vaihtelevat sesonkien mukaan.

- Vuosi on jaettu viiteen eri sesonkiin: nyt meneillään ovat talviherkut, hovimestari Tuomo selostaa.

Herkkujen maistelu ei jää pelkkiin vuodenaikoihin, vaan ruokailijoille tarjotaan erilaisia makuja maailmalta.

- Meillä on eri maateemoja, kuten tällä hetkellä Amerikka. Kevätkaudella tarjolla on kevätkauden makuja, kuten parsaa ja aasialaisia makuja. Kesällä nautitaan saaristolaispöydästä ja Välimeren mauista. Syksyllä siirrytään klassikoiden ohella Lähi-Idän makuihin. Loppuvuosi on pyhitetty juhlapyhille ja suomalaisten perinneruokien lisäksi tarjolla on muiden maanosien juhla-kauden herkuja.

M/s Finlandiassa ruoka valmistetaan todella pitkälle itse.

- Pyrimme käyttämään mahdollisimman paljon kotimaisia tuotteita ruoanvalmistuksessa. Ruokamme omavalmisusaste on 80 prosenttia omassa keittiössä. Ruokamme on laadukasta ja itse tehtyä sekä vastuullista.

**Eckerö Linen  
pääluottamusmies  
Kimmo Riivari:**

## **Työlainsäädännön heikennykset ja nuorten järjestäytyneisyyden lasku huolettavat**

■ TEKSTI JA KUVAT: SAANA LAMMINSIVU



Kimmo Riivari.

**K**immo Riivari on toiminut 2,5 vuotta Eckerö Line -varustamon pääluottamusmiehenä. Tuona aikana **Petteri Orpon** (kok.) oikeistohallitus on heikentänyt työelämän lainsäädäntöä kaikin mahdollisin keinoin. Pääluottamusmiehen mukaan muutokset näkyvät laivalla ja ilmapiiressä. Työntekijät ovat huolissaan työstään ja toimeentulostaan.

– Työlainsäädäntöön tehdyistä muutoksista keskustellaan koko ajan. Saan paljon kysymyksiä siitä, että kuinka monet näistä heikennyksistä koskettavat meitä? Monet ovat huolissaan siitä, mihin tämä kaikki johtaa.

### **Hallituksella kiire viedä viimeiset heikennykset maaliin ennen vaaleja**

Suomen hallituksen tekemät leikkaukset ovat olleet mittavia ja kohdistuneet työväestöön sekä kaikista heikoimmassa asemassa oleviin. Suurituloisimmilta ei ole viety mitään, vaan heidän varallisuuden kasvattamisen mahdollisuuksia on parannettu.

– Hallitus on leikannut nopealla aikataululla mittavasti työntekijöiltä. Samaan aikaan seurataan, miten työväestö reagoi muutoksiin ja mahdollisesti testataan sitä, kuinka paljon leikkauksia voidaan tehdä vielä lisää.

Eduskuntavaalit käydään ensi keväänä 2027. Hallituksella on kiire toteuttaa viimeiset toimet, joilla saadaan suomalainen sopimusyhteiskunta murenemaan.

– Olen todella huolissani, mihin työelämä on menossa. Vaikuttaa siltä, että oikeistohal-

lituksen tavoitteena on heikentää työlainsäädäntöä ja sopimusyhteiskuntaa, jotta palattaisiin ajassa taaksepäin siitä mihin nyt on päästy.

Kokouksen puoluekokous pidetään kesäkuun puolivälissä, jossa jatketaan julkisuuteen vuotaneiden tietojen perusteella työelämä tavoitteiden tarkastelua. Kokoomus haluaa lisätä yritys kohtaisten työehtosopimusten syntymisen edellytyksiä, tarkastella kriittisesti yleissitovuutta, edistää paikallista sopimista poikkeamalla työlainsäädännön määräyksistä ja luopua työntekijän takaisinottovelvollisuudesta.

Eckerö Line -varustamon pääluottamusmies Kimmo Riivari pitää esityksiä työntekijän näkökulmasta todella huolestuttavina.

– Kuinka monella työntekijällä on tietämystä ja taito neuvotella itse omista työehdoistaan suoraan työnantajan kanssa? Tai huolehtia ja pitää huolta itse omista oikeuksistaan työelämässä?

### **Hallituksen tavoitteena murtaa yleissitovuus**

Mikäli oikeistohallituksen esitykset toteutuisivat, voimme sanoa hyvästit toimivalle sopimusyhteiskunnalle. Suomi on tämän jälkeen villi länsi, jossa jokainen on oman onnensa seppä, Riivari pelkää.

– Kuinka monella on tietoa, mitä yleissitova työehtosopimus tarkoittaa? Termit ovat vaikeita: yleissitova työehtosopimus takaa samalla alalla työskenteleville työntekijöille

vähimmäispalkat ja työehdot, joita ei voi alittaa. Yleissitova työehtosopimus on valtakunnallinen sopimus, jota kaikkien työnantajien on noudatettava minimiehtona, vaikka he eivät kuuluisi työnantajaliittoon.

Oikeistohallitus heikensi heti ensitöinään työntekijöiden lakko-oikeutta. Nyt jäljellä on vielä yritys murtaa viimeisetkin rippeet sopimusyhteiskunnasta, eli romuttaa yleissitovuus. Ajatus siitä, että työntekijöillä ei ole vähimmäispalkkaa tai työehtoja on kammottava.

Yksin neuvottelemisen tarkoittaisi käytännössä sitä, että työnantaja sanelee työntekijälle työehdot, joihin ei ole paljon vastustamista. Tähän työnantajaleiri juuri nyt pyrkii.

– Työntekijöiden ainoa keino selvitä on järjestäytyminen, eli ammattiliittoon kuuluminen. Työntekijöiden ryhmäpaine ja neuvotteluvoima ovat vastavoima työelämän heikennyksille. Yksittäisen työntekijän on vaikea puolustaa oikeuksiaan, mutta porukassa on joukkovoimaa.

### **YTK – ei mitään tekemistä merenkulun kanssa**

Eckerö Linen pääluottamusmies Kimmo Riivari on kiinnittänyt huomiota työelämään juuri saapuneisiin nuoriin, jotka pitävät asioita helposti itsestään selvyytenä eivätkä ole kiinnostuneita liiton jäsenyydestä.

– Olen todella huolissani, mihin järjestäytymättömyys voi pitkällä aikavälillä johtaa.

Nuoret pitäisi saada kiinnostumaan ammatti-liitosta. Tässä meillä kaikilla on varmasti paljon yhteistä tekemistä, miten saamme nuoret mukaan.

Merimies-Unioni on merimiesten edunvalvoja, joka neuvottelee työehtosopimuksia, mutta myös vaikuttaa alaan lainsäädännöllisellä tasolla.

– Yleinen työttömyyskassa YTK on nuorten silmissä houkutteleva, halvempi vaihtoehto työttömyysturvaksi, mutta se ei neuvottele työehtosopimuksia, eikä pidä huolta merenkulkijoiden edunvalvonnasta, pääluottamusmies Kimmo Riivari muistuttaa.

### 1:1-vuorottelujärjestelmä syntyi 1980 suuren työtaistelun kautta

Esimerkki suomalaisen merimieskunnan yhteisen joukkovoiman onnistumisesta on 1:1-vuorottelujärjestelmä, joka ei ole ollut aina käytössä suomalaisilla kauppa-aluksilla.

Pääluottamusmies Kimmo Riivari tuntee Merimies-Unionin historian: Merimies-Unionin hallitus halusi oikeista vuonna 1979 laivatyöntekijöiden vinoutuneita palkkoja. Tämän lisäksi haluttiin lyhentää merenkulkijoiden työaikaa, jotta voitaisiin siirtyä kahden miehistön järjestelmään eli niin sanottuun 1:1-vuorotteluun.

Vuorottelujärjestelmää ei saatu aikaan pelkillä neuvotteluilla, vaan Merimies-Unioni joutui antamaan ulkomaanliikennettä koskevan lakkovaroituksen 29. helmikuuta 1980. Vuorottelujärjestelmän syntymiseksi jouduttiin suureen työtaisteluun, joka alkoi lopulta 27. maaliskuuta 1980. Jäänmurtajat olivat pysähtyneet jo kaksi päivää aikai-

semmin. Suomalainen kauppamerenkulku seisautui keväällä 1980 kokonaan. Päällystöliitot liittyivät mukaan työtaisteluun. Jäänmurtajien lisäksi työnseisaukset koskivat 164 kauppalaivaa.

Riitapukarit tapasivat valtakunnansovittelijan luona 17. huhtikuuta 1980, mutta Merimies-Unioni hylkäsi työnantajien esityksen. Uusi tapaaminen järjestettiin valtakunnansovittelija **Keijo Liinamaan** luona 29. huhtikuuta 1980. Merimies-Unionille sopi valtakunnansovittelijan ehdotus palkkaratkaisusta, mutta se torjui työnantajien vaatimuksen miehityssopimuksien uusimisesta siten, että kustakin aluksesta vähennettäisiin keskimäärin 1,5 tointa.

Tästä huolimatta neuvottelut jatkuivat valtakunnansovittelijan luona ja neuvottelutulokseen palkkaratkaisusta päästiin jo seuraavana päivänä. Neuvottelutulokset saatiin aikaan myös siitä, että työntekijöiden vuorottelu tuli järjestää vähintään suhteessa 2:1. Esimerkiksi kahden viikon työskentelyn jälkeen merimiehille kuului siis viikko vapaata. Unioni tavoitteli 1:1-vuorottelua.

Merimies-Unioni sopi vuoden 1980 loppuun mennessä kahden miehistön järjestelmän soveltamisesta seitsemässä matkustajalaivassa ja kymmenessä muussa aluksessa. Näin sai alkunsa nyt tuntemamme 1:1-vuorottelujärjestelmä.

### Moderni orjuus

Helsingin Sanomien toimittaja **Paavo Teittinen** kirjoitti kirjan *Pitkä vuoro*, joka paljastaa työntekijöiden laajamittaisen riiston Suomessa. Teollisuusliitto jakoi kirjan kaikil-

le kansanedustajille. Eduskuntavaaleihin on vajaa vuosi ja hallituspuolueiden on pestävä kasvonsa. Kokoomuksen varapuheenjohtaja **Karoliina Partanen** esittää: ”moderni orjuus on kitkettävä juurineen”. Mitä ajatuksia tämä herättää?

– Nyt istuva Suomen hallitus on tehnyt mittavimmat työelämäheikennykset, joita Suomessa koskaan aiemmin on tehty. Tuntuu kaksinaamaiselta, että miten samanaikaisesti voidaan luoda lainsäädäntöä, joka antaa jopa mahdollisuuden modernille orjuudelle, Eckerö Line -varustamon pääluottamusmies Kimmo Riivari huokaa.

Suomi oli yhdeksättä vuotta peräkkäin onnellisin valtio maailmassa. Olemmeko sulkeneet silmämme toiselle todellisuudelle, joka on aivan silmiemme edessä.

– Kuuntelin Paavo Teittisen kirjan ja olen jopa vihainen itselleni siitä, että miten olen sulkenut silmäni sille mitä meillä on jo nyt tapahtunut: Suomeen on saapunut muualta paremman elämän toivossa ihmisiä, jotka joutuvat Suomessa riistetyiksi. Samaan aikaan kantasuomalaiset on tyytyväisiä siihen, että saavat mahdollisimman halvalla tuotteita ja palveluita, kuten lounaita ja toimistosivouksia. Kun katsomme asioita läpi sormiemme syyllistymme siihen, miten ulkomaalaiselle vieressämme ei makseta palkkaa tai häntä kohdellaan kaltoin.

Isot, kansainväliset yritykset, ovat joutuneet puhdistamaan mainettaan kirjan julkaisemisen jälkeen. Ulostuloissa on jopa vähätelty mitä työntekijöille on tapahtunut tai annettu ymmärtää, että riisto ei ole niin laaja-alaista kuin kirja antaa ymmärtää. →

**M/s Finlandialla työskentelee maahanmuuttajia, joita ei ole otettu laivalle töihin siksi, että he olisivat halvempia, vaan he ovat tasavertaisia merimiehiä suomalaisten rinnalla, joille maksetaan työstä sama palkka.**



## Wolt perustuu halpatyövoimaan ja riistoon

Moderni orjuus on laaja-alainen ilmiö, jota harjoittavat myös kantasuomalaiset. Rärkeimpiä esimerkkejä ovat marjanpoimijat ja suomalaisten luoma Wolt ja muut alustataloudet, jotka mahdollistavat ihmisten riiston. Woltin perustaja **Miki Kuusi** on Suomen rikkaimpia ihmisiä, joka on Woltin jälkeen siirtynyt jo uuden alustatalouden pariin. Wolt-kuljettajien huonoista työoloista ja riistosta on kirjoitettu paljon, mutta kukaan ei ole uskaltanut kritisoida Kuusen perustamaa alustatalousjärjestelmää, joka on luotu halpatyövoiman ja heikkojen/puuttuvien työehtojen pohjalle ja levinnyt kansainväliseksi. Koska Wolt on Suomen menestyneimpiä startup-yrityksiä, kukaan ei uskalla kritisoida ääneen, että kyseessä on alustatalous, jonka toiminta perustuu moderniin orjuuteen.

– Miki Kuusi on nostettu Suomessa vain jalustalle, että wow, nyt hän on saanut luotua taas uuden alustatalouden ja kuinka paljon veroeuroja on maksettu valtiolle. Itse vastustan enkä käytä mitään näitä alusta-

talouden palveluita juuri siitä syystä, kun työntekijöistä on tehty niissä pakkoyrittäjiä, jotka joutuvat kantamaan itse kaiken vastuun, pääluottamus Kimmo Riivari kertoo.

## Eckerö Line työllistää maahanmuuttajia, joille maksetaan sama palkka kuin suomalaisille

Kimmo Riivari työskentelee Eckerö Line -varustamon matkustaja-autolautta M/s Finlandialla pääluottamusmiehenä ja hyttisiivoojana. Riivari kehuu työnantajaansa siitä, että tämä tarjoaa työtä lukuisille Suomeen muuttaneille ja sittemmin suomalaistuneille maahanmuuttajille, jotka saavat työstään saman palkan kuin kaikki muutkin.

– On onni, että aluksellemme on tullut ja otettu työntekijöitä muualta. Heitä ei ole otettu laivallemme töihin vain siksi, että he olisivat halvempia, vaan he ovat tasavertaisia merimiehiä suomalaisten rinnalla, joille maksetaan työstä sama palkka. Maahanmuuttajat ovat tulleet muualta Suomeen töihin ja asettuneet tänne sekä ylläpitävät yhdessä kantasuomalaisten kanssa yllä meriliikenteen huoltovarmuutta.



Paavo Teittisen *Pitkä vuoro* paljastaa työntekijöiden laajamittaisen riiston Suomessa. Kansi: Jenni Noponen.

## M/s Finlandian osastoluottamusmies Jouni Kuutti: MERENKULKIJAT OVAT HUOLISSAAN OMISTA TYÖPAIKOISTAAN

■ TEKSTI JA KUVA: SAANA LAMMINSIVU

Merenkulkijat ovat huolissaan omista työpaikoistaan. Suomen heikko taloustilanne näkyy risteilymatkustamisessa.

– Hallitus paasaa Suomen heikosta taloustilanteesta: työpaikkoja menee ja ihmisten pitää säästää. Sitten ihmiset säästävät, eikä lähdetä reissuun, sanoo M/s Finlandian osastoluottamusmies **Jouni Kuutti**.

Ensin työpaikat katosivat työväestöltä. Nyt tekoäly vie toimeentulon valkokaulusväeltä. Helmikuussa 2026 Suomessa oli 312 000 työtöntä, mikä on 49 000 enemmän kuin vuotta aiemmin.


– Jos taloudesta toinen on työttömänä, niin ei lähdetä risteilemään. Jos lähdetään, ostokset ovat pienempiä. Rahat ovat monilla vähissä.

### Ekstraajille ei ole keikkaa kuten aiemmin

M/s Finlandia tekee päivittäin kolme lähtöä Helsingistä Tallinnaan ja takaisin. Aluksella työskentelee ekstraajia, joihin työn vähäisyys on kohdistunut ensimmäisenä.

– Meilläkin on pitkään ekстранeita, joille ei ole hommia. Ei oteta keikkatyöntekijöitä, kun on hiljaista. En ihmettele, että monet miettivät jo alan vaihtoa ja maihin töihin menoa, että jostakin saisi toimeentuloa, osastoluottamusmies ymmärtää.

Merenkulkijoiden ei ole helppoa löytää korvaavaa työtä maista, eikä töitä ole tällä hetkellä helposti saatavilla. Eniten ekstraajia työskentelee laivan talous- ja hotelliosastolla.



**Merille töihin saapuvat nuoret ovat kaikki hyviä työntekijöitä ja osaavat työt hyvin.**

– Jouni Kuutti

Jouni Kuutti

– Laivan talousosastoilla on töissä työntekijöitä, jotka ovat työskennelleet useita vuosia tai koko työuransa merillä. He ovat ammattimerenkulkijoita, jotka ovat erikoistuneet laivatyöskentelyyn ja he osaavat toimia laivalla vaativissakin erikoisolosuhteissa, Jouni Kuutti muistuttaa ja katsoo laivaikkunasta Itämerelle.

### **Suojaosan poisto oli hallitukselta tyhmä tempu**

Hallitus poisti työttömyysturvan ja asumistuen suojaosan vuonna 2024. Suojaosan poisto kohdistuu varsinkin osa-aikatyötä tekeviin, jotka saivat aiemmin tienata 300 euroa kuussa, ilman että se heikentää etuuksia.

Nyt jokaisesta tienatusta eurosta ”sakotetaan”: jokainen työssä ansaittu euro leikkaa työttömyystukea 50 senttiä. Jos työtön ansaitsee pätäkätöissä 300 euroa kuukaudessa, se pienentää nyt työttömyystukea 150 euroa. Ennen suojaosan poistoa (eli vuotta 2024) 300 euroa sai pitää kokonaan itsellään.

– Suojaosan poisto on vaikuttanut ihmisten elämään todella paljon ja oli tyhmä tempu. Aiemmin sait tienata määrätyn määrän,

mutta nyt ei kannata tulla töihin edes päiväksi, koska se vaikuttaa etuuksiin, Kuutti tietää.

Hallituksen tavoitteena oli saada suojaosa poistolla osa-aikaiset työntekijät vakituisiin töihin. Toisin kuitenkin kävi ja työttömyysluvat lähtivät räjähdysmäiseen nousuun.

### **Nykypäivän nuoret ovat osaavia ja valveutuneita**

Jouni Kuutti työskentelee itse M/s Finlandian kokouskeskuksessa. Hänellä on enää viisi vuotta eläkkeeseen ja hän toivoo saavansa tehdä töitä merillä eläkepäiviinsä saakka. Kuuttiin mukaan tärkeä tehtävä on toimia esikuvana työelämään saapuville nuorille.

– Merille töihin saapuvat nuoret ovat kaikki hyviä työntekijöitä ja osaavat työt hyvin. Huomaa, etteivät he ole sellaisia, että kotona on kannettu kaikki eteen tai jos on, niin he osaavat tehdä hyvin töitä.

Aurinko paistaa ja keväinen Tallinna kutsuu. M/s Finlandialle saapuu kesäksi kesätyöntekijöitä. Osastoluottamusmies Kuutti kertoo heille Merimies-Unionista ja liiton jäsenyydestä.

– Nykyajan nuoret ovat aika valveutuneita ja lukevat lehtiä.

Kuutti itse aloitti merillä keikkahommat vuonna 1999 ja vakituisena 2016.

– Alusta lähtien pyydettiin maista merille töihin. Tein maissa Postissa töitä ja lopulta hommat muuttuivat siellä niin paljon, että lähdin kokonaan merille.

### **Meritessit oppii kyllä**

Merillä on oma lainsäädäntö ja työehtosopimukset, jotka eroavat paljon maapuolesta.

– Meritessit oppii kyllä. Aika paljon minulta kysellään luottamusmiehenä samoista asioista, kuten palkoista. Myös vanhempainvapaista tulee paljon kysymyksiä sekä lomista.

Jouni Kuutti työskenteli luottamusmiehenä myös Postissa ja tuntee väkeä PAU:sta.

– Luottamusmiehen työ itsessään on siinä määrin samaa merillä ja maissa: autamme jäseniä, Kuutti toteaa.

Merimies-Unionin järjestämät luottamusmiesten täydennyskurssit ovat hyvä foorumi saada uutta tietoa liiton asioista ja merenkulun ajankohtaisista, Kuutti vakuuttaa.



## Reilu varustamokulttuuri -pilottihanke

# REILUUDEN KOKEMUKSET JA REILUUDEN EDISTÄMISEN KEINOT

■ TEKSTI: SAANA LAMMINSIVU

**Reilu varustamokulttuuri -pilottihanke on ensimmäinen askel kohti parempaa työelämää merenkulussa.**

**R**eilu varustamokulttuuri -pilottihanke kartoitti merenkulkijoiden kokemuksia reiluiden hankkeista kerättyä tietoa ja käytännön toimintatapoja on jalkautettava laivoihin ja varustamoihin, jotta asiat oikeasti muuttuvat eivätkä jää vain tyhjäksi sanahelinäksi.

Merenkulun työ- ja kulttuuri on murroksessa. Alan vetovoimaan, työhyvinvointiin ja turvallisuuteen kohdistuu kasvavia paineita. Osaajat on saatava pysymään alalla. Työn merellä on sujuttava turvallisesti. Merenkulkijoille reiluus tarkoittaa tasapuolista, kunnioittavaa kohtelua. Millä käytännön keinoilla reiluutta voidaan vahvistaa? Tätä tutkittiin kaksivuotisessa pilottihankkeessa Reilu varustamokulttuuri.

Reilu varustamokulttuuri -pilottihanke käynnistyi keväällä 2024. Hanke toteutettiin Merimieseläkekassan toimesta. Ohjausryhmään osallistui Suomen Varustamot. Pilottivarustamoina mukana olivat ESL Shipping, OSM Thome ja Tallink Silja.

– Merenkulkijoilta saadut palautteet ovat olleet vuosikymmeniä tiedossa, mutta nyt tieteellisesti dokumentoitu, Suomen Varustamoiden työmarkkina- ja lakiasiainjohtaja **Maija Mattila** totesi hankkeen julkaisuutilaisuudessa.

Suurista rahtivarustamoista Finnlines ei ollut mukana pilottihankkeessa, mutta syytä olisi. Reilu varustamokulttuuri -pilottihanke tuotti paljon kokemuksia ja tietoa, jota pitäisi jalkauttaa myös Finnlinesille, josta on kantautunut paljon tietoa aluksilla esiintyvistä puutteista. Yle SVT uutisoi 11. helmikuuta 2026 M/s Finnsiriuksesta, jossa miehistölle ei tarjottu riittävästi lepo-

aikaa: Finnsiriuksella esiintyi yli 800 työaikarikkomusta viiden viikon sisällä. Tämä lienee ennätys Suomen lepoaikarikkomusten määrässä.

### Hankkeen toteutus

Reilu varustamokulttuuri-hankkeen tavoitteena oli ymmärtää, millaisina reiluiden kokemukset näyttäytyvät merenkulun työyhteisöissä ja löytää käytännön keinoja, joilla reiluutta voidaan vahvistaa laiva-arjessa. Hankkeen toteuttivat **Anna Savonen** ja **Jenni Spännäri** (CoHumans).

Hankkeen toteutus koostui kyselystä (480 vastaajaa), haastatteluista sekä aluksilla pidetyistä työpajoista ja reiluuskokeiluista. Reiluutta tarkasteltiin erityisesti kolmen näkökulman kautta: reiluus jaettuna kokemuksena, reiluus kehittämisessä ja reiluus jokaisen toimijuutena.



## **Merenkulkijoille reiluus tarkoittaa tasapuolista, kunnioittavaa kohtelua. Millä käytännön keinoilla reiluutta voidaan vahvistaa?**

### **PILOTTIHANKKEEN PÄÄHUOMIOT**

#### **1 Reiluus on merenkulkijoille tärkeää**

Reiluus on **vetovoimatekijä** ja **motivatiolähde**. Monet vastaajat kuvasivat työyhteisöjään pääosin reiluiksi, erityisesti kollegojenvälisen vuorovaikutuksen osalta. Myös **luottamus kollegoihin** on vahva. Johtamiskulttuuri on muuttunut kuuntelevampaan suuntaan.

#### **Ristiriita julkilausuttujen arvojen ja arjen toiminnan välillä**

Jos arvot ja käytännöt eivät kohtaa, halutaan vetäytyä, vaihtaa työpaikkaa tai jopa koko alaa. Osa vastaajista kuvasi tilanteita, joissa taloudelliset intressit asetetaan henkilöstön hyvinvoinnin edelle. Koetaan, että merenkulkija on vain numero. Kokemus kuormittaa ja heikentää luottamusta, erityisesti nuorten työntekijöiden kohdalla, joille epäkohtiin puuttuminen koetaan riskialttiiksi.

**Kehittämiskykyisyys:** pohditaan, onko kehittämishankkeiden tarkoituksena aidosti parantaa arkea vai lähinnä kaunistella kuvaa ulospäin? Merenkulkualan nopeat muutokset, organisaatiouudistukset, henkilöstövähennykset, pakolliset työnkierrot ja teknologinen murros ovat lisänneet epävarmuutta ja sopeutumispainetta.

#### **2 Reiluuden kokemukset jakautuvat**

Työyhteisöissä esiintyy sekä vahvaa yhteishenkeä että epäluottamusta. **Miehistön ja päällystön** kokemukset eroavat. Miehistöön kuuluvat raportoivat, että joitakuista suositetaan työyhteisössä, jotka näkyvät arjessa konkreettisina tilanteina kuten työvuorojen jakautumisena, palautteena ja kuulluksi tulemisena.

**Rahti- ja matkustajaliikenne:** rahti-liikenteessä luottamus näyttää arjen sujuvuutena ja turvallisuutena. Matkustaja-

liikenteessä korostuvat vuorovaikutus ja ilmapiiri.

Täydentävissä ryhmähaastatteluissa korostuivat ihmisten väliset konfliktit, palautekulttuurin haasteet sekä kokemus esihenkilön etäisyydestä arjen työstä.

**Toimijuus:** osa vastaajista kertoo toimivansa aktiivisesti epäreiluutta havaitessaan, toinen suuri ryhmä vaikenee pelon, väsymyksen tai aiempien kokemusten vuoksi. Erityisesti määräaikaiset ja keikkaluonteisessa työssä olevat kokevat puuttumisen riskialttiiksi.

Sukupolvet eroavat toisistaan siinä, mitä pidetään tavoiteltavana työkäytöksenä tai palautekulttuurina.

#### **3 Reilu ihmisten johtaminen lähiesihenkilötyössä on tärkeä kehittämisteema**

**Reiluus lähiesihenkilötyössä** on merenkulun työyhteisöissä keskeinen kehittämisteema.

Epäreiluun kokemukset liitetään usein ihmisten johtamisen arkeen. Kokemukset suosimisesta ja epäkohtiin puuttumisen hitaudesta rapaattavat luottamusta ja kuormittavat henkilöstöä.

Hankkeen vastauksissa esille nousivat **epäviralliset sisäpiirit**, jotka voivat näkyä rekrytoinnissa läpinäkyvyyden puutteena, toisille jaettavana parempina työvuoroina, joustoina tai etenemismahdollisuuksina, kun toiset työntekijät jäävät näkymättömiksi. Miehistön vastauksissa nousi esiin yksipuolinen palaute ja että hiljaista tietoa ei hyödynnetä.

**Esihenkilöiden passiivisuus:** tehdyt ilmoitukset eivät johda konkreettisiin toimenpiteisiin. Erityisesti häirintään tai kiusaamiseen liittyvissä tilanteissa puuttuminen näyttöä joillekin vastaajille hitaana.

Monissa varustamoissa **työtä esihenkilötaitojen vahvistamiseksi jo tehdään, mutta työn laajentaminen ja jatkaminen** on pilottihankkeen tulosten valossa tärkeää. Merenkulussa johtamiskulttuuri kytkeytyy myös **turvallisuuteen**.

Hankkeen vastauksissa oli myös myönteisiä signaaleja: useat vastaajat kuvaavat **esihenkilöitä, joiden kanssa on helppo keskustella, ja jotka tukevat avointa ilmapiiriä**. Autoritäärisestä johtamistyylistä on siirrytty kuuntelevampaan ja arvostavampaan työotteeseen.

#### **4 Avoimen keskustelun turvallisuus on avain reiluuteen**

Reilu varustamokulttuuri -pilottihankkeen työpajoissa kaikkein **vahvimmin esiin nousut teema oli avoin keskustelu**.

Reiluus ei toteudu vain sääntöinä tai periaatteina, vaan ennen kaikkea siinä, uskalletaanko työyhteisössä puhua vaikeistakin asioista, kysyä apua ja nostaa esiin epäkohtia. Voiko työyhteisössä olla keskeneräinen, tehdä virheitä ja tuoda esiin huolia ilman leimautumista tai rangaistusta. Puhutaan **psykologisesta turvallisuudesta**.

Hankkeen vastausten perusteella **psykologinen turvallisuus vaihtelee**, ja osa työntekijöistä pelkää seurauksia ongelmien esiin nostamisesta.

Laivatyössä työyhteisöt ovat tiiviisti yhdessä pitkiä jaksoja. Merenkulun toimintaympäristössä **avoimen keskustelun merkitys korostuu**. Työn turvallisuus edellyttää, että epävarmuuksista ja kuormittavista tilanteista voidaan puhua luottamuksellisesti.

Aineisto tuo esiin avoimuuden esteitä: Vaikka suoraa puhetapaa arvostetaan, **pelko tunnistamisesta, rangaistuksista tai leimautumisesta** estää usein rehellisen palautteen. Hierarkia, monikulttuurisuus ja rakenteellinen etäisyys päätöksenteossa voivat kaventaa työntekijöiden mahdollisuuksia tulla kuulluksi.

Aineistossa on myös myönteisiä esimerkkejä **työyhteisöistä, joissa avoin keskustelu on vahvistunut ja luottamus rakentunut**. Tätä ovat edesauttaneet säännölliset kohtaamiset, matala kynnyksellä puhua ja esihenkilöiden vuorovaikutusosaaminen. →

## 5 Tasavertaisuus on reilun kulttuurin tärkein arvo

Reiluus on merenkulun työyhteisöissä myös **moraalinen arvo**. Reiluus on ihmisten kohtelemista kunnioittavasti ja johdonmukaisesti.

Aineiston perusteella reiluus on tasavertaisuutta ja tasa-arvoisuutta. Samojen sääntöjen tulisi koskea kaikkia asemasta, kansallisuudesta tai työsuhteen muodosta riippumatta, eikä suosimista hyväksyttyä.

Reiluus voi edellyttää myös **yksilöllisten tarpeiden huomioimista**, jotta lopputulos koetaan oikeudenmukaiseksi.

**Rekrytoinneissa** kuvataan kokemuksia suosimisesta ja siitä, että avoimiin tehtäviin haetaan järjestelmällisesti ulkopuolisia, vaikka organisaation sisältä löytyisi osaamista.

**Uralla etenemisen ja palkitsemisen rakenteet** herättävät tyytymättömyyttä. Vastuun kasvun ei koeta näkyvän riittävästi palkkauksessa, ja osa kokeneesta henkilöstöstä kuvaa olevansa palkka-kuopassa. Koulutuksen nähdään painottuvan päällystöpohkuihin suorittavan miehistön kustannuksella, mikä voi vahvistaa eriarvoisuuden kokemuksia. Myös eri alusten tai yksiköiden välillä koetaan olevan epäoikeudenmukaisia eroja säännöissä ja eduissa.

## KESTÄVÄN TYÖKULTTUURIN KEHITTÄMINEN MERENKULUSSA ON STRATEGINEN KYSYMYS

Miten merenkulun toimijat Suomessa varmistavat, että ihmiset haluavat tulla alalle, pysyvät siinä ja voivat työssään hyvin?

### Reilulle alalle halutaan töihin

Reiluus tarkoittaa arjessa esimerkiksi sitä, että ihmiset kokevat tulevansa kohdelluiksi tasapuolisesti ja kunnioittavasti, että päätöksenteko ja johtaminen ovat läpinäkyviä ja perusteltuja, ja että epäkohtiin voi puuttua.

### Turvallisuus ja riskienhallinta

Jos arjessa ei koeta oikeudenmukaisuutta tai jos epäasiallisesta käytöksestä ei uskalleta puhua, ongelmat jäävät helposti piiloon.

### Henkilöstön saatavuus

Kilpailu osajista kiristyy. Johtaminen, ihmisten kohtelu ja yhteistyö ja mahdollisuus vaikuttaa muuttuvat voimatekijöiksi.

## YHTEENVETO: SUOSITUKSET VARUSTAMOILLE JA ALAN TOIMIJOILLE

### 1. Määritellä yhdessä, mitä reiluus tarkoittaa juuri teillä

Tasapuolinen kohtelu, kunnioitus ja reilu työkäyttö

### 2. Kohdentakaa kehittämistä erityisesti sinne, missä kokemukset jakautuvat

Reiluuden kokemukset vaihtelevat miehistön ja päällystön sekä rahti- ja matkustajaliikenteen välillä

### 3. Vahvistakaa lähiesihenkilötyön reilua ihmisten johtamista

Panostettava esihenkilöiden koulutukseen ja erityisesti tasapuoliseen päätöksentekoon, palautekulttuuriin sekä häirintään ja kiusaamiseen puuttumiseen.

### 4. Rakentakaa psykologisesti turvallista keskustelukulttuuria

Avoin keskustelu nousi reiluuden tärkeimmäksi edellytykseksi. Luotava käytäntöjä, joissa myös vaikeista asioista voidaan puhua ilman pelkoa seurauksista.

### 5. Samat säännöt kaikille ja pätevyyden arvostus ilman sisäpiirejä

Koetaanko eri henkilöstöryhmien välillä rekrytointi, urapolut, palkitseminen, koulutus tasa-arvoisiksi?

### 6. Vuorovaikutusta laivaväen ja konttorin välillä kehitettävä

Tarve vahvistaa alusten ja varustamon välistä viestintää. Päätösten perusteet näkyviksi myös merihenkilöstölle. Kehittämistyöhön mukaan laivalla että maissa työskentelevät.

### 7. Kokeileva kehittäminen tavaksi

Perinteiset että digitaaliset keinot kehittämistyön välineiksi, jolloin eri vuoroissa työskentelevät voivat osallistua kehittämiseen.

**Reilu varustamokulttuuri  
-hankkeen loppuraportti:  
[www.merimieselakekassa.fi](http://www.merimieselakekassa.fi)**

Artikkeli on julkaistu Merimies-lehdessä 5/2017 ja julkaistaan nyt uudelleen lukijoiden pyynnöstä.

## Oma laiva mansikka, muu laiva mustikka...

**SANNALEENA KALLIO**

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

**Merimies:** Olen työskennellyt samalla rahtilaivalla yli kahdeksan vuotta. Työsopimuksessani, kuten kaikkien muidenkin sopimuksissa, lukee ”kaikki varustamon alukset”, mutta tämä alus on nimetty kotilaivakseni. Nyt työnantaja on esittänyt, että minun pitäisi mennä seuraavaksi törniksi toiseen alukseen. Mitään varsinaista syytä minulle ei kerrottu. Pitääkö minun suostua? Voiko työnantaja pakottaa minut vaihtamaan alusta tai muuten työsuhteeni päättyä?

**Lakimies:** Katsottaessa pitkälle historiaan merenkulkijan työ sopimus tehtiin aina aluskohtaisesti eli se koski tiettyä tointa tietyssä aluksessa. Tuolloin työ sopimus oli aina myös määräaikainen eli oli voimassa esimerkiksi purjehduskauden, rahtaussopimuksen kestoajan tai vain yhden matkan. Nykyään vuorottelujärjestelmän ja työoikeuden yhdenmukaistamisen myötä työ sopimus tehdään työntekijän ja työnantajan välille kattaen kaikki varustamon (suomalaiset) alukset. Samalla työ sopimus tehdään lähtökohtaisesti toistaiseksi voimassa olevaksi, koska työsuhteen määräaikaisuus on mahdollinen lain ja työehtosopimuksen mukaan vain perustellusta syystä.

**SUOMEN TYÖOIKEUS** perustuu vahvasti sopimussuhteen *heikomman osapuolen eli työntekijän suojeleluun*. Tätä periaatetta kuvastaa myös työ sopimuksen varustamokohtaisuus. Se turvaa työntekijän työsuhdetta niissä tapauksissa, joissa työntekijän kotialus myydään tai siirretään toisen lipun alle. Työnantajalla on velvollisuus, ennen työsuhteen päättämistä tuotannollisella perusteella, selvittää, voidaanko työntekijä sijoittaa jollekin muulle alukselle ja välttää näin työsuhteen päättäminen.

Merityö sopimuslain 1 luvun 3 §:n mukaan työ sopimukseen on merkittävä se alus, jossa työtä tehdään työsuhteen alussa. Työ sopimuksessa siis lain mukaan sovitaan, missä aluksessa työnteko aloitetaan, ei sitä, mikä työnantajan aluksista on työntekijän työpaikka ja ”kotilaiva” koko työsuhteen ajan. Laissa työnantaja veloitetaan ilmoittamaan merimiesluettelo varten Traficomille, kun työntekijä siirtyy työskentelemään toiseen alukseen.

Työoikeudessa tunnetaan ilmiö, jossa *pitkään voimassa ollut työsuhteen ehto, kirjallinen, suullinen tai toiminnan käytäntö, vakiintuu sitovaksi työsuhteen ehdoksi ja osaksi työ sopimusta*. Tällainen vakiintuminen voi koskea myös työn tekemisen paikkaa, eli tässä tapauksessa alusta. Oikeuskäytännössä on katsottu, että *pitkään aikainen työskentely tietyssä työpaikassa vakiinnuttaa ko. paikan työntekijän ”viralliseksi” työpaikaksi*. Erityisesti tämä koskee sellaisia työ sopimuksia, joissa työn teon paikasta ei ole sovittu mitään (tai mainittu vain työn aloituspaikka). Tilannetta voidaan verrata esimerkiksi työ sopimukseen, joissa työ on hyvin liikkuvaa esimerkiksi asiakkaan luota toiselle tai työnteokoalue on määritelty esimerkiksi maantieteellisesti. Näissä tapauksissa on selvää, ettei työn teon paikkaan voi liittyä samanlaista Oma laiva mansikka, muu laiva mustikka... vakiintuneisuutta kuin ”aina samojen seinien sisällä” työskentelyyn. Merityössä itse työpaikka liikkuu, ei työntekijä.

Toistaiseksi voimassa olevan työ sopimuksen varustamokohtaisuus eli ”kaikki varustamon alukset” -määritelmä ei siis merkitse, että työnantaja voisi pelkästään tavanomaisen työnjohto-oikeutensa perusteella ja yksipuolisella ilmoituksella määrätä työntekijän vaihtamaan alusta tämän työskenneltävään pitkään yhdellä ja samalla aluksella. Jos kyse on kuitenkin vain jostakin lyhytaikaisesta, tilapäisestä ja poikkeuksellisiin olosuhteisiin liittyvästä työtehtävästä muualla kuin työntekijän kotialuksessa (esimerkiksi telakalla), voi työnantajalla mielestäni olla mahdollisuus osoittaa tällainen työtehtävä työnjohto-oikeutensa nojalla. Nämä eri-

tystilanteet on kuitenkin aina arvioitava tapauskohtaisesti.

Kun työnantaja ei voi määrätä yksipuolisesti työntekijää siirtymään toiselle alukselle, siitä voidaan aina sopia. Tällöin työnantaja ja työntekijä sopivat työ sopimuksen muuttamisesta. Käytännössä sopimusosapuolet tekevät aluksen vaihtuessa usein uuden työ sopimusasiakirjan saman työsuhteen edelleen jatkuessa. Mitään juridista syytä sopimuksen uudelleenlaatimiseen ei ole, koska lisämerkintöjä voidaan tehdä olemassa olevaankin työ sopimukseen.

**KAHDEKSAN VUOTTA** yhdellä ja samalla aluksella on vakiinnuttanut tuon aluksen työpaikaksesi. Toteat kysymyksessäsi, ettei työnantaja ole perustellut siirtoa millään tavalla. Vaikuttaa siis siltä, että työnantaja ehdottaa juuri edellä mainittua sopimista aluksen vaihtamisesta. Tällöin valinta on sinun, suostutko vai et.

Tilanne voi olla toinen, jos työnantajalla on peruste työsuhteen päättämiseksi ja hän työsuhteen päättämisen sijaan tarjoaa uudelleensijoittamista eli toista tointa toisella aluksella. Toisin sanoen, irtisanomis- tai purkamisperusteiden olemassaolo oikeuttaa työnantajan kehottamaan työntekijää valitsemaan kahden vaihtoehdon välillä: 1) yksipuolisella päätöksellä muutettu, mahdollisesti heikompi ehtoja (muu toimi, alempi palkka) sisältävä työ sopimus, joka tulee voimaan joko irtisanomisajan jälkeen tai välittömästi ja 2) työsuhteen lopullinen päättäminen. Jos tämä on tilanne ja haluat työsuhteen edelleen jatkuvan, sinun on vaihdettava alusta työnantajan määräyksen mukaisesti.

## OSM:n pääluottamusmies Turo Ihalainen: TES-pöydässä peli kovenee ja uhkailut lisääntyvät

”Maamme hallitus ottaa vain työnantajapuolen asiat tosissaan. Tulevien päättäjien pitää huolehtia suomalaisen merenkulun osaamisesta ja muuttaa merenkulun työnantajamaksut Ruotsin mallin mukaiseksi”, OSM:n Merimies-Unionin pääluottamusmies Turo Ihalainen sanoo.

**K**un merenkulkija on merellä, mieli halajaa maihin. Kun hän on maissa, hän haikailee merelle. Vanhassa Raumassa Maalaritalossa merenkulkijan mielelle löytyy oiva välitila. Se on merimieskapakka Otava, jonka historia ulottuu aina 1600-luvulle asti.

Otavan suurin aarre on vanhan ajan jukebox. Se on myös merenkulkija **Turo Ihalaisen** mieleen. Kolikko soittimen sisuksiin ja baarimestarilta jallusiivu. Eppu Normaali aloittaa, tunnelma on kohdillaan.

– Korona oli tappaa Otavan, mutta nyt näyttää valoisemmalta. Luulisi nuortakin asiakaskuntaa löytyvän. Yhä laajeneva Rauman satama on jo nyt maamme neljänneksi suurin yleis- ja konttisatama, telakalla on täystyöllisyys ja Merenkulkualan oppilaitos vetää runsaasti opiskelijoita.

Jukeboxista kajahtaa ”Voi tuuli kylmästi kutittaa selkää, se eteenpäin työntää, älä siis pelkää”.

Epun kappale kuvaa hyvin laivasähköasentaja ja pääluottamusmies Ihalaisen kevättä. Ay-asiat ovat vieneet, eikä siinä vikinälle ole jäänyt sijaa.

– Merenkulkijoiden terveysvaateet, kansallisten pätevyysvaatimusten poistamiset, liitossa tapahtuneet muutokset sekä tuleva eduskuntavaaliohjelma puhuttavat. Myös merenkulun lepoajat ja vallitsevan maailmantilanteen aiheuttamat taloushuolet ovat olleet vahvasti tapetilla.

Kevään aikana jääkiekkojoukkue Rauman Lukon intohimoisen fanin Turo Ihalaisen pahin ”vihollinen” Ässät löytyi 50 kilometrin päästä Porista. Toukokuussa kiekkokausi on jo ohi, ja vaaranpaikat siirtyvät Itä- ja Pohjanmerelle, jossa seilaavat Venäjän varjolaivaston aikapommit.

– Varjolaivasto ei minua merellä huolestuta, eikä käsittääkseni juuri muutakaan miehistöä tankkereilla. Omat sähkömiehen työntekijät sisältävät pitkälti ennakkohuoltoa ja öljy-yhtiöiden jatkuvasti keksimien uusien vaatimusten täyttämistä. Palkassa nämä uudet vaatimukset eivät kyllä näy.

Turo Ihalainen selaa Otavan ruokalistaa. Merimieslääkärintodistuksen saaminen vaatii hyvää kuntoa, joten voissa paistettu merimiespihvi ja iso tuoppi on korvattava kanasalaatilla ja hanavedellä.



**TES-pöydässä neuvottelut ovat tulleet myös kovemmiksi, ja uhkailujakin olen saanut kuulla mm. ulosliputuksista enemmän kuin kerran näiden kymmenen vuoden aikana.**

– Ei 1970-luvulla syntyneelle ole enää asiaa työpaikalleen, jos ei pidä yleiskuntoaan yllä. Pakko on katsoa, mitä suuhunsa panee. Onneksi salitreelit sentään maistuvat läpi vuoden. Kevät on ollut hyvä, kunto noussut ja paino pudonnut. Hyvä on taas lähteä merelle, Ihalainen sanoo.

### **Peli kovenee ja uhkailu lisääntyy**

Kevät on vaihtunut kesäksi ja merimieskapakka Otava tähtikuvioiksi taivaankannelle. Pohjanmerellä seilaava Nesteen tankkeri Jaarli on hakemassa raakaöljylastia Norjasta Porvooseen. Turo Ihalaisen työmatkan pituus on neljästä viiteen päivään suuntaansa.

Etelä-Korealaiselta telakalta vuonna 2021 valmistunut Jaarli kulkee Suomen lipun alla ja sillä on suomalainen 21-hengen miehistö. Pääluottamusmies Ihalainen on asiasta ylpeä: kotimainen miehistö luo jatkuvuutta suomalaisen merenkulun osaamiselle ja takaa samalla huoltovarmuutta.

– Lisäksi yhteinen äidinkieli lisää yhteisöllisyyttä. Messissä juttu kulkee omalla kielellä ja työasioiden sijasta on mukava välillä puhua siviiliasioista ja pohtia maailmanmenoja. Tosin äidinkieleni on Rauman giäl, mutta kyllä työkaverit sitä yleensä ymmärtävät, Ihalainen naurahtaa.

Neste ulkoisti varustamotoimintansa vuonna 2013. Siitä lähtien Ihalainen on toiminut OSM Ship Management Finlandin hoidossa olevien alusten Merimies-Unionin pääluottamusmiehenä.

– Pääluottamusmiehellä on kovin vähän juttukavereita. Monista asioista ei voi puhua oikein kenellekään, eikä liitollakaan aina löydy aikaa asioiden pyörittämiseen. Ei tätä työtä jaksaisi, jollei olisi keksinyt keinoja kovalevyn nollaukseen.

Turo Ihalaista työllistävät tankkerit Saana, Halti, Uikku, Lunni, Jaarli, Jatuli sekä hinaajat Ahti, Ukko ja Esko. Työntekijöitä aluksilla on noin 250.



Vanhassa Raumassa sijaitsevan Merimieskapakka Otavan historia ulottuu aina 1600-luvulle asti.

– Ikävä kyllä pääluottamusmiehen työkuorma ja siihen uppoava aika ovat kasvaneet. Toivoisin, että työnantaja reagoisi aktiivisemmin kentän jäsenten ja laivaluottamusmiesten viesteihin ja asioita saataisiin nopeammin pois päiväjärjestyksestä. Asioiden maaliin vieminen venyy usein kuukausia, juristeille riitautettuina jopa vuosia.

Ihalaisen mukaan hänen OSM:n vuosien aikana niin pääluottamusmiehen työn luonne kuin Nesteen alukset ovat muuttuneet.

– Öljybisneksessä byrokratia, kaikenlaiset tarkastukset ja työkielen muuttamien englanniksi vievät työaikaa oikeista merimiestöistä kuten huollosta, kunnossapidosta ja ruoanlaitosta. Alukset tehdään usein Koreassa ja Kiinassa. Se taas näkyy työergonomian puutteina sekä tekniikan laadussa.

Myös maailma on muuttunut viime viiden vuoden aikana. Korona, Venäjän julma hyökkäyssota Ukrainaan, Lähi-idän teurastukset ja USA:n voiman näytöt tuntuvat vaikuttaneen ihmismieliin.

– TES-pöydässä neuvottelut ovat tulleet myös kovemmiksi, ja uhkailujakin olen saanut kuulla mm. ulosliputuksista enemmän kuin kerran näiden kymmenen vuoden aikana. Vaikka nahka parkkiintuu, on pakko ihmetellä, ymmärtääkö työnantaja työntekijöidensä arkielämää, Turo Ihalainen sanoo.

Merimies-Unionin hallituksen jäsen Ihalainen perää myös Suomen hallitukselta ymmärrystä työntekijäpuolen arkihuolista ja merenkulun kokonaisuuksien hallinnasta.

– Hallitus ottaa vain työnantajapuolen huolet tosissaan. Viestini päättäjille on, että

huolehtikaa suomalaisesta merenkulun osamisesta ensi vuosikymmenelle ja toteuttakaa ns. Ruotsin malli merenkulun työnantajamaksujen palautusjärjestelmän osalta, Turo Ihalainen vaatii.

### **Vaikutus vain jouluterveisiin**

Alkuvuonna julkaistiin Reilu Varustamokulttuuri-pilottihankeen loppuraportti (*merimieseläkekassa.fi*). Merimieseläkekassan aloitteesta toteutettuun hankkeeseen osallistuivat ESL Shipping, OSM ja Tallink Silja. Kyselyyn vastasi 480 työntekijää.

Merenkulkijoiden mielestä reilun varustamokulttuurin tärkein arvo on tasa-vertaisuus. Työelämässä se toteutuu parhaiten oikeudenmukaisilla rekrytoinneilla, urapoluilla ja palkitsemisilla.

Pääluottamusmies Ihalainen muistelee, että laivahenkilökunnille on tehty erilaisia tyytyväisyyskyselyjä muutamia kertoja, mutta ei niillä ole ollut vaikutusta kuin jouluterveisiin. Merenkulkijoiden odotukset Reilu Varustamohankkeen vaikutuksiin ovat ”maltilliset”.

– Toivottavasti varustamot tekevät muutoksia tämän kyselyn pohjalta. ”Porkkanoita” on toivottu, eli kun jokin tavoite saavutetaan, siitä samat pisteet kaikille niin kapulle kuin kokille. Toistaiseksi tositoimia vielä odotellaan. Toki reilujen arvojen saavuttaminen vaatii halukkuutta myös laivoilta.

Reilu Varustamokulttuuri -kysely osoitti myös, että reiluiden kokemukset jakautuvat vahvan yhteishengen ja epäluottamuksen välillä. Varsinkin päällystön ja miehistön kokemukset erosivat toisistaan. →

– Nестeen aluksilla ei ole isoja hierarkioita. Koen, että ainakin suurelta osin pystymme puhumaan riittävästi työasioista ja siksi päällystön ja miehistön välit ovat aluksillamme hyvät, OSM:n Merimies-Unionin pääluottamusmies Ihalainen vakuuttaa.

Turo Ihalaisen viesti työnantajille on, että paras tapa tehdä merenkulkija tyytyväiseksi ja pitää hänet ammatissaan on taata kunnon palkka ja hyvät työolot ja -ehdot. Mustan puhuminen valkoiseksi tai tuhansien eurojen somekampanjat eivät tilannetta paranna.

– Asiat on ratkaistava TES-pöydässä sopien, ei sanellen. Tanssiin tarvitaan kaksi, jotta tulosta syntyy.

### **Polaarikoodi käyttöön Itämerelle**

Pääluottamusmies Ihalaisen kello piippaa kello 06.15. Kello 07.30 uutisia Suomen televisioista, puuroa ja leipää, smoothie ja kananmuna. Sitten messistä konevalvomoon ja kahviautomaatti valmiuteen.

– Työpäivä lähtee käyntiin kello 08.00 aamupalaverilla mestareiden, moottorimiesten ja korjausmiehen kanssa. Päivittäinen työaika kestää kello 17 saakka, Ihalainen sanoo.

Venäjän jo neljä vuotta kestänyt hyökkäyssota Ukrainaan vaikuttaa myös M/t Jaarlin miehistön työmailla Itä- ja Pohjanmerellä. Siellä seilaavat Venäjän varjolaivaston laivat ja jatkuvaa uhkaa merialueille luovat naapurin jatkuvat hybridi- ja kyberhyökkäykset.

– Sota on tietysti ykkösuhka. Suuri vaara on myös, että joku varjolaivaston raakaöljytankkeri vetää Tallink Siljan tai Viking Linen kylkeen. Kun öljy leviää pitkin Suomenlahtea, uimavedet ovat pilalla pitkäksi aikaa.

Suomenlahden turvallisuutta heikentävät vielä Ukrainan jo tekemät ja mahdolliset tulevat lennokki-iskut Primorskin ja Ust-Lugan öljysatamiin.

– Riski pienenee, kun pysyt mahdollisimman kaukana Venäjästä, Ihalainen tuumaa yskantaan.

Turo Ihalaisen mielestä myös Itämerellä pitäisi harkita arktisia alueita suojelevan Polaarikoodin käyttöön ottamista. Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n Polaarikoodin tarkoitus on mm. vähentää näillä alueilla operoivien aluksien riskejä.

– Onneksi viime talvesta selvittiin kuivin jaloin. Riskit olivat valtavat, kun varjolaivaston ikivanhat romut seilasivat mm. Myanmarista, Bangladeshista ja Filippiineiltä pestatuilla,

ilman jääkokemusta olevilla, miehistöillä. Eipä silti veli venäläinen paljon riskeistä tai koodeista välitä.

Ihalainen ei halua kommentoida työnantajansa Itä- ja Pohjanmeren riskiarvioiteja muuten kuin sanomalla, että ”pysytään riittävän kaukana Venäjältä”. Turvallisuuskoulutuskin on ollut hyvää ja sitä on ollut riittävästi.

– Joka kuukausi aluksella on mm. palo- ja pelastautumiskoulutusta sekä ISPS-koulutusta. Lisäksi olen käynyt viiden vuoden välein Meriturvan järjestämän STCW95 mukaisen palo- ja pelastautumiskoulutuksen.

Sitten pääluottamusmies Ihalaisen suusta pääsee voimasana.

– Ikää kun tulee, haasteet lisääntyvät. Ei palomieskään enää savusukella 65-vuotiaana, mutta meiltä merenkulkijoita sekin kyky vaaditaan. Perkele!

### **Terveysarviot ongelmana**

Kello 12.00 on lounaan aika. M/t Jaarlin lounaspöydässä on tarjolla runsaasti terveyttä edistäviä vihanneksia sekä kalaa, kanaa ja lihaa. Turo Ihalaisen lautaselle kokoama keskipäivän annos on kuin suoraan Ruokaviraston ravintosuosituspöytästä.

– Merimiesten tiukentuneet lääkärintarkastukset pakottavat katsomaan tarkasti, mitä suuhunsa laittaa. Ruokapöydässä pitää muistaa, että merenkulkijan tärkein paperi on terveystodistus. Toki työterveyshuollostaakin tulee työterveyteen liittyviä ravintosuosituksia, Turo Ihalainen sanoo.

Kotimaiset varustamot tarvitsevat työvoimaa, mutta vuosittain kymmenet suomalaiset merimiehet eivät läpäise merimieslääkärintarkastusta. Suomessa terveystarkastus on pakollinen. Siinä arvioidaan mm. näkö, kuulo, painoindeksi, verenpaine, sydämen kunto. Lääkärintodistuksen voimassaoloaika on enintään kaksi vuotta.

Turo Ihalainen läpäisi merimieslääkärintarkastuksen ensi kertaa 29 vuotta sitten. Miehen mukaan viime kymmenen vuoden aikana tarkastukset ja vaatimukset ovat vuosi vuodelta tiukentuneet.

– Kun maileja tulee joka vuosi mittariin lisää, se lisää myös kremppoja. Lääkärintarkastukset ovat varsinkin vanhemmalle välle jatkuva haaste ja puheenaihe. Kyllä ne vaatimukset välillä harmittavat ankarasti.

Ylipaino, heikko fyysinen kunto ja mielen terveysongelmat ovat suurimmat syyt meri-



### **Lääkärintarkastuksien vaatimuksia ja eläikeää kohtuullistettava ja yksivuotiset poikkeusluvut kolmevuotisiksi.**

mieslääkärintodistuksen hylkäämiseen. Pääluottamusmies Ihalainen lisää luetteloon vielä kehon painoindeksin yli 18-vuotiaille määrittävän BMI:n (Body Mass Index).

– Laput silmillä tehdyt BMI-arviot ovat suurin ongelma, josta pääluottamusmiehenä kuulen. Nuoria tämä ei vielä kosketa, mutta ongelma on totta eläkeiän huidellessa 67:ssä. Esimerkiksi raajakorjauksessa poikkeuslupaa voi joutua anomaan joka vuosi, eikä sitä aina edes myönnetä.

Pääluottamusmies Ihalaisen lääkkeet tilanteen korjaamiseksi ovat: lääkärintarkastuksien vaatimuksia ja eläikeää kohtuullistettava ja yksivuotiset poikkeusluvut kolmevuotisiksi.

### **”On tässä saatu aikaakin”**

Kello 17 Turo Ihalaisen työpäivä on ohi ja päivällinen odottaa. Ruoan jälkeen hieman hengailua hytissä ja sitten saunaan. Iltaa on mukava viettää saunanraikkaana täkkärien kahviautomaatilla, nettiä selailen ja TV:stä urheilua seuraten.

– Vaikka Jaarlissa ja Jatulissa on parhaat kuntosalit, jotka Suomen lipun alla seilaavista laivoista löytyvät, jätän saliharjoitukset ja aerobiset treenit Raumalle. Täällä tulee rapusia rampattua edestakaisin niin, että polvet pysyvät hellinä. Pohkeisiinkin tulee lihasta sen verran, että saappaanvarsia kiristää.

Alkukesän aurinko laskee horisonttiin ja pimeys hiipii Pohjamerelle. Turhaan synkistelyyn ei ole aihetta, ja pienen tivaamisen jälkeen Ihalainen myöntää, että ”on tässä saatu jotain aikaakin”.

– Saimme liiton ja jäsenten kanssa lopeuttua hankkeen, joka olisi poistanut mm. kokkistuerttien, pursimiesten sekä kansi- ja konekorjausmiesten kansalliset pätevyysvaatimukset. Jos tämä liikenne- ja viestintäministeriön hanke olisi toteutunut, se olisi merkinnyt palkkojen laskua ja lisää ulkomalaisia työntekijöitä rahtilaivoille.

Kello 23 pääluottamusmies Ihalainen painaa pään tyynyyn. Edessä on runsaan seitsemän tunnin matka höyhensaarille.

## MATKUSTAJA-ALUSTEN TAKUUPALKAT 1.3.2026

**Palkkaryhmä 1** 2 305,03

Keittiö- ja kylmäkónapulainen  
Myymäla- ja varastoapulainen  
Nisse ja annostelija  
Talousapulainen ja siivoaja  
Lastenhoitaja  
Tarjoilijaharj. ja baarioppilas

**Palkkaryhmä 2** 2 468,68

Tarjoilijat ja myyjät sekä kassat  
Hyttisiivoajat / -emännät  
Saunaemäntä ja ylisiivoaja  
Konferenssihiht. ja ATK-harj.

**Palkkaryhmä 3** 2 536,07

Kokit ja kylmäköt

**Palkkaryhmä 4** 2 574,57

Muonavarastonhoitaja  
Pääsiivoaja/emäntä, sairaanhoitaja  
Ohjelmaemäntä / -isäntä  
Vastaava tarjoilija  
Viinikassa, croupier, muusikko  
Purserinapulainen / ATK-hoitaja

**Palkkaryhmä 5** 2 690,36

Hovi- ja baarimestarit  
Cafeterian esimies, myymälänhoitaja  
Pääkokki ja pääkylmäkkö, varastonhoitaja  
Konferenssiemäntä / -isäntä  
Risteilyemäntä / -isäntä, AV-tekniikko

**Palkkaryhmä 6** 2 888,47

Siivous- ja hotellipäällikkö  
Myymälapäällikkö  
Ravintolapäällikkö ja purseri  
Keittiöpäällikkö  
Pääbaari- ja päähovimestari

**Palkkaryhmä 7** 3 090,86

Intendentti

**Kansi- ja koneosasto**

Puolimatruusi ja konevahtimies 2 391,67  
Matruusi ja moottorimies 2 478,31  
Järjestysmiesten esimies 2 759,74  
Järjestysmies 2 555,31  
Korjausmies ja pursimies 2 614,99  
Sähkömies 2 737,35

Autokansilla tapahtuva ajoneuvojen ja konttien sekä irtoperien ja muiden vastaavien kiinnittäminen, irrottaminen ja tukeminen on lastinkäsittelytyötä, joka korvataan lisäämällä tätä työtä tekevien takuupalkkoihin 17,88 €/kk.

ULKOMAANLIIKENTEEN MATKUSTAJA-  
ALUSSOPIMUKSEN ERINÄISET LISÄT JA  
KORVAUKSET 1.3.2026

6.2	Päiväpalkka työsuhteen aikana	1/30 takuupalkasta
6.4	Ylityökorvaus	1/100 takuupalkka
6.6	Varallaolokorvaus/tunti	1/260 takuupalkasta
6.6	Varallaolokorvaus/vuorokausi (kun työntekijä on velvollinen kantamaan hakulaitetta tai teknistä apuvälinettä)	1/475 takuupalkasta
6.7.1	Lastinkäsittelykorvaus/tunti	1/164 takuupalkasta
6.7.2	Lastinkäsittelykorvaus/tunti	1/475 takuupalkasta
6.8	Tarjoilukorvaus	0,68 € per ruokavieras / päivä
6.9	Palvelurahan vähimmäismäärä <sup>1)</sup>	251,21 € / kuukausi
6.10	Luontoisetukorvaus (- ravintokorvausosuus)	27,20 € / päivä 18,20 € / päivä
	(- asuntokorvausosuus)	9,00 € / päivä
	- työ- ja vapaajakson aikana	13,60 € / päivä
	- sairauden aikana (kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	27,20 € / päivä
6.11	Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa	
	- ravintokorvaus per päivä	
	- Suomessa	37,09 € / päivä
	- ulkomailla	69,82 € / päivä
	- asuntokorvaus	laskun mukaan
6.13	Likaisen työn korvaus	16,91 € / kerta
6.14	Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta/päivä	1/475 takuupalkasta
8.2	Taksikulut	enintään 50,61 €
10.6	Muusikon pukuraha	23,12 € / kuukausi

<sup>1)</sup> 1/30 osa siitä/pv, mikäli työntekijä ei ole työsuhteessa koko kuukautta

<sup>2)</sup> Luontoisedut korottuvat aina tammikuun 1. päivänä, kuluttajahintaindeksin mukaisesti.

## ULKOMAANLIIKENTEN KAUPPA-ALUSSOPIMUKSEN PALKKATAULUKOT 1.3.2026 ALKAEN

### 20.3. Taulukkopalkat rahtialuksissa

20.3.1. Kansi- ja konemiehistö		YT-lisällä
Pursimies, korjausmies, sorvari	2 139,58	2 353,54
Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja	2 108,30	2 319,13
Matruusi, moottori/konemies, lämmittäjä, rasvaaja	2 037,33	2 241,06
Puolimatruusi/konevahtimies <sup>1)</sup>	1 959,14	2 155,06
Puolimatruusi/konevahtimies	1 929,22	2 122,14
Trimmari	1 924,13	
Laivapoika, oppilas	1 898,72	
Sähkömies aluksen generaattoriteho		
alle 999	2 172,22	2 389,44
1 000-1 499	2 205,47	2 426,02
1 500-4 199	2 228,73	2 451,60
yli 4 200	2 253,18	2 478,50

<sup>1)</sup> Puolimatruusi/konevahtimies, jolla on matruusin/konemiehen pätevyys

20.3.2. Taloushenkilökunta	Talousosaston esimies	Kokki-stuerti <sup>1)</sup>	Kokki
DWT/IHV			
alle 4 499	2 190,82	2 135,70	2 071,94
4 500-12 999	2 226,77	2 157,97	2 084,86
13 000-29 999	2 249,26	2 172,22	2 091,87
30 000-79 999	2 289,34	2 201,97	2 108,50
80 000-159 999	2 364,45	2 251,43	2 119,66
yli 160 000	2 456,24	2 307,45	2 130,78
II Kokki	1 988,86		
II Kokki <sup>2)</sup>	2 002,54		
Talousapulainen <sup>3)</sup>	1 988,86		

<sup>1)</sup> Huom! Kohta 21.6

<sup>2)</sup> Palkka maksetaan ainoastaan yli 6 000 dw-tonnin aluksissa, jotka säännöllisesti kuljettavat matkustajia ja joissa on tilaa vähintään 6 matkustajalle.

<sup>3)</sup> Talousapulainen on velvollinen osallistumaan keittiötyöhön

## ULKOMAANLIIKENTEN KAUPPA-ALUSSOPIMUKSEN ERINÄISET LISÄT JA KORVAUKSET 1.3.2026

4.6.1.1. Ylityökorvaus	
- arkipäivänä	1/102 kk-palkasta / ylityötunti
- pyhäpäivänä	1/63 kk-palkasta / ylityötunti
4.6.4. Vastikekorvaus	
- työsuhteen aikana	1/164 kk-palkasta / vastiketunti
21.3. Valtamerilisä	
- talousosaston esimies	79,58 € / kk
- matruusi tai sitä korkeammassa palkkaluokassa oleva	56,67 € / kk
- muut	39,25 € / kk
21.6. Kokki-stuertin pätevyyslisä	73,22 € / kk Peruspalkkaa korottava
21.7. / 13.1.3. Pukuraha	23,47 € / kk Stuerti / muusikko
21.8. Varustamolisä matkustaja-aluksissa Maksetaan kone- ja kansimiehistölle. Varustamolisä on sisällytetty työsuhtedetailukoihin kohdassa 20.4.1.	
- alle 3 vuoden työsuhte	123,80 € / kk
- 3 mutta alle 5 vuoden	179,88 € / kk
- 5 vuoden työsuhteen jälkeen	236,21 € / kk
22.1. Varallaolokorvaus sekä kansi- ja konemiesten valmiuskorvaus	
- arkipäivinä	1/320 kk-palkasta / tunti
- pyhäpäivänä	1/160 kk-palkasta / tunti
22.2. Lastinkäsittelykorvaus	1/164 kk-palkasta / tunti
22.5. Likaisentyön lisä	17,19 € / kerta
22.6. Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 kk-palkasta / vrk

## ULKOMAANLIIKENTEN KAUPPA-ALUSSOPIMUKSEN ERINÄISET LISÄT JA KORVAUKSET 1.3.2026

### 22.3. Tarjoilukorvaus

#### 1. Rahtialukset

##### 22.3.1. Tilapäiset matkustajat

- perusmaksu **2,37 €** / matkustaja
- lisäkorvaus **0,82 €** / matkustaja / päivä

##### 22.3.1. Tilapäiset ruokavieraat

**0,66 €** / henkilö / päivä

##### 22.4. Yötyökorvaus rahtialuksen vuorotyöntekijälle

**8,31 €** / vahtivuoro

Rahtialuksessa konehuoneen ollessa miehittämätön, vuorotyöntekijälle maksetaan yötyökorvaus 00-04

#### 2. Matkustaja-alkuset

##### 22.3.2. Tilapäiset ruokavieraat

**0,68 €** / henkilö / päivä  
per henkilö/per päivä

##### 23.1. Palvelurahan vähimmäismäärä

- täysi osuus (3 %) **255,10 €** / kk
  - puoliosuus (1,5 %) **127,55 €** / kk
- 1/30 osa siitä/pv, mikäli työntekijä ei ole työsuhteessa koko kuukautta

##### 23.2. "Petiraha"

- matkustajahytit **1,02 €** / vuode
  - taloushytit **0,58 €** / vuode
- Hyttimäntä/-siivoojan taulukkopalkkaan sis. palv.raha 20 vuodep./vrk

##### TES-ptk helmikuu -95

Taloushenkilökunnalle, joka ei ole oikeutettu palvelurahaan, maksetaan taulukkopalkkojen lisäksi TES:n 23.1 -kohdan mukainen palvelurahan vähimmäismäärä (puoliosuus)

**127,55 €** / kk  
Maksetaan matkustaja-aluksilla

##### 24.1. Ellei työntekijälle voida varata asuntoa ja ruokaa

- ravintokorvaus
- Suomessa **37,09 €** / päivä
- ulkomailla **69,82 €** / päivä
- asuntokorvaus laskun mukaan

#### Luontoisetukorvaus

- 24.2. vuosiloman aikana **27,20 €** / päivä
- (- ravintokorvausosuus) **18,20 €** / päivä
- (- asuntokorvausosuus) **9,00 €** / päivä
- 24.3. vastikeaikana **27,20 €** / päivä
- 24.4. sairauden aikana **27,20 €** / päivä
- Työntekijää ei hoideta sairaalassa

#### Taksikulut

- 8.2. Matkakorvaus **51,39 €** / henkilö / matka (esimerkiksi korkeintaan)
- 8.4. Lomamatkat **51,39 €** / matka (enintään)

<sup>1)</sup> Luontoisedut korottuvat aina tammikuun 1. päivänä, kuluttajahintaindeksin mukaisesti

## TAKUUPALKAT PIENTONNISTOALUKSISSA

Pursimies YT	2 516,37
Matruusi YT	2 407,26
Vahtimies	2 266,32
Kokkistuertti	2 518,32

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

## ERINÄISET LISÄT JA KORVAUKSET PIENTONNISTOALUKSISSA

#### Ylytyökorvaus

- arkipäivänä **1/106** takuupalkasta, ilman kokemuslisää / ylityötunti
- pyhäpäivänä **1/67** takuupalkasta, ilman kokemuslisää / ylityötunti

##### 25.1.5. Kokkistuertin tarjoilukorvaus

**3,56 €** / matkustaja

##### 25.1.6. Tilapäiset ruokavieraat

**0,70 €** / vieras

##### 25.1.11. Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta

**1/475** takuupalkasta / päivä

##### 25.1.15 Korvaus ruuan laitosta

**8,52 €** / päivä

##### 8.3. Vuokra-autokulut

**51,39 €** / kerta (enintään)

##### 7.3. Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana

**27,20 €** / päivä

<sup>1)</sup> Luontoisedut korottuvat aina tammikuun 1. päivänä, kuluttajahintaindeksin mukaisesti

## PALKANTARKISTUKSET 1.7.2026 ALKAEN

Palkat korottuvat 0,9 prosenttia 1.7.2026 alkaen ulkomaanliikenteen matkustaja-aluksilla ja ulkomaanliikenteen kauppa-aluksilla.



## MERIMIESTÄ AINA TARVITAAN: Raumalla merenkulkualan koulutus vahvassa myötäisessä

Vaikka Suomen koulutustaso on romahtanut kansainvälisissä vertailuissa, WinNovan merenkulkualalla Raumalla menee paremmin kuin hyvin.

– Hakijamäärämme on tuplaantunut, keskeyttämiset vähentyneet ja valmistuneet opiskelijat työllistyneet hyvin, WinNovan merenkulkualan koulutuspäällikkö **Kari Toivonen** kehuu.

Viime vuosien apeat ilmeet ovat vaihtuneet leveään hymyyn Rauman Merimäellä sijaitsevalla WinNovan kampuksella. Merenkulkualan perustutkinnon oppilasmäärät ovat nousseet, opettajapula selätetty ja opintojen keskeyttämiset vähentyneet.

– Meillä aloittaa kolme 18 hengen ryhmää. Ensimmäisen vuoden jälkeen opiskelija voi suorittaa vahtikonemestarin, vahtiperämiehen, matruusin ja konemiehen tutkinnon. Kolmivuotiseen tutkintoon haetaan yhteishaun kautta, WinNovan merenkulkualan koulutuspäällikkö Kari Toivonen sanoo.

Kun Merimies-lehti vieraili viimeksi vuonna 2024 WinNovan kampuksella, kaikki oli toisin. Silloin viittä vaille valmis laiväsähköasentaja **Leevi Vesamäki** harmitteli mm. opettajapulaa, ahtaita opetustiloja ja harjoittelupaikkojen vähyyttä.

– Toinen opettajistamme lähti puolitoista vuotta sitten ja suurin osa opetuksessa käytetyistä laitteista jouduttiin jättämään vanhoihin tiloihin. Opiskelu meni paperihommiksi. Kyllä teorian ohessa pitäisi päästä tekemään myös alan töitä, opiskelija Vesamäki sanoi keväällä 2024.

Vuonna 2026 kaikki on taas toisin. Koulutuspäällikkö Kari Toivosen mukaan ”tilanne on erittäin hyvä”.

– Meidän 54 opiskelijapaikkaan oli yli 80 hakijaa vuosina 2025 ja 2026. Määrä on

tuplasti enemmän kuin pari vuotta sitten. Avoimiin opettajan paikkoihin oli myös enätysmäärä hakijoita. Lisäksi kesämerimies-sopimus antaa opiskelijoille mahdollisuuden kesätöihin.

Suomen hallitus leikkasi vuonna 2024 ammatillisesta koulutuksesta 120 miljoonaa euroa. Leikkauksen seurauksena ammatillisesta koulutuksesta katosi 11 000 opiskelupaikkaa. Raumalla selvittiin tästäkin.

– Meillä oppilasmäärä on pysynyt samana ja opetuksen taso on säilynyt, Kari Toivonen vakuuttaa.

### Laivateknologia mullistuu, pysicsytkö koulutus perässä

Suomi on romahtanut 38 OECD-maan koulutustilaston ykköspaikalta sijalle 31.

■ TEKSTI JA KUVAT: JUHA GRANATH



## Alan imago on monelle houkutteleva ja palkkaus hyvä.

Opetusministeriön mukaan koulutuksen tason romahtaminen näkyy mm. heikkona työllisyytenä. Rauman WinNovan merenkuluala on surullisesta tilanteesta iloinen poikkeus.

– Koulutuksia emme ole vähentäneet. Nyt kun merenkulussa on hakijamäärät nousseet, niin se on näkynyt motivoituneina opiskelijoina. Aktiivisesti töitä hakevat ja ammattitaidon kehittymisen eteen opiskelevat työllistyvät hyvin, koulutuspäällikkö Kari Toivonen sanoo.

Merenkulkuun liittyvä teknologia kehittyy kovaa vauhtia. Laivat sähköistyvät, uusia vähäpäästöisiä polttoaineita kehitetään, turvallisuusvaatimuksia tiukennetaan ja satamien teknologia uudistuu.

Lehtori **Jukka Parjasen** mukaan Raamalla koulutuksen pohja ja ammatilliset vaatimukset nojaavat pitkälti STCW:n (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) määrittelemiin kansainvälisiin merenkulualan koulutus- ja pätevyysvaatimuksiin.

– Työelämän vaatimukset kasvavat hurjaa vauhtia, varsinkin sähkö- ja automaatiopuolella. Myös mekaaniset järjestelmät monimutkaistuvat ja huollot siirtyvät selkeästi enemmän ulkopuolisten yritysten suorittamiksi.

– Kiitän meriklusterin avointa politiikkaa siitä, että olemme päässeet tutustumaan tehtaisiin, konepajoihin ja aluksiin. Avoimuus luo pohjaa ajantasaiselle opetukselle ja uuden oppimiselle. Se myös innostaa nuoria ja antaa motivaatiota sitä vielä etsiville, lehtori Jukka Parjanen sanoo.

Suomessa merialalla on yli 35 000 työpaikkaa. Alan työntekijät voivat työskennellä laivojen kansi- tai konepuolella, merilogistikassa, satamissa, telakoilla sekä erilaisissa huolto-, kunnossapito- ja asennustehtävissä.

### Perustutkinnosta kansainväliset valmiudet

Suomen surkeasta työllisyystilanteesta huolimatta teknologiateollisuus ilmoittaa tarvitsevansa 140 000 työntekijää seuraavien kymmenen vuoden aikana. Tarpeesta 74 % on korkeakoulutettuja työntekijöitä ja 26 % työtehtävistä vaatii ammatillista osaamista.

Lehtori **Tero Virtanen** vakuuttaa, että Rauman WinNovan merenkulualan perustutkinto antaa valmiuksia myös teknologia-

teollisuuden tarpeisiin.

– Esimerkiksi merenkulun konepuolen koulutus antaa vahvan pohjan myös maapuolen tehtäviin. Varsinkin meripuolen insinöörit työllistyvät hyvin maissa. Lisäksi siirtyminen ammatillisista merenkulun tutkinnoista ammattikorkeakouluopintoihin on tehty joustavaksi.

Lehtori Jukka Parjanen muistuttaa, että merenkulkija voi olla muutakin kuin merenkulkija.

– Konepuolen osalta näkisin, että ala on moninainen ja avaa mahdollisuuksia laajasti ja kansainvälisesti. Tätä pitäisi painottaa enemmän nuorille, jotka miettivät tulevaisuuttaan ja ammattiaan. Merenkulkija voi olla muutakin kuin ”kerran merenkulkija, aina merenkulkija”.

Jukka Parjanen korostaa, että ahkerasti opiskelevat ja aktiivisesti töitä hakevat nuoret työllistyvät hyvin. Jopa niin hyvin, että opiskelija on voinut valita tarjotuista työpaikoista mieluisimman.

– Varsinkin vahtikonemestareilla on hyvä tilanne. He voivat meripäiviensä lisäksi keriyttää vaadittuja työharjoittelupäiviä maapuolelta opinnoissa. Se avaa heille laajasti lisää harjoittelu ja työllisyysmahdollisuuksia. Moni onkin työllistynyt maapuolella erilaisiin vaativiin töihin.

Jukka Parjanen perää myös varustamoita opiskelijoiden työllisyystalkoisiin.

– Varustamot voisivat palkata varsinkin kesien ajaksi ylimääräistä työvoimaa yli minimimiehityksen. Tämä olisi selkeä keino sitouttaa tekijöitä merialaan ja varustamoon.

### Mistä lisää merimiehiä

Suomalaisten merenkulkijoiden määrä on viime vuosina pysynyt tasaisena Suomen lipun alla seilaavilla aluksilla. Työvoimapula vaivaa kokemusta vaativissa tehtävissä sekä konepuolella. Lisähuolta tuo vielä suuri joukko merenkulkijoita, jotka eläköityvät vuoteen 2040 mennessä.

Lehtori Tero Virtasen mielestä yksi keino työvoiman tarpeen tyydyttämiseksi olisi lyhentää kolme vuotta kestävästä merenkulualan perustutkinnosta.

– Merenkulku pitää nimetä erityisalaksi ja laatia sille oma rahoitusjärjestelmä, jotta lyhyempien koulutusten järjestäminen olisi järkevää. Aikaisemman rahoitusjärjestelmän



aikana pystyimme myymään koulutuksia, mutta nykyinen rahoitusjärjestelmä ei tätä salli.

Lehtori Virtasen mielestä nuorten kiinnostusta merenkulkijan ammattiin voitaisiin lisätä alan palkkoja nostamalla ja palkkarakennetta selkiyttämällä.

– Nuori ei näe, miten palkka muodostuu. Hän katsoo palkkataulukkoa, ja sen mukaan miehistön palkat eivät ole kovinkaan hyvät. Nuori ei näe, että ylityöt ja lomakorvaukset tulevat palkan päälle. Ylemmän päällystön palkat ovat jääneet jälkeen globaalisti, Virtanen sanoo.

Lehtori Parjanen muistuttaa, että monelle nuorelle merenkulun houkuttelevuus ja ammatti tulevat jo äidinmaidossa. Lisäksi alan viime vuosina saama laaja julkisuus uutisvälineissä on lisännyt opintojen suosiota.

– Alan imago on monelle houkutteleva ja palkkaus hyvä. Moni pitää silti töiden riittävyyttä ja työpaikkaan sitouttamista palkkaa tärkeämpänä. Kerran merenkulkuun sitoutunut nuori on aina sitoutunut alaan, vaikka välillä muualla kävisikin, Jukka Parjanen vakuuttaa.

Myös Rauman WinNovan merenkulualalla uskotaan tulevaisuuteen, vaikka maailman merillä myrskyä. Uudet yhteishaun kautta valitut opiskelijat aloittavat 4.8.2026.

– Näen, että Rauma on jatkossakin vahva merenkulun koulutuksen järjestäjä. Rahoituksen toivon olevan sellainen, että se mahdollistaa laadukkaan koulutuksen järjestämisen, WinNovan merenkulualan koulutuspäällikkö Kari Toivonen sanoo.

# RAITEILLA RUUHKA, MAANTIEVERKKO RAPAUTUU, MUTTA VESITIE EI KULU

Logistiikan Vuoksi -verkoston seminaarissa pohdittiin sisävesiliikenteen kehittämistä.

■ TEKSTI: SIRPA SUTINEN ■ KUVAT: TAISTO SAUKKONEN, SIRPA SUTINEN

Joensuussa kokoontuttiin maaliskuussa Logistiikan Vuoksi -seminaariin. Samaa nimeä kantavan kaksivuotisen hankkeen päätyttyä helmikuussa 2025 jatkoivat hankkeen yhteistyökumppanit verkostotyötä sisävesiliikenteen toimintaympäristön kehittämiseksi.

Verkostoon kuuluu seitsemän Vuoksen vesistön alueen kaupunkia, metsäteollisuusyrityksiä sekä neljä maakuntaliittoa. Seminaarin teemana Joensuussa oli "Vuoksen vesistöalueen strateginen merkitys Euroopalle". Venäjän hyökkäyssodan synnyttänyt geopoliittinen tilanne on korostanut itäisen Suomen strategista merkitystä koko Euroopalle.

## Sisävesikuljetukset täynnä kehitysmahdollisuuksia

Lähtökohtana ja lopputuloksenakin semi-

naarissa todettiin, että sisävesikuljetusten nykytilanne on haasteellinen, mutta täynnä kehitysmahdollisuuksia.

– Myös poikkeusolosuhteissa toimiva, vaihtoehtoinen kuljetusreitti maantie- ja rautatiekuljetuksille on tärkeä alueen elinvoimaisuudelle, huoltovarmuudelle ja varautumiselle. Vesitielle ei myöskään kerry korjausvelkaa verrattuna muihin kuljetusreitteihin. Se on kustannustehokas ja ympäristöystävällinen vaihtoehto, totesi Lappeenrannan kaupungin projektipäällikkö **Marja Eskman**.

Logistiikan Vuoksi -hanke syntyi toukuussa 2023 tarpeesta kehittää Vuoksen vesistöalueen rahtiliikennettä. Taustalla vaikutti Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, Saimaan kanavan pysähtynyt liikenne ja samaan aikaan metsäteollisuuden kasvanut raakapuun hankinta ja kuljetukset kotimaasta.

Koska Vuoksen vesistö on Suomen ainoa sisävesiliikenteen rahtiväylä, sen merkitys Itä- ja Kaakkois-Suomen metsäteollisuuden raaka-ainekuljetuksille, alueen elinvoimalle ja huoltovarmuudelle on suuri.

Vuonna 2021 Saimaan kanavan yhteenlaskettu vienti ja tuonti olivat reilut 1,3 miljoonaa tonnia. Vientikuljetuksista hieman yli puolet muodostui raakamineraaleista ja lannoitteista. Suurimmat tuontiartikkelit olivat raakapuu ja sementti.

Keskustelun kärkinä seminaarissa toistuvat Saimaan kanavan käytöstä poistumisen aiheuttamat haasteet ja metsäteollisuuden kasvanut raakapuun hankinta kotimaasta. Sisävesikuljetusten merkitys vaihtoehtoisena kuljetusreittinä on lisääntynyt varsinkin, kun raiteilla on ruuhkaa ja maantieverkko rapautuu. Vesitie sen sijaan ei kulu.

## Tarve aluskannan uudistamiseen on suuri

Seminaarissa nousi esille myös aluskapasiteetti ja sisävesien rahtialusten kunto. Tarve aluskannan uudistamiseen on suuri, mutta alusten saaminen sisävesille Saimaan kanavan ollessa suljettuna on vaikeaa, jopa mahdotonta.

– Aluskannan uudistaminen on edellytys pitkän aikavälin liikenteen kasvulle, Joensuun kaupungin strategijahtaja **Sami Laakkonen** totesi.

Sisävesien liikennöintikauden jatkamisen puhutti osallistujia. Hinaaja-jäänmurttaja Tyrsky on yksin suorittanut Saimaan vesillä jäänmurtoa viime kaudella. Moottoroitu irtokeula Saimaa jäi Saimaan kanavan sulkeuduttua meren puolelle. Liikennöintikauden pidentäminen nähtiin edellytyksenä liikennöinnin monipuolistamiselle ja kannattavuudelle.

## Vesiväylät ylivoimaisia korjausvelan näkökulmasta

Professori **Timo Hellenberg** puhui seminaarissa Vuoksen sisävesiväylän strategisesta merkityksestä kansallisen huoltovarmuuden näkökulmasta.

– EU pyrkii siirtämään kuljetuksia ympäristöystävällisempiin ja kapasiteetiltaan tehokkaampiin kuljetusmuotoihin. Sisävesiliikenne on yksi keskeisistä ratkaisuista tähän haasteeseen, hän totesi.

Hän korosti liikenneverkkojen merkitystä kaksoiskäytön, sekä siviili- että sotilaskäytön infrastruktuurina.

– Satama, rautatie tai väylä voi palvella sekä taloutta että turvallisuutta. Tässä kokonaisuudessa myös sisävesiväylät voivat muodostaa osan Euroopan logistista varaverkkoa, Hellenberg totesi.

Väyläviraston vesiliikennejohtaja **Elisa Mikkolainen** myönsi omassa puheenvuorossaan vesiväylien ylivoimaisuuden korjausvelan näkökulmasta.

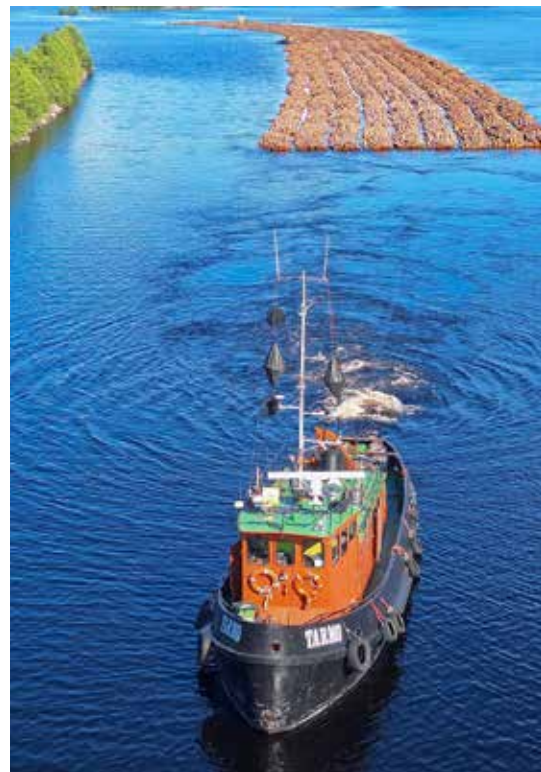
– Vesiväylien korjausvelka on vain noin 29 miljoonaa euroa, kun rautateiden korjausvelka on noin 1,6 miljardia euroa ja tiestön korjausvelka noin 2,6 miljardia euroa, hän kertoi.

## On laadittava selvitys uudesta meriyhteydestä

Seminaari päättyi paneelikeskusteluun, jossa puhuttiin Vuoksen vesistön nyt puuttuvasta meriyhteydestä. Panelisteilta kysyttiin uskovatko he, että Saimaan kanavalla liikennöidään viiden vuoden sisällä? Jatkokeskustelu koski mahdollista uutta meriyhteyttä: Mikäli nykytilanne Saimaan kanavalla jatkuu, saadaanko ensi hallituskaudella selvitys uudesta meriyhteydestä?

Joensuulainen kansanedustaja **Seppo Eskelinen** (SDP) totesi vastauksessaan, että kilpailukyky voi parantua vain liikenneyhteyksiä parantamalla. Hän muistutti, että Saimaan kanavan sulkua ei ehditty uusia ennen sulkemista.

– Toivotaan, että avautuu, mutta sen käytettävyys ja kilpailukyky on elinkeinoelämän näkökulmasta heikentynyt. Euroopassa ajetaan nyt isommilla laivoilla.



Eskelinen totesi myös olevansa valmis päivittämään selvityksen uudesta meriyhteydestä tulevalle hallituskaudella. Vihreiden lappenrantalainen kansanedustaja **Hanna Holopainen** suhtautui kanavan tulevaisuuteen optimistisesti, mutta pohti elinkeinoelämän luottamusta siihen.

– Olisihan se haaskausta, jos sitä ei pystytty hyödyntämään. Jos kanava avautuu, onko siihen halua investoida vielä.

Holopaisen mielestä selvitys uudesta meriyhteydestä olisi syytä tehdä.

– Olemme alue, joka menetti meriyhteyden geopolittisen tilanteen takia. Pystyisimme perustelemaan uuden yhteyden tarvetta Euroopan tasolla, kun samalla puhutaan Itä-Suomen elinvoimasta. Olisihan vesiväylä pitkäaikainen investointi ja sen ylläpito edullisempaa kuin muiden väylien.

Suomen Satamat ry:n toimitusjohtaja **Pia Karjalainen** korosti, että Saimaalla on pidettävä huoli nykyisestä valmiudesta.

– Saimaan kanava on ollut kiinni nyt neljä vuotta, mutta sillä on ikää jo 170 vuotta. Uskon, että kun sota loppuu liikennöinti alkaa uudestaan. Moraalinen muisti on lyhyt, hän totesi.

Liikenneviraston väylävastaava **Mikkolainen** uskoi Saimaan kanavan tulevaisuuteen.

– Kyllä. Uskon, että kanava on jatkossakin käytössä. Ihan varmasti tulee olemaan käytössä, hän vastasi.

Uuteen kanavayhteyteen hän ei sen sijaan uskonut.



Logistiikan Vuoksi -seminaarin kuutisen kymmentä osallistujaa olivat Vuoksen vesistön kaupunkien, satamien, metsätalouden ja eri sidosryhmien edustajia. Eturivissä luennoitsijat Timo Hellenberg ja Ville Sinkkonen sekä kansanedustajat Hanna Holopainen ja Seppo Eskelinen.

# HBD MLC!

■ TEKSTI: SANNALEENA KALLIO

**Merityöyleissopimus eli Maritime Labour Convention, tuttujen kesken MLC, täyttää tänä vuonna 20 vuotta. Se on todellinen merenkulkijoiden 'bill of rights' ja yksi tärkeimmistä merenkulun sopimuksista STCW-, SOLAS- ja MARPOL-sopimusten rinnalla. Tähän mennessä sen on ratifioinut 112 valtiota ja kattaa 96,6 prosenttia maailman tonnistosta.**

## ILOisesti yhteen ja samaan kasaan

Kevätalvella 2006 YK:n alaisessa Työjärjestö ILO:ssa päätettiin yhdistää 37 erillistä, vuosien 1920–1996 välillä laadittua konventiota (suositukseen) yhdeksi merenkulkijoiden työsuhdetta ja työoloja kattavasti sääteleväksi ainutlaatuisiksi kansainvälisoikeudelliseksi sopimustyökaluksi. Yleissopimuksen tavoitteena, kuten sen sisältämien aiemmin voimassa olleiden konventioiden, on turvata merenkulkijoiden oikeuksia asianmukaisiin työ-, elin- ja asumisoloihin aluksella ja asettaa työsuhdetta ja työoloja koskevan sääntelyn vähimmäistaso. Samalla se tukee reilua kilpailua alalla ja määrittelee puitteita laadukkaalle varustamotoiminnalle.

Sopimuksessa määritellään mm. merenkulkijan vähimmäisikä, työsopimuksen sisältö, työ- ja lepoajat ja palkanmaksua koskevat käytännöt. Sen mukaan merenkulkijalla on oikeus palkalliseen vuosilomaan, kotimatkoihin, sairaanhoitoon, majoitukseen ja ylläpitoon, työturvallisuuteen ja vakuutusturvaan.

Artikloissa määritellään sopimuksen soveltamisala, käsitteitä, perusoikeudet sekä voimaantuloa, muuttamista ja kieliä koskevat periaatteet. Sopimuksen koodisto on jaettu

viiteen aihealueeseen: aluksella työskenteleviä merenkulkijoita koskevat vähimmäisvaatimukset, työsuhteen ehdot, olosuhteet aluksella (asuminen, virkistys ja ruoka-huolto), työsuojelu, sairaanhoito ja sosiaaliturva sekä sopimuksen täytäntöönpano ja soveltaminen. Lisäksi sopimuksen liitteissä on mm. mallilomakkeita ja tarkastusohjeita.

Teknisesti määräykset on rakennettu niin, että jokaisesta aiheesta on perusoikeuden ja -periaatteet määrittelevä sääntö (regulation), jota tarkentaa yksi tai useampi sitova normi (standard) ja täydentää suositus (guideline), jossa annetaan tarkentavaa ohjeistusta. Määräykset siis antavat jonkin verran liikkumavaraa kansallisille lainsäätäjille. Kansainvälisen sopimuksen hyväksyminen edellyttää aina sen sääntöjen kansallista toimeenpanoa eli sisällyttämistä maan omaan lainsäädäntöön.

Merityöyleissopimuksen kansainvälisen voimaantulon 20.8.2013 jälkeen ei ole enää ollut mahdollista ratifioida erikseen niitä aiempia konventioita, jotka yhdistettiin ja sisällytettiin MLC-sopimukseen. Näitä vanhoja sopimuksia on ryhdytty purkamaan, eikä ILO enää erikseen valvo niiden noudattamista.

## Suomessa voimaan tammikuussa 2014

Suomessa yleissopimus tuli voimaan tammikuussa 2014. Ratifiointia edelsi laaja merityölainsäädännön uudistus- ja päivitystyö. Merimieslaki vuodelta 1978 kumottiin ja korvattiin kokonaan uudella merityösopimuslailla (756/2011), joka rakenteeltaan myötäilee maatyötä koskevaa työsopimuslakia (55/2001). Merimiesten vuosilomalakia (433/1984) ja merityöaikalakia (296/1976) sekä lakia työajasta kotimaanliikenteen aluksissa (248/1982) päivitettiin. Sääntelyä siirrettiin asetuksista uusiin lakeihin esimerkiksi laivaväen työ- ja asuinympäristöstä sekä ruoka-huollosta aluksella (395/2012) ja merimiesten lääkärintarkastuksista (1171/2010).

Myös Euroopan Unioni otti merityöyleissopimuksen osaksi lainsäädäntöään ja sen edustajat osallistuvat myös kolmikantakomitean kokouksiin.

## Yleissopimusta kehitetään säännöllisesti

Sen lisäksi, että MLC:ssa on määräyksiä merenkulkijan oikeuksista ja velvollisuuksista, sisältää se myös yleissopimuksen muuttamista sekä sen noudattamisen valvontaa koskevia määräyksiä. Sopimuksessa asetetaan



## Vuonna 2025 merenkulkijoille annettiin vihdoin 'key worker'-status.

erityinen **STC-kolmikantakomitea** (Special Tripartite Committee), joka on kokoontunut kahden tai kolmen vuoden välein yleissopimuksen voimaantulosta alkaen. Siinä ovat edustettuina ILO:n jäsenvaltiot (Suomesta kaksi ministeriöiden virkamiestä) sekä työnantajavarustamot etujärjestöineen ja merenkulkijat kansainvälisten työntekijäliittojen kautta. Komitean tehtävänä on huolehtia erityyöyleissopimuksen päivittämisestä merenkulkualan ja sen toimintaympäristön kehityksen edellyttämällä tavalla sekä keskustella muista komitean työtä edistävästä toimenpiteistä ja selvityksistä.

MLC-sopimusta on muutettu ja täydennetty tähän mennessä viisi kertaa: 2014, 2016, 2018, 2022 ja 2025. Viimeisimmät muutokset tulevat voimaan joulukuussa 2027. Vuosien varrella tehdyt muutokset ovat koskeneet esimerkiksi sairaanhoitoa tarvitsevan merenkulkijan oikeuksia, maihinpääsyä satamassa, vaakuutusjärjestelmien luomista työntekijöiden palkkasaatavien ja kotimatkakustannusten korvaamiseen sekä häirintää, kiusaamista ja väkivaltaa aluksella. Alusten ja miehistön hylkäämistapauksiin on puututtu sopimusmuutoksilla. Korona-aika osoitti monta kehittämisen kohdetta liittyen merenkulkijoiden kotimatka-oikeuksiin, mahdollisuuksiin saada lääkärin hoitoa maissa satama-aikana sekä aluksella vietettyjen työrupeamien venyntymiseen jopa vuosiksi.

Yleissopimuksessa ei ole määräyksiä palkan suuruudesta tai määräytymisestä, ainoastaan velvollisuudesta maksaa palkkaa kuukausittain ja laatia palkkalaskelma. Palkkataulukot kuuluvat työehtosopimuksiin. ILO:n katon alla toimii kuitenkin merenkulku-

neuvottelukunnan (JMC) alaisuudessa työntekijöiden edustajista koostuva alakomitea, jonka tehtävänä on määrittellä merenkulkijoiden vähimmäisperuspalkka. Vuonna 2026 se on 690 Yhdysvaltain dollaria kuukaudessa. Vähimmäispalkka on suositus, mutta se on tärkeä lähtökohta työehtosopimusten palkkataulukoiden laatimisessa ympäri maailmaa.

### Sertifikaatteja, tarkastuksia ja raportteja

Yleissopimuksen ratifioineilla valtioilla on velvollisuus valvoa MLC-sopimuksen noudattamista sekä alusrekisteriinsä merkityillä aluksilla että satamissaan. Suomessa Traficom myöntää suomalaisille aluksille tarkastuksen jälkeen **MLC-sertifikaatin**, joka on voimassa enimmillään viisi vuotta. Sertifikaatin saa sellainen alus, joka täyttää yleissopimuksen mukaiset vähimmäisstandardit.

Satamissa viranomaisilla on mahdollisuus tehdä satamatarkastuksia, joissa varmistetaan, että aluksella toimitaan annetun sertifikaatin mukaisesti. Jos rikkomuksia tai muita epäkohtia havaitaan, voidaan alus jopa pysäyttää satamaan niin kauaksi aikaa, että laittomuudet on korjattu.

ILO:n yleissopimusten soveltamista käsittelevä asiantuntijakomitea (CEACR) valvoo jäsenvaltioiden toimeenpanotoimia ja lainsäädäntöuudistuksia. Jäsenvaltiot laativat ILO:lle säännöllisin väliajoin yksityiskohdallisen raportin siitä, miten yleissopimuksen eri normit on saatettu osaksi maan lainsäädäntöä. Valvontakomitea ohjaa tarvittaessa toimeenpanoa kirjallisten kysymysten ja neuvonnan avulla. Myös Suomea on kehoitettu tarkentamaan lainsäädäntöään erityyöyleissopimuksen määräysten mukaiseksi. Muun muassa erityyöaikalain ja kotimaanliikenteen työaikalain määräyksiä on muotoiltu uudelleen ILO:n valvontakomitean huomauttuna siitä, että lain poikkeusmääräykset olivat liian laajoja.

**Kokemuksia kahdelta vuosikymmeneltä**  
Merityöyleissopimus komiteoineen ja työryhmineen on ainutlaatuinen kansainvälinen sopimusinstrumentti, joka on paitsi luonut forumin alakohtaiselle sääntelylle, myös onnistunut laatimaan käytännöllisiä sääntöjä ja näin vahvistamaan ihmis- ja sosiaalioikeuksien toteutumista maailman merillä. Se on poikkeuksellisen kolmikantaisen ja poikkitieteellisen yhteistyön tulos. Valitettavasti kaikki sen tavoitteet eivät kuitenkaan ole toteutuneet toivotulla tavalla. Esimerkiksi MLC-sopimuksen määrittämistä minimitasosta on tullut käytännössä myös maksimi. Lattiasta on tullut myös katto. MLC-sertifikaatti on asiakirjana saanut sellaisia merkityksiä, joita sille ei ole alun perin tarkoitettu. Sopimukseen perustuvien valvontamekanismien avulla ei ole pystytty kitkemään kahdenkertaista työaikakirjanpitoa tai liian pitkiä työrupeamia. Vähimmäispalkka on edelleen vain suositus eikä vähimmäishetto. Viime vuonna merenkulkijoille vihdoin annettiin 'key worker'-status. Sen tavoitteena on tehdä mm. miehistöjen vaihdot sekä merenkulkijoiden liikkuminen satamissa ja maissa lentokentille ja sairaalahoitoon helpommaksi. Se oli tärkeä virstanpylväs ammattiliitoille korona-ajan kauhutarinoiden jälkeen.

Suomessa erityyöoikeudelliseen sääntelyyn ei ole tehty mitään heikomman osapuolen suojaa vahvistavia sääntömuutoksia hallituksen tai viranomaisen aloitteesta, vaan selkeytystä ja parannusta merenkulkijoiden oikeuksiin on tullut viime vuosina ainoastaan MLC-sopimuksen muutosten ja EU-direktiivien, kuten työehtodirektiivin, edellyttämien täydennysten kautta. ILO:n kansainvälisen sateenvarjon alla tehdään siis myös suomalaisten merenkulkijoiden kannalta arvokasta ja hyödyllistä työtä, johon suomalaiset ammattiliitot osallistuvat Kansainvälisen Kuljetustyöntekijöiden federaatio ITF:n jäsenenä.

### Lisää MLC-sopimuksesta:

**ILO** [www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006](http://www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006)

**ITF** [www.itfseafarers.org/en/news/itf-celebrates-anniversary-landmark-global-treaty-seafarers](http://www.itfseafarers.org/en/news/itf-celebrates-anniversary-landmark-global-treaty-seafarers)

**TEM** [tem.fi/merityo](http://tem.fi/merityo)

**Traficom** [www.traficom.fi/fi/kauppamerenkulku/alusten-miehitys/merityoyleissopimus](http://www.traficom.fi/fi/kauppamerenkulku/alusten-miehitys/merityoyleissopimus)

**Kansanedustaja  
Seppo Eskelinen (SDP) kaipa  
enemmän keskustelua kotimaisen  
merenkulun merkityksestä**

## **MERENKULUN TOIMINTA- EDELTYKSET VOISIVAT OLLA JOPA OSANA TULEVAA HALLITUSOHJELMAA**



Kansanedustaja Seppo Eskelinen (SDP) uskoo kotimaisen kauppalaivaston rooliin Suomen viennin ja huoltovarmuuden turvaamisessa.

Suomalaisen merenkulkijan työllistyminen ja työpaikkojen säilyttäminen on tärkeää. Kotimaisella laivastolla ja kotimaisella miehistöllä on suuri merkitys valtakunnan huoltovarmuudelle. SDP:n kansanedustaja ja eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsen Seppo Eskelinen näkisi kotimaisen merenkulun toimintaedellytykset mahdollisesti jopa osana tulevaa hallitusohjelmaa.

■ TEKSTI JA KUVAT: SIRPA SUTINEN, SHUTTERSTOCK

**R**eilut sata vuotta sitten Joensuu oli merkittävä sisävesien satamakaupunki ja kymmenet laivat kuljettivat ahkerasti rahtia Saimaan kanavan kautta merelle, Pietariin ja jopa Välimerelle saakka. Sittemmin – ja varsinkin viime vuosina – satama on hiljentynyt huippuvuosista Saimaan kanavan sulkeuduttua, mutta joensuulainen kansanedustaja **Seppo Eskelinen** puhuu mielellään kotikaupunkinsa kauppahallin kahvilassa suomalaisen merenkulun merkityksestä.

### **Vesistöyhteys Nuijamaan kautta Virolahdelle selvitetävä perusteellisesti**

Toisen kauden kansanedustajana demari Eskelinen on istunut eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa vuodesta 2019 sekä valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa kuluva vaalikauden. Sisävesiliikenteen

nykytilanne askarruttaa häntä. Saimaan kanavan sulkeutuminen muutti sisävesien painoarvoa ja logistiikkaa.

– Metsäteollisuudelle vesistöyhteys merelle olisi suuri kilpailukykyetu.

Eskelinen korostaa toivovansa aidosti, että mahdollisuus puhkaista vesistöyhteys Nuijamaan kautta Virolahdelle selvitetään perusteellisesti. Hän myöntää, että hintaa hankkeelle kertyisi aika lailla. Saimaan kanavan rakentaminen kulkemaan Suomen puolella maksaisi vähintään kaksi miljardia euroa. Eskelinen kuitenkin arvelee, että EU-rahoitukselle voisi löytyä perusteluja.

– Hankkeellahan olisi muun muassa suuret ilmastovaikutukset. Hankkeen vaikutus alueen kauppamerenkulun väylänä olisi merkittävä.

Eskelinen ei usko, että luottamus Saimaan kanavaan ja Venäjään palautuisi vähään ai-

kaan, vaikka sota loppuisi. Hän harmittelee, että Saimaan kanavan sulkujen pidentämistä ei ehditty toteuttaa, joten nykyiselle entistä isommalle laivakalustolle kanavan sulut eivät joka tapauksessa riittäisi. Sulkujen pidentäminen olisi edessä myös, jos uusi kanavayhteys toteutuisi.

Hän muistuttaa, että kirjaus vesireitistöä on mukana jo Valtioneuvoston asiaperissa LJS12.

– Joskin ylimalkaisena. Valtioneuvoston 12-vuotisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vuoteen 2037 Itä-Suomen alueellisista erityispiirteistä huomioidaan teollisuuden ja matkailun tarpeet kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta, alueen vesistöisyys huomioon ottaen. Saimaan kanavan osalta suunnitelmassa todetaan, että Venäjän hyökkäyssota lopetti Saimaan kanavan liikenteen, minkä seurauksena myös ulkomaan tuonti ja vienti Saimaan kanavan kautta loppui.

– Sisävesien kaksi TEN-T-satamaa, Joensuu ja Lappeenranta, ovat kuitenkin tulevaisuudessa valmiina palvelemaan sisävesien merenkulkua, Eskelinen muistuttaa.

Minkäänlaista vastakkainasettelua sisävesiliikenteeseen panostamisen ja meri-

liikenteen välillä Eskelinen ei näe.

– Ne tukevat toisiaan.

### **Eskelinen suorii nykyhallitusta aikeista leikata merenkulun tuista**

Kaikki panostukset merenkulun aseman puolesta hyödyntäisivät myös suomalaisia merenkulkijoita. Merenkulkijoiden asemaan kohdistuneista nykyisen hallituksen toimista Eskelinen suorii erityisesti sen aietta leikata miehistötuesta, jota esitti valtiovarainministeri **Riikka Purra** (ps.) elokuussa 2025.

– Meille on vaikea lähteä heikentämään työntekijöiden asemaa, hän toteaa viitaten omaan puolueensa, SDP:n arvomaailmaan.

Suomalaisen merenkulkijan työllistymisen ja työpaikkojen säilyttämisen hän näkee tärkeänä. Kotimaisella laivastolla ja kotimaisella miehistöllä on merkityksensä valtakunnan huoltovarmuudelle. Huoltovarmuus nousi keskusteluun korona-aikana, mutta Eskelinen näkee sen olevan juuri nyt entistä tärkeämpi keskustelun aihe.

– Yli 90 prosenttia viennistä kulkee meriteitse. Merenkulun merkitys on järkyttävän suuri.

### **Merenkulun ammattijärjestöjen oltava aktiivisia päättäjien suuntaan**

Eskelinen on pannut merkille, että merenkulun ajantasaisista asioista käydään toki keskustelua, mutta niitä olisi syytä pitää esillä entistä enemmän. Myös tavaroiden tuonti on merenkulun varassa yli 90 prosenttisesti. Huoltovarmuuden näkökulmasta laivaliikenteen merkitys on kiistaton.

– Suomi on saari ja ilman kauppalaivastoa ollaan isossa kriisissä. Riski on olemassa. Huoltovarmuuden ja vientiteollisuutemme näkökulmasta on ehto, että meriliikenne toimii. Kansallisella politiikalla sitä ei pidä ainakaan haavoittaa, Eskelinen korostaa.

Hän pohtii, että keskustelua meriliikenteestä, sen merkityksestä ja edellytyksistä käydään mahdollisesti liian vähän.

– Uhkakuvia on ja ne pitää nostaa esille.

Eskelinen korosti Merimies-Unionin ja muiden merenkulkualan ammattijärjestöjen roolia.

– Toivon niiltä aktiivisuutta, jotta ajantasainen tieto saavuttaa päätöksenteon.

Eskelinen näki kotimaisen merenkulun toimintaedellytykset mahdollisesti jopa osana tulevaa hallitusohjelmaa.

Kuvassa Joensuun kaupunki.

*Joensuulainen toisen kauden sosiaalidemokraattien kansanedustaja Seppo Eskelinen toivoo, että Saimaan kanavan Suomen puolelle ehdotetusta meriyhteydestä tehdään perusteellinen selvitys sen vaikutuksesta Itä-Suomen aluetalouteen ja metsäteollisuuden kilpailukykyyn.*

# Finnlinesin Naantalin linja: **TÖITÄ KAHDELLA LAIVALLA**

■ TEKSTI: SIRPA SUTINEN

Finnlinesin M/s Finnsirius ja M/s Finncanopus purjehtivat Naantalista. Osa ravintolaosaston työntekijöistä tekee työkiertoa, jossa laivasta toiseen vaihdetaan viikon välein.

**E**nnen ravintolatoimen päälliköitä oli neljä. Molemmilla laivoilla vaihtoparit. Nyt vain yksi.

– Kollegat ovat sanoneet itsensä irti. On tylsää, kun ei ole vaihtoparia, ravintolapäällikkö **Anne Elo** harmittelee.

## Kahden viikon törni, töitä kahdella laivalla

Helsinkiäinen Anne Elo ehtii työskennellä kahden viikon mitaisella työvuorollaan kahdessa laivassa. Keväisenä arkipäivänä hänet löytää Finnlinesin autolautta M/s Finncanopusen ylimmän kannen keulan loungesta. Seuraavalla viikolla on työpaikka jo vaihtunut M/s Finnsiriuksen ravintoloihin.

Ravintolatoimen päällikkönä työskentelevä Elo kertoo tekevänsä työtään viikon kuukaudessa kummallakin yhtiön Naantali–Långnäs–Kapellskärin -väliä purjehtivilla laivoilla.

Kaksi kertaa päivässä Naantalista Ahvenanmaalle ja Ruotsiin liikennöivät rahtimatkustajalaivat kohtaavat

Långnäsin satamassa, jossa päiväristeilyn matkustajat vaihtavat laivaa. Samalla vaihtaa Elokkin kerran työvuorollaan laivaa, samoin mahdollisesti työkierrossa olevat miehistön jäsenet.

– Rotaatiota on ollut jo jonkin aikaa. Ravintolapuolen työntekijöillä rotaatiot ovat olleet tavallaan pysyviä siirtoja, Elo kertoo.

Rotaatiolla on Elon mielestä hyvät puolensa.

– Oppii tuntemaan molemmat laivat. Toinen laivoista on niin sanottu iltalaiva ja toinen aamulaiva, Naantalista lähtöajan mukaan. Kun tarvitaan jossain sijaista, on helpompi mennä tuttuun laivaan.

Ravintolatoimen päällikön tehtävässä on erikoinen poikeus muihin ravintolapesteihin laivalla.

– Ennen ravintolatoimen päälliköitä oli neljä. Molemmilla laivoilla vaihtoparit. Nyt vain yksi. Kollegat ovat sanoneet itsensä irti. On tylsää, kun ei ole vaihtoparia.

”

**Laivoilla on hyvä tunnelma, yhtenäinen porukka, jossa on syntynyt yhteishenki. Sanotaan porukoiden kanssa, että samassa veneessä ollaan.**



### Vahvaa osaamista

Anne Elo aloitti merillä työskentelyn, kun Finnlinesin uudet laivat tulivat reitille reilu pari vuotta sitten. Takana oli pitkä ura ja vahva kokemus ravintola- ja kokouspalveluista pääkaupunkiseudulla.

– Olin isoissa firmoissa ravintola-alalla, aluevastaavana ja hotellinjohtajana.

Reilut pari vuotta laivalla työskenneltyään Elo myöntää jo tuntevansa itsensä merenkulkijaksi.

– Me ollaan omassa kuplassa täällä. Kaksi viikkoa on hyvä rytmi, ehtii kotonakin palautua. Olen tykännyt siitä, että puolet vuodesta on lomaa.

Työyhteisön laivoilla Elo kokee hyväksi.

– Laivoilla on hyvä tunnelma, yhtenäinen porukka, jossa on syntynyt yhteishenki. Sanotaan porukoiden kanssa, että samassa veneessä ollaan. Oma huumori hitsaa porukkaa yhteen.

### Kesällä laivat matkustajia täynnä

Rahtiin keskittyvillä matkustajalaivoilla on Elon mukaan sesonkiaikaan kesäkuusta elokuuhun lähtöjä, jolloin laiva on täynnä. Rekkaliikennettä reitillä riittää ympäri vuoden ja kuljettajille on omat palvelunsa.

– Kesällä lounge muuttuu kahvilamaiseksi helpottamaan kahvilan paineita.



Valoisat ja kauniit työtilat pitävät mielen valoisana työvuoroilla.

Elo näkee ravintolapalveluiden vielä hakevan muotoaan laivoilla. Ravintolamaailman laajuus näillä rahtimatkustajalaivoilla on tässä mittakaavassa uutta.

– Laivoilla on kuitenkin tietoa ja taitoa haasteiden voittamiseksi, hän vakuuttaa.

Merityöt aloittaessaan Anne Elo liittyi Merimies-Unionin jäseneksi.

– En ole ennen kuulunut liittoon, mutta nyt olen Unionin jäsen. Jos tulee joku tilanne, että apua tarvitsee, hän pohtii.

Anne Elo ei kyllästy työpaikaltaan avautuvaan maisemaan. Kauniin työympäristön voi kokea jopa palkanlisäksi. Työvuorolla voi seurata myös saaristoluontoa. Anne Elo on Saaristomerellä bongailut merikotkia. Keväällä nähtiin jääautoilla hylkeitä.

KUVA: SAANA LAMMINSIVU



**Merimies-Unioni**

Suomen Merimies-Unioni

# Eduskuntavaali- tavoitteet 2027



## **MERENKULUN MIEHISTÖ- KUSTANNUSTUEN SÄILYTTÄMINEN**

EU-maat tukevat meriliikennettä kilpailukyvyyn turvaamiseksi. Suomessa tuki toteutuu työvoimakustannusten palautusjärjestelmällä, jossa työnantajille palautetaan heidän maksamansa eläke- ja muut maksut. Ruotsissa ja Tanskassa käytetään nettopalkkamallia, jossa maksuja ei tilitetä valtiolle lainkaan. Jos Suomen järjestelmä poistettaisiin, aluksia liputettaisiin ulkomaille, mikä heikentäisi suomalaisten merimiesten työllisyyttä ja vaarantaisi huoltovarmuuden.

**SUOMEN MERIMIES-UNIONIN TAVOITE** on säilyttää merenkulun miehistökustannustuki jatkossa.

### **1. Ulosliputuksen uhka**

- Tämä tarkoittaisi työpaikkojen menetystä ja huoltovarmuuden heikkenemistä.

### **2. Työpaikkojen turvaaminen**

- Merenkulku työllistää Suomessa tuhansia ihmisiä, ja miehistötuki nähdään keskeisenä työpaikkojen säilyttämisessä.

### **3. Huoltovarmuus**

- Suomi on merikuljetuksista riippuvainen maa. Ulosliputus heikentäisi mahdollisuutta turvata kriittiset kuljetukset kotimaisin voimin.

## 2

### **MERENKULKIJOIDEN TERVEYSVAATIMUKSET**

Merenkulkijoilta vaaditaan kahden vuoden välein uusittava merimiehen lääkärintodistus, jolla varmistetaan heidän työkykynsä ja turvallisuutensa merellä. Viime vuosina todistuksen myöntämisen kriteerit ovat kiristyneet liikaa, minkä vuoksi yhä useampi merenkulkija menettää työkelppoisuutensa. Suomen vaatimukset ovat tiukemmat kuin muissa Itämeren maissa, mikä asettaa suomalaiset merenkulkijat epäedulliseen asemaan.

**SUOMEN MERIMIES-UNIONIN TAVOITTEENA** on selkeyttää terveyskriteerejä ja kehittää merimieslääkärijärjestelmää.

#### **1. Terveyskriteerien selkeyttäminen**

- yhtenäiset ja läpinäkyvät arviointiperusteet
- nopeammat valitus- ja oikaisuprosessit

#### **2. Merimieslääkärijärjestelmän kehittäminen**

- tarkastusten saatavuuden parantaminen
- sääntelyn tarkastelu

#### **3. Merenkulkijoiden työhyvinvointi**

- parempi työterveyshuolto
- mielenterveyspalvelujen vahvistaminen

## 3

### **VASTUULLISET KULJETUSKETJUT**

Valtion yritystukien ehtojen tulisi sisältää vaatimus vastuullisista logistiikka- ja kuljetusketjuista, ja tuotantoyritysten on kannettava vastuu siitä, että niiden käyttämät kuljetusyrietykset noudattavat sääntöjä. Mukavuuslippulaiva tarkoittaa alusta, joka on rekisteröity maahan matalampien verojen, maksujen tai kevyemmän sääntelyn vuoksi, ja näillä aluksilla työntekijöiden oikeuksia rikotaan usein. Koska 95% Suomen tuonnista ja viennistä kulkee meriteitse ja mukavuuslippulaivat liikennöivät myös Suomessa, ongelmaan on puututtava tehokkaasti. Mukavuuslippulaivoilla esiintyvään työntekijöiden hyväksikäyttöön on puututtava lainsäädännöllä.

**SUOMEN MERIMIES-UNIONIN TAVOITTEENA** on ehkäistä sosiaalisen polkumyynnin ja työntekijöiden oikeuksien polkemista ulottamalla tuotantoyrityksien vastuu kuljetusketjuista myös merenkulkuun.

#### **Vastuullinen merikuljetusketju sisältää kolme olottuvuutta:**

##### **1. Sosiaalinen vastuu**

- Reilut työehdot ja palkat
- Ihmisoikeuksien kunnioittaminen
- Sosiaalisen polkumyynnin estäminen eli halpatyövoiman käyttö kilpailuedun saavuttamiseksi

##### **2. Taloudellinen vastuu**

- Reilu kilpailu
- Läpinäkyvät sopimukset
- Pitkän aikavälin investointikyky

##### **3. Ympäristövastuu**

- Päästöjen vähentäminen
- Energiatehokkuus
- Kestävät polttoaineet

## ETT ÅR TILL VALET:

**Tillväxt i Finland är endast möjlig genom internationell handel. Splittringen av folket måste stoppas**

Riksdagsvalet hålls nästa vår. Själva valdagen är på söndag den 18 april 2027. På fartygen kan man rösta i förväg utomlands.

**F**inland har på tre år körts ner i en exempelvis recession och arbetslöshet. För att ta sig ur den krävs ett helt nytt tillvägagångssätt än det som använts för att leda landet de senaste tre åren. **Petteri Orpos** (Saml) högerregering har bara gjort nedskärningar, som lämnat ärr som kommer att synas i vårt land i flera årtionden framöver. Dagens barn och unga under tjugo år kommer för evigt att vara barn av lågkonjunktur och bära spår av utsatthet genom hela sitt liv.

Finland skulle kunna ledas på ett annat sätt: borgarregeringen borde vara expert på handel och business, men har bara fokuserat på nedskärningar riktade mot de i svagast ställning. Samtidigt har man gjort aldrig inkomstöverföringar och skattelättnader utan like för de mest privilegierade. Regeringen har inte lyckats infria löftena ens till sin egen väljarkår: små och medelstora företag har fallit. Till och med Finlands näringsliv EK har visat missnöje med regeringens åtgärder för att skapa tillväxt och hantera arbetslösheten. Finland befinner sig djupt nere i träsket.

Visa ledare gör allt för att folket inte ska splittras: om landets regering bara fokuserar på inrikespolitik och att utöka polisstyrkan som håller demonstranter i schack är vi på väg mot en diktatur. Finlands nuvarande regering tar inte ställning till bråket mellan extremhöger och vänstern, vilket är helt förkastligt. Finland får inte följa samma väg som Polen och Tyskland, där man kan se en stark uppgång inom extremismen. I Polen bytte man i början av 2020-talet ut domarna till rättskipare som strök den dåvarande regeringen medhårs. Allt började med abortlagen under coronapandemin. I Polen kom högerpartiet Lag och rättvisa (PiS) till makten. Partiet representerar traditionella värderingar och kvinnans ställning i partiet är svag.

Som tur är fick Polen 2023 en ny premiärminister, **Donald Tusk**, som står för europeiska värderingar. Därefter har man lyckats förbättra situationen med domstolar i Polen, men trots det lurar det konservativa partiet Lag och rättvisa fortfarande i skuggorna. I Tyskland är det högerpopulistiska partiet Alternativ för Tyskland (AfD) på stark uppgång. Finland måste förhindra att extremismen växer såsom den gör i Polen och Tyskland och att domstolarna politiseras. Ett civiliserat samhälle förlitar sig på demokrati och man kan lita på domstolarna i det. Folket kan och får uttrycka sin åsikt på ett fredligt sätt.

Finland måste stoppa splittringen av folket innan klyftan har vuxit sig oåterkalleligt stor. Det gör man med hjälp av internationell handel och tillväxt. Den stora skuldbördan kan endast lättas genom business, vilket skapar arbete och ger ett kassaflöde. Finlands skuldbörda är stor, men Finland kan inte resa sig ur träsket genom nedskärningar, utan kommer bara att sjunka ännu djupare.

Finland måste rikta blicken mot den internationella marknaden och göra sig känd där. Man kan börja i närliggande länder, som Tyskland, som alltjämt är en stor kommersiell aktör. Det kan också finnas goda förutsättningar för samarbete med Danmark. Och på en större skala måste man rikta blicken globalt mot öst och syd.

Det är sant att det även finns andra aktörer på den internationella marknaden. Finland behöver inte – och kan inte – ligga i topp i allt, utan måste fokusera på det man kan, som skeppsbyggnad och sjöfart. Kina har ett stort försprång när det gäller den gröna omställningen, men Finland har fungerat som en god pådrivare bland de europeiska länderna. Tack vare det är vi nästan helt självförsörjande i vår energiproduktion. Finland har en stor konkurrensfördel även inom sjöfarten när det gäller att ta fram nya, utsläppslösa teknologier. Det är något vi måste fortsätta med målmedvetet.

## SDP:S JUHA VIITALA:

**Hälsoundersökningarna av sjömän måste förnyas för att trygga branschens attraktionskraft**

**Juha Viitala**, riksdagsledamot i SDP och ordförande för riksdagens havsgrupp, kräver att hälsokraven och undersökningsprocesserna för de som arbetar till havs förnyas så att finska sjöfarare inte hamnar i en oskäligen ställning och bristen på arbetskraft förvärras. Viitala har lämnat in en skriftlig fråga om detta till riksdagen och förutsätter åtgärder för att förenhetliga riktlinjerna för undersökningar och påskynda handläggningen av undantagstillstånd.

– I Finland har sjömansläkarundersökningarna blivit onödigt hårda och oenhetliga. Det syns direkt i att allt fler sjöfarare inte klarar undersökningarna och blir tvungna att genomgå en lång process för att få ett undantagstillstånd, konstaterar Viitala.

Viitala påpekar att antalet undantagstillstånd har fördubblats på fem år i Finland. År 2024 ansökte

man om 467 undantagstillstånd. Samtidigt förlängdes handläggningstiderna till upp till 2,5 månader, vilket försvårar arbetet både för sjöfararna och rederierna. Undersökningspraxis varierar också mellan olika läkare och aktörer. I Sverige är motsvarande process lättare och snabbare, och undantagstillstånd behövs betydligt mer sällan.

– Det finska systemet för sjömansläkarundersökningar bör granskas och nödvändiga ändringar bör göras så att det följer den svenska modellen mer. Vi måste se till att systemet stödjer arbete och inte förhindrar det. Samtidigt måste handläggningstiderna förkortas och läkarnas praxis förtydligas så att branschen förblir livskraftig och vi tryggar försörjningsberedskapen även i krissituationer, betonar Viitala.



# ECKERÖ LINENS M/S FINLANDIA

är Finlands första  
hybridpassagerar-bilfärja

TEXT OCH BILDER: SAANA LAMMINSIVU



M/s Finlandia seglar mellan Helsingfors och Tallinn och är Finlands första hybridpassagerar-bilfärja. I våras installerades en battericontainer, som döptes till Konttinen, på fartygets däck.

De finska rederierna satsar på låga utsläpp och miljövänliga lösningar. Det är viktigt att minska klimatavtrycket, då man vill skydda Östersjön. Samtidigt sparar man bränslekostnader. De finska rederiernas fartyg är isförstärkta och besättningen kan segla i vinterförhållanden. Det är viktigt att Finland import- och exporttransporter sköts med fartyg i gott skick och med låga utsläpp samt med en yrkeskunnig besättning.

Sjöfartens försörjningsberedskap testades senast under coronatiden. De finska gränserna var stängda, men Eckerö Linens M/s Finlandia skötte Finlands försörjningsberedskap mellan Helsingfors och Tallinn.

– Vi är en stor frakttransportör. Vi hade med oss enormt många lastbilar och läkemedelstransporter samt annat gods som måste ombord först. På så sätt lyckades vi hålla igång Finlands ekonomi och varutransporter, även om vi inte hade några passagerare, påminner styrman **Jussi Heimala**.

## 96 batterier från Wärtsilä i Konttinen

M/s Finlandia började trafikera mellan Helsingfors och Tallinn 2012. Vid årsskif-

tet låg fartyget på varvet för en omfattande renovering:

– Propellrarna renoverades och passagerarutrymmena förnyades. En ny hiss installerades i fören och en ny sittsalong byggdes i aktern. Golvmaterialet byttes ut och bildecken målades. Man gjorde en mängd reparationer på maskinen och underhåll på stabilisatorerna. Man gjorde också mycket elarbeten i anslutning till Konttinen, som skulle installeras på däck, förklarar styrman Heimala.

M/s Finlandia är det första passagerarfartyget i Finska viken som använder delvis el, delvis bränsle: ackumulatörerna används för el och batterierna för att minska utsläppen från hjälpmotorerna. →

## Det maritima klustret är en helhet som inte bara byggs upp av ingenjörer

Vad betyder den finska sjöfarten för den erfarne sjömannen?

– Ser man på saken ur ett internationellt perspektiv så är det just säkerheten man tänker på först: Eckerö Linen har en hög säkerhetskultur jämfört med många andra organisationer, länder eller flaggstater, bedömer styrman Jussi Heimala.

En typisk dag i Finska viken öppnar upp sig framför kommandobryggan på M/s Finlandia: då och då kikar solen fram genom den grå himlen. Isen bryts under M/s Finlandias för. Fartyget är självbrytande, dvs. det kan bryta isen själv till en viss tjocklek och behöver inte ta hjälp av en isbrytare.

De flesta fartyg under finsk flagg är självbrytande, till skillnad från utländska fartyg.

Sjöfarten är ett av de ställen där ett kilo praktik motsvarar en ton teori, säger Heimala.

– Den finska sjöfartskompetensen handlar inte bara om att stirra ner på istäcket från kommandobryggan, utan består av omfattande kunskaper om sjöfarten. Sjömännen samlar på sig praktiska erfarenheter och kunskaper på fartyget som de sedan kan använda och utnyttja även inom t.ex. varvsindustrin och i bredare utsträckning inom det maritima klustret.

– För mig är det mycket viktigt att sjöfarten och varvsindustrin samarbetar. Det räcker inte att vi har bra ingenjörer. Det behövs också kunskap om fartygsarbete och verksamheten på ett fartyg, som man kan utnyttja vid skeppsbyggnad. På så sätt får man finsk kvalitet.



M/s Finlandias styrman Jussi Heimala.



Monika Malm från PopUp Shop.



Servitrisen Pia Jansson har snart arbetat 33 år till sjöss. Jansson började arbeta till sjöss som tjuugoåring och om ett par år planerar hon att gå i pension: "Man kan absolut arbeta till sjöss hela sitt yrkesliv. Jag rekommenderar det till alla unga."

Finlandia får i fortsättningen energi från 96 batterimoduler från Wärtsilä, som installeras i en brandskyddad sjöcontainer, dvs. Kontinen, på däck 9. Batteripacket ersätter en av M/s Finlandias fyra dieselgeneratorer. Med batterierna hoppas man kunna minska bränslekostnaderna med tre procent. Fartyget använder i fortsättningen cirka 500–600 ton mindre bränsle per år och minskar utsläppen av växthusgaser.

– Den nya tekniken kräver nya kunskaper av besättningen, främst personalen på maskinsidan. Batterierna kräver sina egna tekniska tricks i maskinrummet. Manövreringen av fartyget förändras inte alls: vi strävar efter att optimera ekonomin och trimmet på samma sätt som i dag.

Batterierna används kontinuerligt i fartyget. Batteriströmmen utnyttjas under resan och i hamnen. Batterierna laddas med grön landström i Helsingfors och Tallinn.

### Utländsk besättning saknar is-, skärgårds- och lotskompetens

M/s Finlandia avgår från Helsingfors till Tallinn tre gånger per dag. Styrman Jussi Heimala seglar alltså över Finska viken sex gånger per dag. Sjöresan från Helsingfors till Tallinn är kort, bara 90 kilometer.

– Det är en trevlig rutt att köra, det händer något hela tiden. Åker man fram och tillbaka

här en dag ser man mer än om man seglar över Östersjön till Tyskland.

Trafiken över Finska viken är livlig. Den ryska skuggflottan på väg till ryska hamnar är en daglig syn. Det får styrman Jussi Heimala att tänka på sjöfartssäkerheten.

– Jag kommer ihåg när oljetankern Stemnitsa en gång i tiden kom genom isarna från Ryssland, där den hade hämtat last. Det var ett containerfartyg med enkelskrov och var inte någon vacker syn när den körde. Runt tankfartyget fanns det hela tiden två isbrytare som försökte hjälpa det genom isen. Stemnitsa hade fått en rejäl smäll, men hade som tur var inte fått några hål.

### Papperen och verkligheten möts inte alltid på utländska fartyg

I sitt arbete ser styrman Jussi Heimala utländska fartyg i dåligt skick plöja fram längs Finska viken. De grävande journalisterna vid Helsingin Sanomat och den estniska nyhetsportalen Delfi gjorde en förtjänstfull artikel om den ryska skuggflottan i Finska viken (8.3.2026). Enligt Helsingin Sanomat var besättningens okunskap en av de största riskerna med skuggflottan. Fartygen har besättning från tredje länder där man inte lär ut iskörning i sjöfartsskolorna.

– Utländska rederier och besättningar kan ha en helt annan säkerhetskultur än

### Det finns länder där inspektionerna utförs av Pentel Pick and Ballograf.

vi i Finland: fartygen är i sämre skick och besättningen saknar lots-, skärgårds- och iskompetens, säger Heimala.

– Det finns länder där inspektionerna utförs av Pentel Pick and Ballograf. Papperen är i ordning, men verkligheten motsvarar inte det som står i dem. Det har vi sett alla möjliga exempel på.

### Det måste finnas finska sjömän som sköter sjötransporterna när situationen så kräver

Mer än 96 procent av Finlands frakt till och från Europa sker till sjöss, och det finns inga alternativ till det.

– Om man behöver frakta stora mängder gods snabbt så är den enda vägen från Finland till sjöss. Om vi inte kontrollerar sjövägarna, dvs. utrustningen, själva har vi inte heller några transportmöjligheter.

– Ingen från utlandet vill försätta sitt fartyg i fara om läget i Finska viken börjar försämrats – eller så blir priset på frakten något helt annat än förväntat. Det är en stor sak när det gäller försörjningsberedskapen.



Hovmästaren Tuomo Paloranta och servitörer Kirsi Nevalainen, Jenniina Hiltunen och Neea Nieminen.



## Eckerö Buffet

### Den nya linjen förkortar köerna och underlättar besöket i restaurangen

Ingången till Eckerö Buffet har förnyats. Matgästerna når buffén genom en port. Porten öppnas med QR-koden på passagerarkortet så att man kan gå direkt in. Vid porten visas kundens bordsnummer, som också finns i Eckerö Linens app. Besöket i buffén går snabbare och smidigare då kunderna kan gå till området på egen hand istället för att, som tidigare, köa och visas till bordet.

Buffén på M/s Finlandia har genomgått en stor förvandling.

– Tidigare var maten utspridd på flera olika ställen. Nu ligger all mat i samma linje. Den nya linjen har fått kyl- och värmeplattor som innebär att man kan ändra om linjen hela tiden eller efter behov. Den kan anpassas t.ex. efter hur många matgäster man har på fartyget. Den nya kyl- och värmeplattan erbjuder en mängd olika möjligheter.

Den nya linjen består av ett långt, ovalt bord med en bred gång runt om. På så sätt kan passagerarna röra sig snabbt och smidigt i buffén, då de delas upp på olika håll längs linjen.

– Den nya linjen möjliggör t.ex. sex identiska frukostserveringar per avgång. Matgästerna fördelas på ett större område runt linjen och köerna minskar. På en av frukostavgångarna finns både en kyl- och värmeplatta. Efterätterna ligger synligt på en egen plats i slutet av linjen.

– Kunden behöver inte köa till nästa ställe, då vi serverar förrätter, kalla rätter och varma rätter på samma ställe.

Dessutom finns det kalla överhyllor vid alla delar av linjen som kan användas för t.ex. sallader. Till kvällsbuffén kan man göra om linjen helt och använda kyl- och värmeplattorna som större områden för att uppfylla behoven vid varje måltid.

### 80 procent av all mat på M/s Finlandia lagas i fartygets kök

Menyerna i Eckerö Buffet varierar efter säsong.

– Året är indelat i fem säsonger: just nu serverar vi vinterns godsaker, förklarar hovmästare **Tuomo Paloranta**.

Passagerarna kan inte bara smaka på säsongsbaserade delikatesser, utan erbjuds olika smaker från världen.

– Vi har olika matteman; just nu är det Amerika. Under vårsäsongen serverar vi vårens smaker, som sparris och asiatiska smaker. På sommaren kan man njuta av skärgårdsbuffé och medelhavsmaker. På hösten går vi över till klassiker och Mellanösterns smaker. I slutet av året dukar vi upp för storhelgerna och serverar förutom traditionella finska rätter även säsongsbaserade godsaker från andra världsdelar.

På M/s Finlandia lagar man en mycket stor del av maten själv.

– Vi strävar efter att använda så mycket inhemska produkter som möjligt i matlagningen. 80 procent av maten lagas i vårt eget kök. Maten är av hög kvalitet, hemlagad och ansvarsfull.



■ TEXT OCH BILDER: JUHA GRANATH

## Turo Ihalainen, huvudförtroendeman för OSM: Tuffare tag och fler hot vid kollektiv- avtalsförhandlingarna

”Regeringen i vårt land tar bara arbetsgivarvidan på allvar. Framtida beslutsfattare måste trygga den finska sjöfartskompetensen och göra om sjöfartens arbetsgivaravgifter enligt den svenska modellen”, säger Sjömans-Unionens huvudförtroendeman för OSM Turo Ihalainen.

**N**är en sjöman är till sjöss, längtar själen till land. När han är i land, längtar han till sjöss. Maalar-huset i Gamla Raumo erbjuder det perfekta mellanläget för sjömannens sinne. Där finns sjömanskrogen Otava, vars historia sträcker sig ända till 1600-talet.

Den största skatten i Otava är en gammaldags jukebox. Den är också i sjömannen **Turo Ihalainens** smak. I med myntet, så börjar Eppu Normaali sjunga. Stämningen är på topp.

– Coronan höll på att ta död på Otava, men nu ser det ljusare ut. Man tycker ju att det borde finnas en yngre kundbas också. Raumo hamn växer hela tiden och är nu landets fjärde största allmänna hamn och containerhamn, det är full sysselsättning på varvet och sjöfartsskolan lockar mängder med studerande.

Från jukeboxen klingar ”Voi tuuli kylmästi kutittaa selkää, se eteenpäin työntää, älä siis pelkää”. Eppus låt beskriver fartygselektikern och huvudförtroendemannen Ihalainens vår på ett bra sätt. Fackförfrågorna har tagit mycket tid och det har inte funnits plats att gnälla.

– Kraven på sjömannens hälsa, slopandet av nationella behörigheter, förändringarna inom förbundet och programmet för det kommande riksdagsvalet väcker diskussion. Vilotiderna inom sjöfarten och de ekonomiska bekymmer som det rådande världsläget orsakar har varit på tapeten.

Turo Ihalainen är ett passionerat fan av ishockeylaget Rauman Lukko, och under våren fanns hans värsta ”fiende” Åssät 50 kilometer från Björneborg. I maj är ishockeysäsongen redan över och farorna flyttar istället till Östersjön och Nordsjön, där den ryska skuggflottans tidsinställda bomber seglar.

– Skuggflottan oroar mig inte till sjöss, och såvitt jag vet inte heller den övriga besättningen på tankfartyg. Mitt arbete som elektriker handlar till stor del om förebyggande underhåll och att uppfylla de nya krav som oljebolagen hela tiden hittar på. De nya kraven syns däremot inte i lönekuvertet.

Turo Ihalainen bläddrar i Otavas meny. Man måste vara i gott skick för att få ett sjömansintyg, så smörstekt sjömansbiff och en stor stark får ersättas av kycklingsallad och kranvatten.



## **Kollektivavtalsförhandlingarna har också blivit tuffare, och man har hotat bl.a. om utflaggningar mer än en gång under dessa tio år.**

– Vi som är födda på 70-talet har inte på jobbet att göra om vi inte tar hand om oss. Det gäller att tänka på vad man stoppar i munnen. Som tur är gymmar jag året om. Våren har varit bra, konditionen har förbättrats och vikten gått ner. Nu känns det bra att åka till sjöss igen, säger Ihalainen.

### **Tuffare tag och fler hot**

Våren har gått över i sommar och sjömanskrogen Otava har blivit en stjärnbild på himlavalvet. Nestes tankfartyg Jaarli seglar på Nordsjön för att hämta en last råolja från Norge till Borgå. Turo Ihalainens arbetsresa tar fyra till fem dagar per sträcka.

Jaarli färdigställdes på varvet i Sydkorea 2021 och seglar under finsk flagg med en finsk besättning på 21 man. Huvudförtroendeman Ihalainen är stolt: en inhemsk besättning skapar kontinuitet för den finska sjöfartskompetensen och tryggar samtidigt försörjningsberedskapen.

– Det gemensamma modersmålet ökar också sammanhållningen. I mässen pratar man på sitt eget språk och istället för arbetsfrågor är det skönt att ibland prata om civila saker och fundera på vad som händer i världen. Mitt modersmål är visserligen Rauman giäl, men jobbkompisarna brukar förstå det, skrattar Ihalainen.

Neste utkontrakterade sin rederiverksamhet 2013. Sedan dess har Ihalainen varit Sjömans-Unionens huvudförtroendeman för OSM Ship Management Finlands fartyg.

– Som huvudförtroendeman har man väldigt få man kan prata med. Många saker kan man egentligen inte diskutera med någon, och det finns inte heller alltid något i förbundet som man kan ta upp det med. Jag skulle inte orka med det här jobbet om jag inte hade hittat på sätt att nollställa hårddisken.

Som huvudförtroendeman sköter Turo Ihalainen tankfartygen Saana, Halti, Uikku, Lunni, Jaarli, Jatuli samt bogserbåtarna Ahti, Ukko och Esko. Fartygen har omkring 250 anställda.



Sjömanskrogen Otavas historia i Gamla Raumo sträcker sig ända till 1600-talet.

– Min arbetsbelastning som huvudförtroendeman och tiden som jag lägger på det dessvärre ökat. Arbetsgivaren är inte särskilt bra på att svara på meddelandena från medlemmarna på fältet och fartygsförtroendemannen. Därför tar det ofta flera månader att ro saker och ting i land. Om det dessutom ska gå genom jurister kan det ta flera år.

Enligt Ihalainen har både arbetet som huvudförtroendeman och Nestes fartyg förändrats under hans år på OSM.

– Inom oljebranschen tar byråkratin, olika inspektioner och bytet av arbetsspråk till engelska tid från de riktiga sjömansarbetena, som service, underhåll och matlagning. Fartygen byggs ofta i Korea och Kina. Det märks i sin tur i form av brister i arbetsergonomi och kvaliteten på tekniken.

Världen har också förändrats de senaste fem åren. Corona, Rysslands brutala anfalls- krig mot Ukraina, massakrerna i Mellanöstern och USA:s makt demonstrationer tycks ha påverkat det mänskliga sinnet.

– Kollektivavtalsförhandlingarna har också blivit tuffare, och man har hotat bl.a. om utflaggningar mer än en gång under dessa tio år. Visserligen blir man hårdad, men jag undrar ändå om arbetsgivaren förstår hur arbetstagarnas vardag ser ut, säger Turo Ihalainen.

Ihalainen är medlem i Sjömans-Unionens styrelse och efterfrågar också en förståelse för arbetstagarsidans vardagsbekymmer och hanteringen av sjöfarten som helhet från den finska regeringens sida.

– Regeringen tar bara arbetsgivarsidan på allvar. Mitt budskap till beslutsfattarna är att de bör trygga den finska sjöfartskompetensen

för nästa årtionde och införa den s.k. svenska modellen i fråga om systemet för återbetalning av sjöfartens arbetsgivaravgifter, kräver Turo Ihalainen.

### **Påverkar bara julhälsningen**

I början av året publicerades slutrapporten för pilotprojektet Rättvis rederikultur (sjömanspensionskassan.fi). Projektet genomfördes på initiativ av Sjömanspensionskassan med ESL Shipping, OSM och Tallink Silja som deltagare. 480 arbetstagare besvarade en enkät.

Enligt sjömännen är jämlikhet den viktigaste värderingen i en rättvis rederikultur. Det bästa sättet att implementera det i arbetslivet är genom att trygga rättvis rekrytering, rättvisa karriärvägar och rättvisa löner.

Huvudförtroendeman Ihalainen minns att man genomfört olika nöjdhetenkäter bland fartygspersonal några gånger, men att de endast påverkade julhälsningen. Sjömännens förväntningar på effekterna av projektet Rättvis rederikultur är ”måttliga”.

– Förhoppningsvis använder rederierna den här enkäten för att göra ändringar. Sjömännen har efterfrågat ”morötter”, dvs. att alla – såväl kaptenen som kocken – får samma belöning när man når ett mål. Tills vidare väntar man på att det faktiskt görs något. Däremot krävs det vilja även på fartygen för att åstadkomma rättvisa värderingar.

Enkäten Rättvis rederikultur visade också att upplevelserna av rättvisa fördelas mellan stark sammanhållning och misstro. Framför allt befällets och besättningens upplevelser skiljer sig åt. →

– Det finns inga stora hierarkier på Nestes fartyg. Jag upplever att vi åtminstone till stor del kan prata tillräckligt om arbetsrelaterade frågor, och därför kommer befälet och besättningen väl överens på våra fartyg, försäkrar Ihalainen, Sjömans-Unionens huvudförtroendeman på OSM.

Turo Ihalainens budskap till arbetsgivarna är att det bästa sättet att göra sjömännen nöjda och behålla dem i yrket är att garantera en ordentlig lön och bra arbetsförhållanden och villkor. Att prata svart till vitt eller att bedriva kampanjer i sociala medier för tusentals euro förbättrar inte situationen.

– Saker och ting måste lösas genom kollektivavtalsförhandlingar, inte genom diktering. Det krävs två för att dansa tango.

### Polarkoden bör införas på Östersjön

Huvudförtroendeman Ihalainens klocka piper kl. 6.15. Kl. 7.30 är det dags för nyheter på tv, gröt och bröd, smoothie och ett ägg. Därefter går han från mässen till maskinkontrollrummet och förbereder kaffeautomaten.

– Arbetsdagen startar kl. 8.00 med ett morgonmöte med mästarerna, motormännen och reparatörerna. Den dagliga arbetstiden varar till kl. 17, säger Ihalainen.

Rysslands anfallskrig mot Ukraina, som redan varat i fyra år, påverkar också arbetsplatsen på Östersjön och Nordsjön för besättningen på M/t Jaarli. Fartyg i Rysslands skuggflotta seglar där och grannlandets ständiga hybrid- och cyberanfall hotar hela tiden havsområdena.

– Krig utgör naturligtvis det främsta hotet. En annan stor risk är att en råoljetanker från skuggflottan kör in i Tallink Siljas eller Viking Lines fartyg. Om olja sprider sig längs Finska viken förstörs badvattnen för lång tid framöver.

Säkerheten i Finska viken påverkas också av Ukrainas redan genomförda och eventuella kommande drönanfall mot oljehamnarna i Primorsk och Ust-Luga.

– Risken minskar när man håller sig så långt borta från Ryssland som möjligt, säger Ihalainen bestämt.

Enligt Turo Ihalainen borde man överväga att införa Polarkoden, som skyddar de arktiska områdena, även på Östersjön. Syftet med Internationella arbetsorganisationen IMO:s Polarkod är bl.a. att minska riskerna för fartyg som opererar i dessa områden.

– Som tur är klarade vi förra vintern torrskodda. Riskerna var enorma, då skuggflot-

tans uråldriga skrotfartyg seglade med besättning från bl.a. Myanmar, Bangladesh och Filippinerna, som saknar iserfarenhet. Men inte bryr sig broder ryssen särskilt mycket om risker eller koder.

Ihalainen vill inte kommentera sin arbetsgivares riskbedömningar på Östersjön och Nordsjön mer än genom att säga att ”vi håller oss tillräckligt långt borta från Ryssland”. Säkerhetsutbildningen har också varit bra och har ordnats i tillräcklig utsträckning.

– Varje månad har vi bl.a. en brand- och räddningsutbildning och ISPS-utbildning på fartyget. Jag har också genomfört Meriturvas brand- och räddningsutbildning enligt STCW95 vart femte år.

Sedan slinker det ut en svordom ur huvudförtroendeman Ihalainens mun.

– Utmaningarna ökar i takt med åldern. En brandman rökdyker ju inte längre som 65-åring, men den förmågan krävs av oss sjömän. Fan!

### Hälsobedömningar ett problem

Kl. 12.00 är det dags för lunch. På M/t Jaarli serveras det gott om hälsofrämjande grönsaker samt fisk, kyckling och fisk. Maten på Turo Ihalainens tallrik är som tagen från Livsmedelsverkets kostrekommendation.

– Läkarundersökningarna för sjömän har blivit strängare, så det gäller att tänka på vad man stoppar i sig. Vid matbordet måste man komma ihåg att hälsointyget är det viktigaste papperet för en sjöman. Företagshälsovården ger dock också kostrekommendationer för en god arbetshälsa, säger Turo Ihalainen.

De inhemska rederierna behöver arbetskraft, men varje år är det tiotals finska sjömän som inte klarar sjömansläkarundersökningen. I Finland är hälsokontrollen obligatorisk. Där bedömer man bl.a. synen, hörseln, viktindexet, blodtrycket och hjärtat. Läkarintyget gäller i högst två år.

Turo Ihalainen klarade sjömansläkarundersökningen för första gången för 29 år sedan. Enligt honom har undersökningarna och kraven blivit allt strängare för varje år de senaste tio åren.

– Fler mil på mätaren innebär också fler krämpor. Läkarundersökningarna är en ständig utmaning och ett återkommande samtalämne, speciellt för de äldre sjömännen. Ibland retar kraven upp en ordentligt.

Övervikt, dålig fysisk kondition och psykiska problem är de främsta orsakerna till att nekas ett sjömansläkarintyg.



## Lösning på situationen är att moderera kraven i läkarundersökningen och pensionsåldern och förlänga undantagstillståndens giltighet från ett år till tre år.

Huvudförtroendeman Ihalainen lägger också till BMI (Body Mass Index), som fastställer kroppens viktindex för alla över 18 år.

– BMI-bedömningarna görs med skyggglappar och är det största problemet som jag får höra om som huvudförtroendeman. Det berör inte de unga än, men är ett verkligt problem när pensionsåldern närmar sig 67. Om man t.ex. gjort en medicinsk rekonstruktion kan man bli tvungen att ansöka om undantagstillstånd varje år, och det beviljas inte ens alltid.

Huvudförtroendeman Ihalainens lösning på situationen är att moderera kraven i läkarundersökningen och pensionsåldern och förlänga undantagstillståndens giltighet från ett år till tre år.

### ”Vi har även åstadkommit en del”

Kl. 17 är Turo Ihalainens arbetsdag över och kvällsmaten väntar. Efter maten slappar han lite i hytten och sen är det dags för bastu. Kvällen tillbringas han gärna bastufräsch vid däckspersonalens kaffeautomat, där han surfar på webben och tittar på idrott på tv.

– Även om Jaarli och Jatuli har de bästa gymmen man kan hitta på fartyg under finsk flagg, väntar jag med gymmet och konditionsträningen tills jag är i Raumo. Här springer jag upp och ner för trapporna så mycket att knäna ömmar. Och vaderna blir så muskulösa att stövlarna sitter åt.

Försommarolen försvinner bakom horisonten och mörkret faller över Nordsjön. Det finns ingen anledning att vara onödigt dyster, och efter lite pockande medger Ihalainen att ”vi har även åstadkommit en del”.

– Tillsammans med förbundet och medlemmarna lyckades vi lägga ner ett projekt där man skulle ha slopat de nationella behörigheterna för bl.a. båtsmän, kockstewardar och däck- och maskinreparatörer. Om kommunikationsministeriets projekt hade blivit verklighet hade det inneburit sänkta löner och fler utländska arbetstagare på fraktfartygen.

Kl. 23 lägger huvudförtroendeman Ihalainen huvudet på kudden. Framför sig har han en drygt sju timmar lång resa till Fjäderholmarna.

## GARANTILÖNER PÅ PASSAGERARFARTYG 1.3.2026

**Lönegrupp 1** 2 305,03

Köksbiträde, kallskönsbiträde  
Butiksbiträde, lagerbiträde  
Nisse, utgivare  
Ekonomibitråde, städare  
Barnskötare  
Servitörspraktikant, barelev

**Lönegrupp 2** 2 468,68

Servitör, försäljare, kassaarbetare  
Hyttstädare/-värdinnor  
Bastuvärdinna, överstädare  
Konferenssekreterare, ADB-praktikant

**Lönegrupp 3** 2 536,07

Kockar och kallskönskor

**Lönegrupp 4** 2 574,57

Proviantlagerförvaltare  
Chefsstädare/husfru, sjukskötare  
Programvärdinna/-värd  
Ansvarig servitör  
Vinkassa, croupier, musiker  
Purserbiträde/ADB-skötare

**Lönegrupp 5** 2 690,36

Hovmästare, barmästare  
Cafeteriaföreståndare, butiksföreståndare  
Chefskock och chefskallskönska, lagerföreståndare  
Konferensvärdinna/-värd  
Kryssningsvärdinna/-värd, AV-tekniker

**Lönegrupp 6** 2 888,47

Städchef, hotellchef  
Butikschef  
Restaurangchef och purser  
Kökschef  
Chefsbarmästare, chefshovmästare

**Lönegrupp 7** 3 090,86

Intendent

**Däcks- och maskinavdelningen**

Lättmatros, maskinvaktman 2 391,67  
Matros, maskinman 2 478,31  
Förman för ordningsmän 2 759,74  
Ordningsman 2 555,31  
Reparatör, båtsman 2 614,99  
Elektriker 2 737,35

Fastsättning, losstagnation och stadgande av fordon samt trailers och andra motsvarande släp som sker på bildäck, är lasthanteringsarbete, som ersätts genom att i garantilönerna för de personer som utför detta tilläggs 17,88 € / månad

SÄRSKILDA TILLÄGG OCH ERSÄTTNINGAR  
I UTRIKESFARTENS PASSAGERARFARTYGSAVTAL  
1.3.2026

6.2	Dagslön under anställningsförhållandet	1/30 av garantilönen
6.4	Övertidsersättning	1/100 av garantilönen
6.6	Beredskapsersättning/timme	1/260 av garantilönen
6.6	Beredskapsersättning/dygn (då arbetstagaren åläggs att bära personsökare eller ett tekniskt hjälpmedel)	1/475 av garantilönen
6.7.1	Lasthanteringsersättning/timme	1/164 av garantilönen
6.7.2	Lasthanteringsersättning/timme	1/475 av garantilönen
6.8	Serveringsersättning	0,68 € per matgäst/dag
6.9	Betjäningsarvodets minimibelopp <sup>1)</sup>	251,21 € / månad
6.10	Naturaförmånersättning (- kostersättningsandel)	27,20 € / dag
	(- logiersättningsandel)	18,20 € / dag
	- under arbets- och lediga perioder	9,00 € / dag
	- under sjukdom (då arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	13,60 € / dag
6.11	Ersättning åt arbetstagare som inte reserverats kost och/eller logi på fartyget	
	- kostersättning	
	- i Finland	37,09 € / dag
	- utomlands	69,82 € / dag
	- logiersättning	enligt räkning
6.13	Ersättning för smutsigt arbete	16,91 € / gång
6.14	Ersättning för handledning av praktikant/dag	1/475 av garantilönen
8.2	Taxikostnader	högst 50,61 €
10.6	Klädpeng för musiker	23,12 € / månad

<sup>1)</sup> 1/30 av denna/dag, om arbetstagaren inte står i anställningsförhållande hela månaden

<sup>2)</sup> Naturaförmånerna höjs alltid den 1 januari, i enlighet med konsumentprisindexet.

**UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL,  
LÖNETABELLER FR.O.M. 1.3.2026**
**20.3. Tabellöner på lastfartyg**

<b>20.3.1. Däcks- och maskinmanskap</b>		<b>AT-tillägg</b>	
Båtsman, reparatör, svarvare	2 139,58	2 353,54	
Pumpman, timmerman, donkeyman, maskinskötare	2 108,30	2 319,13	
Matros, motor-/maskinman, eldare, smörjare	2 037,33	2 241,06	
Lättmatros/maskinvaktman <sup>1)</sup>	1 959,14	2 155,06	
Lättmatros/maskinvaktman	1 929,22	2 122,14	
Trimmare	1 924,13		
Jungman, elev	1 898,72		
<b>Elektriker</b> <i>fartygets generatoreffekt</i>			
under 999	2 172,22	2 389,44	
1000-1499	2 205,47	2 426,02	
1500-4 199	2 228,73	2 451,60	
över 4 200	2 253,18	2 478,50	
<sup>1)</sup> Lättmatros/maskinvaktman som har matros/maskinmans behörighet			
<b>20.3.2. Ekonomipersonal</b>	<b>Föreståndare för ekonomiskavdelningen</b>	<b>Kockstuart<sup>1)</sup></b>	<b>Kock</b>
<b>DWT/IHV</b>			
under 4 499	2 190,82	2 135,70	2 071,94
4 500-12 999	2 226,77	2 157,97	2 084,86
13 000-29 999	2 249,26	2 172,22	2 091,87
30 000-79 999	2 289,34	2 201,97	2 108,50
80 000-159 999	2 364,45	2 251,43	2 119,66
över 160 000	2 456,24	2 307,45	2 130,78
II Kock	1 988,86		
II Kock <sup>2)</sup>	2 002,54		
Ekonomibiträde <sup>3)</sup>	1 988,86		

<sup>1)</sup> Obs! Punkt 21.6

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

<sup>3)</sup> Ekonomibiträdet är skyldigt att delta i köksarbetet.

**UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL  
SÄRSKILDA TILLÄGG OCH ERSÄTTNINGAR 1.3.2026**

<b>4.6.1.1. Övertidsersättning</b>	
- vardag	<b>1/102</b> månadslönen / övertidstimme
- helgdag	<b>1/63</b> månadslönen / övertidstimme
<b>4.6.4. Vederlagsersättning</b>	
- under arbetsförhållandet	<b>1/164</b> månadslönen / vederlagstimme
<b>21.3. Oceantillägg</b>	
- föreståndare för ekon.avd.	<b>79,58 € / månad</b>
- matros eller arbetstagare i högre löneklass	<b>56,67 € / månad</b>
- övriga	<b>39,25 € / månad</b>
<b>21.6. Kockstuerts behörighetstillägg</b>	<b>73,22 € / månad</b> Förhöjer grundlönen
<b>21.7. / 13.1.3. Beklädnadsersättning</b>	<b>23,47 € / månad</b> Stuert, Musiker
<b>21.8. Rederitillägg på passagerarfartyg</b> Betalas åt maskin- och däckspersonal. Rederitillägget är inkluderat i arbetsförhållandetabletter i 20.4.1.	
- under 3 års arbetsförhållande	<b>123,80 € / månad</b>
- över 3 års men under 5 års arbetsförhållande	<b>179,88 € / månad</b>
- över 5 års arbetsförhållande	<b>236,21 € / månad</b>
<b>22.1. Beredskapsersättning / däcks- och maskinmanskapets stand by-ersättning</b>	
- vardagar	<b>1/320</b> månadslönen / timme
- heldagar	<b>1/160</b> månadslönen / timme
<b>22.2. Lasthanteringsersättning</b>	<b>1/164</b> månadslönen / timme
<b>22.5 Ersättning för smutsigt arbete</b>	<b>17,19 € / gång</b>
<b>22.6 Ersättning för handledning av praktikant</b>	<b>1/475</b> månadslönen / dag

## UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL SÄRSKILDA TILLÄGG OCH ERSÄTTNINGAR 1.3.2026

### 22.3. Serveringsersättning

#### 1. Fraktfartyg

22.3.1. Tillfälliga passagerare	
- grundersättning	<b>2,37 € / passagerare</b>
- tilläggsersättning	<b>0,82 € / passagerare / dag</b>
22.3.1. Tillfälliga matgäster	<b>0,66 € / person / dag</b>
22.4. Nattarbetsersättning åt skiftarbetare på lastfartyg	<b>8,31 € / vakt</b>
Då maskinrummet är obemannat erläggs åt skiftarbetare nattarbetsersättning 00-04	

#### 2. Passagerarfartyg

22.3.2. Tillfälliga matgäster	<b>0,68 € / person / dag</b>
23.1. Betjäningsarvode minimibelopp	
- hel andel (3 %)	<b>255,10 € / månad</b>
- halv andel (1,5 %)	<b>127,55 € / månad</b>
1/30 halv arbetsdagen inte varit i arbetsförhållande hela månaden	
23.2. Bäddpeng	
- passagerarhytter	<b>1,02 € / bädd</b>
- ekonomihytter	<b>0,58 € / bädd</b>
Hyttvärdinnas / -städerskars tabellön ink. 20 bäddpl. / dygn	

#### TES-ptk -95

För ekonomipersonalen som inte är berättigat till betjäningsarvode betalas det kollektivavtalets 23.1. punktens betjäningsarvodets minimibelopp (halv andel)

24.1. Om åt arbetstagare inte kan anordnas kost och logi	
- kostersättning	
- i Finland	<b>37,09 € / dag</b>
- utomlands	<b>69,82 € / dag</b>
- logiersättning	enligt räkning

#### Naturaförmånsersättning

24.2. under semester	<b>27,20 € / dag</b>
(- ostersättningsandel)	<b>18,20 € / dag</b>
(- logiersättningsandel)	<b>9,00 € / dag</b>
24.3. under vederlagstid	<b>27,20 € / dag</b>
24.4. under sjukdom	<b>27,20 € / dag</b>
då arbetstagaren inte vårdas på sjukhus	

#### Taxikostnader

8.2. Reseersättning	<b>51,39 € / person / resa</b> (t.ex. högst)
8.4. Semesterresor	<b>51,39 € / resa</b> (t.ex. högst)

<sup>1)</sup> Naturaförmånerna höjs alltid den 1 januari, i enlighet med konsumentprisindexet.

## GARANTILÖNER PÅ SMÅTONNAGE

Båtsman AT	2 516,37
Matros AT	2 407,26
Vaktman	2 266,32
Kockstuart	2 518,32

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

## UTRIKESFARTENS HANDELSFARTYGSAVTAL PÅ SMÅTONNAGE

Övertidsersättning	
- vardag	<b>1/106</b> av garantilönen, utan ålderstillägg / övertidstimme
- helgdag	<b>1/67</b> av garantilönen, utan ålderstillägg / övertidstimme
25.1.5. Kockstuartens serveringstillägg	<b>3,56 € / passagerare</b>
25.1.6. Tillfälliga matgäster	<b>0,70 € / gäst</b>
25.1.11. Manskapets praktikanthandledartillägg	<b>1/475</b> garantilönen / dag
25.1.15 Ersättning för tillredning av mat	<b>8,52 € / dag</b>
8.3. Hyresbil	<b>51,39 € / gång</b> (högst)
7.3. Ersättning för naturaförmåner under årssemestern	<b>27,20 € / dag</b>

<sup>1)</sup> Naturaförmånerna höjs alltid den 1 januari, i enlighet med konsumentprisindexet.

## LÖNEJUSTERINGAR FRÅN 1.7.2026

Lönerna höjs med 0,9 procent från och med 1.7.2026 på passagerarfartyg i utrikestrafik och på handelsfartyg i utrikestrafik.

# Försämringarna i arbetslagstiftningen och den minskade organiseringsgraden bland unga bekymrar

## Eckerö Lines huvudförtroendeman Kimmo Riivari

■ TEXT OCH BILDER: SAANA LAMMINSIVU



Kimmo Riivari.

**K**immo Riivari har varit huvudförtroendeman på rederiet Eckerö Line i 2,5 år. Under den tiden har **Petteri Orpos** (Saml) högerregering försämrat arbetslagstiftningen på alla möjliga sätt. Enligt Riivari märks förändringarna på fartyget och i det allmänna klimatet. Arbetarna är oroliga för sitt arbete och sin utkomst.

– Man diskuterar ändringarna i arbetslagstiftningen hela tiden. Jag får en hel del frågor om hur många av försämringarna som berör oss. Många är oroliga för vad det kommer att leda till.

### Regeringen har bråttom att genomföra de sista försämringarna före valet

Den finska regeringens nedskärningar är omfattande och riktas mot den arbetande befolkningen och de mest utsatta människorna. Höginkomsttagarna har inte blivit av med något, utan deras möjligheter att öka sin förmögenhet har förbättrats.

– Regeringen har på kort tid gjort stora nedskärningar för arbetstagarna. Samtidigt följer man upp hur den arbetande befolkningen reagerar på förändringarna och testar eventuellt hur många fler nedskärningar man kan göra.

Nästa riksdagsval hålls våren 2027. Regeringen har bråttom att genomföra de sista åtgärderna, som kommer att krossa det finska avtalsområdet.

– Jag är väldigt bekymrad över vart arbetslivet är på väg. Högerregeringens mål tycks

vara att försämrat arbetslagstiftningen och avtalsområdet så att vi tar ett steg tillbaka från det vi har åstadkommit.

Samlingspartiets partikongress hålls i mitten av juni och där fortsätter man, enligt uppgifter som läckt ut, att se över målen för arbetslivet. Samlingspartiet vill utöka möjligheten till företagsspecifika kollektivavtal, kritiskt granska avtalens allmänna bindande verkan, främja lokala avtal genom att frånga arbetslagstiftningen och slopa återanställningsskyldigheten.

Eckerö Lines huvudförtroendeman Kimmo Riivari tycker att förslagen är mycket oroväckande ur arbetstagarnas synvinkel.

– Hur många arbetstagare har kunskap och förmåga att själv förhandla om sina arbetsvillkor direkt med arbetsgivaren? Eller att tillvarata sina rättigheter i arbetslivet?

### Regeringens mål är att avskaffa avtalens allmänna bindande verkan

Om högerregeringens förslag blir verklighet kan vi säga adjö till ett fungerande avtalsområde. Finland kommer att bli vilda västern, där var och en är sin egen lyckas smed, befarar Riivari.

– Hur många känner till vad som menas med ett allmänt bindande kollektivavtal? Det är svåra termer: ett allmänt bindande kollektivavtal tryggar minimilöner och arbetsvillkor som inte får underskridas för arbetstagare i samma bransch. Ett allmänt bindande kollektivavtal är ett nationellt avtal som alla arbets-

givare ska följa som minimivillkor, även om de inte tillhör ett arbetsgivarförbund.

Högerregeringen började med att försämrat arbetstagarnas strejkrätt. Nu återstår ett försök att krossa även de sista resterna av avtalsområdet, dvs. skrota den allmänt bindande verkan. Tanken på att arbetstagarna inte skulle ha minimilöner eller arbetsvillkor är fasansfull.

Att behöva förhandla på egen hand skulle i praktiken innebära att arbetsgivaren dikterar villkoren för arbetstagaren, som inte har mycket att sätta emot. Det är precis vad arbetsgivarlägret strävar efter.

– Arbetstagarnas enda sätt att klara sig är att organisera sig, dvs. att tillhöra ett fackförbund. Kollektivt gruppträck och förhandlingskraft är en motkraft till försämringarna i arbetslivet. En enskild arbetstagare har svårt att försvara sina rättigheter, men tillsammans är man stark.

### Arbetslöshetskassan YTK har inget med sjöfarten att göra

Eckerö Lines huvudförtroendeman Kimmo Riivari har ägnat uppmärksamhet åt unga som precis tagit klivet in i arbetslivet. De tar lätt saker och ting för givet och är inte intresserade av att gå med i ett förbund.

– Jag är väldigt bekymrad över vad bristen på organisering kan leda till på lång sikt. Vi måste få de unga intresserade av fackförbundet. Här har vi nog alla mycket att göra så att vi får med de unga.

Sjömans-Unionen är sjömännens intressebevakare. Förbundet förhandlar om kollektivavtal, men påverkar också branschen på lagstiftningsnivå.

– Den allmänna arbetslöshetskassan YTK är i de ungas ögon ett lockande, billigare alternativ till arbetslöshetsskyddet, men de förhandlar inte om kollektivavtalen och sköter inte sjömännens intressebevakning, påminner huvudförtroendeman Kimmo Riivari.

### 1:1-avlösningssystemet föddes 1980 genom en omfattande arbetskonflikt

Ett exempel på de finska sjömännens kollektiva styrka är 1:1-avlösningssystemet, som inte alltid har funnits på de finska handelsfartygen, säger huvudförtroendeman Kimmo Riivari, som känner till Sjömans-Unionens historia:

År 1979 ville Sjömans-Unionens styrelse rätta till fartygssjömännens snedvridna löner. Man ville också förkorta sjömännens arbetstid för att kunna gå över till ett system med två besättningar, s.k. 1:1-avlösning.

Det räckte inte med förhandlingar för att åstadkomma ett avlösningssystem, utan Sjömans-Unionen blev tvungen utfärda en strejkvarning för utrikesfarten den 29 februari 1980. För att få till ett avlösningssystem inledde man en omfattande arbetskonflikt den 27 mars 1980. Isbrytarna hade stannat två dagar innan. Den finska handelssjöfarten stannade upp helt våren 1980 och befälsförbunden anslöt sig till arbetskonflikten. Förutom isbrytarna lade även 164 handelsfartyg ned arbetet.

Parterna träffades hos riksdmedlaren den 17 april 1980, men Sjömans-Unionen förkastade arbetsgivarnas förslag. Ett nytt möte ordnades hos riksdmedlare **Keijo Liinamaa** den

29 april 1980. Sjömans-Unionen gick med på riksdmedlaren förslag på lönelösning, men avvisade arbetsgivarnas krav på att förnya bemanningsavtalen så att i genomsnitt 1,5 tjänster skulle bort på varje fartyg.

Trots det fortsatte förhandlingarna hos riksdmedlaren och ett förhandlingsresultat om lönerna nåddes redan nästa dag. Man enades också om att avlösningen skulle ordnas minst i förhållandet 2:1. Efter till exempel två vecors arbete skulle sjömännen alltså vara lediga i en vecka. Unionen ville ha 1:1-avlösning.

I slutet av 1980 avtalade Sjömans-Unionen om att tillämpa systemet med två besättningar på sju passagerarfartyg och tio andra fartyg. Därmed inleddes det 1:1-avlösningssystem som vi känner i dag.

### Modernt slaveri

**Paavo Teittinen** är journalist på Helsingin Sanomat och har skrivit boken *Pitkä vuoro*, som avslöjar den omfattande exploateringen av arbetstagare i Finland. Industrifacket delade ut boken till alla riksdagsledamöter. Det är knappt ett år kvar till riksdagsvalet och regeringspartierna måste återupprätta sitt anseende. Samlingspartiets vice ordförande **Karoliina Partanen** säger att 'det moderna slaveriet måste ryckas upp med rötterna'. Vilka tankar väcker det?

– Den nu sittande finska regeringen har genomfört de största försämringarna i arbetslivet någonsin i Finland. Det känns som dubbelmoral att samtidigt skapa en lagstiftning som t.o.m. möjliggör modernt slaveri, suckar Eckerö Lines huvudförtroendeman Kimmo Riivari.

Finland blev världens lyckligaste land för nionde året i rad. Blundar vi för den andra

verkligheten som finns rakt framför ögonen på oss?

– Jag lyssnade på Paavo Teittinens bok och är t.o.m. arg på mig själv för att jag har blundat för det som redan har hänt hos oss: Människor har kommit till Finland i hopp om ett bättre liv och blivit villebråd i Finland. Samtidigt är ursprungsfinländarna nöjda med att de får så billiga produkter och tjänster som möjligt, som lunch och kontorsstädning. När vi ser genom fingrarna bidrar vi till att utländska personer inte får lön eller att de behandlas annorlunda.

Stora, internationella företag har varit tvungna att rentvå sitt anseende efter att boken publicerades. Man har t.o.m. förringat det som har hänt arbetstagarna eller låtit förstå att exploateringen inte är så omfattande som boken påstår.

### Eckerö Line anställer invandrare, som får samma lön som finländare

Kimmo Riivari arbetar som huvudförtroendeman och hyttstädare på Eckerö Lines passagerarfartyg *M/S Finlandia*. Riivari berömmar sin arbetsgivare för att denne erbjuder arbete åt ett stort antal invandrare som flyttat till Finland och som sedermera förfinskats och ger dem samma lön som alla andra.

– Det är en lycka att vi har fått personal utifrån till vårt fartyg. De har inte fått jobb för att de skulle vara billigare, utan för att de är jämbördiga med de finska sjömännen och får samma lön för arbetet. Invandrarna har kommit utifrån för att arbeta i Finland och har gjort sig hemmastadda här. Tillsammans med de infödda finländarna upprätthåller de sjötrafikens försörjningsberedskap.





## PILOTPROJEKTET RÄTTVIS REDERIKULTUR

# UPPLEVELSER AV RÄTTVISA OCH SÄTT ATT FRÄMJA RÄTTVISA

■ TEXT: SAANA LAMMINSIVU

**Pilotprojektet Rättvis rederikultur är det första steget mot ett bättre arbetsliv inom sjöfarten.**

**P**ilotprojektet Rättvis rederikultur kartlade sjömännens erfarenheter av rättvisa. Informationen som samlats in från projektet och praktiska tillvägagångssätt har förankrats på fartyg och i rederier för att det verkligen ska ske en förändring och inte bara bli tomma ord.

Sjöfartens arbetskultur är i förändring. Branschens attraktionskraft, arbetshälsa och säkerhet utsätts för ökande tryck. Man måste få kompetensen att stanna kvar i branschen. Arbetet till sjöss måste kunna utföras säkert. För sjöfarare betyder rättvisa likvärdigt och respektfullt bemötande. Vilka praktiska metoder kan man ta till för att stärka rättvisan? Det undersökte man i det två-

åriga pilotprojektet Rättvis rederikultur.

Pilotprojektet Rättvis rederikultur inleddes våren 2024. Projektet genomfördes av Sjömanspensionskassan, och Rederierna i Finland deltog i styrgruppen. Pilotrederier var ESL Shipping, OSM Thome och Tallink Silja.

– Man har känt till sjömännens feedback i årtionden, men nu är det vetenskapligt dokumenterat, konstaterade **Maija Mattila**, direktör för arbetsmarknads- och juridiska ärenden vid Rederierna i Finland, när projektet publicerades.

Av de stora fraktbolagen saknades Finnlines i pilotprojektet. De borde dock ha deltagit. Pilotprojektet Rättvis rederikultur gav mycket erfarenheter och information som borde förankras även hos Finnlines. Det har spridits mycket information om bristerna på deras fartyg. Den 11 februari rapportera-

de Yle SVT om M/S Finnsirius, vars besättning inte erbjöds tillräckligt med vilotid: På Finnsirius skedde över 800 arbetstidsförseelser inom fem veckor. Det torde vara rekord i antal arbetstidsförseelser i Finland.

### Genomförande av projektet

Målet med projektet Rättvis rederikultur är att förstå hur upplevelserna av rättvisa visar sig i arbetsgemenskaperna inom sjöfarten och hitta praktiska sätt att stärka rättvisan i vardagen på fartygen. Projektet genomfördes av **Anna Savonen** och **Jenni Spännäri** (CoHumans).

Det bestod av en enkät (480 respondenter), intervjuer samt workshops och rättviseexperiment ombord. Rättvisa granskades speciellt ur tre perspektiv: rättvisa som delad erfarenhet, rättvisa i utvecklingsarbete och rättvisa som allas aktörskap.



**För sjöfarare betyder rättvisa likvärdigt och respektfullt bemötande. Vilka praktiska metoder kan man ta till för att stärka rättvisan?**

## HUVUDBOBSERVATIONER I PILOTPROJEKTET

### 1 Rättvisa är viktigt för sjöfarare

Rättvisa är en **attraktionsfaktor** och en **källa till motivation**. Många respondenter beskrev sina arbetsgemenskaper som huvudsakligen rättvisa, särskilt vad gäller interaktionen mellan kollegor. **Tilliten till kollegor** är också stark. Ledningskulturen har blivit mer lyssnande.

### Konflikt mellan uttalade värderingar och vardagens praktik

Om värderingar och praktik inte möts vill man dra sig undan, byta arbetsplats eller till och med byta bransch. En del respondenter beskrev situationer där ekonomiska intressen prioriteras framför personalens välbefinnande. Man upplever att sjöfararen bara är en siffra. Erfarenheten belastar medarbetare psykiskt och försvagar tilliten, särskilt bland yngre medarbetare, för vilka det upplevs riskfyllt att ingripa vid missförhållanden.

**Utvecklingscynism:** man funderar på om syftet med utvecklingsprojekt verkligen är att förbättra vardagen, eller om det främst handlar om att putsa fasaden utåt. Sjöfartsbranschens snabba förändringar, organisationsreformer, personalnedskärningar, obligatoriska rotationer och teknologisk omställning har ökat osäkerheten och anpassningspressen.

### 2 Upplevelserna av rättvisa är splittrade

I arbetsgemenskaper förekommer både stark sammanhållning och misstro. **Besättningens och befälets** upplevelser skiljer sig åt. Respondenter som tillhör besättningen rapporterar att vissa favoriseras i arbetsgemenskapen, vilket syns i vardagen i form av konkreta vardagssituationer såsom fördelning av arbetsskift, feedback och att bli hörd.

**Frakt- och passagerartrafik:** i frakttrafiken visar sig tilliten som en smidig och säker vardag. I passagerartrafiken betonas interaktion och stämning.

I kompletterande gruppintervjuer framhövdes konflikter mellan människor, utmaningar i feedbackkulturen samt upplevelsen av att chefen står långt ifrån det vardagliga arbetet.

**Aktörskap:** en del respondenter berättar att de agerar aktivt när de ser orättvisa, medan en annan stor grupp förblir tyst av rädsla, trötthet eller tidigare erfarenheter. Särskilt visstidsanställda och personer med skift-/inhoppstyp av arbete upplever att det är riskfyllt att ingripa.

Generationer skiljer sig åt i vad man anser vara önskvärt beteende i arbetet eller i feedbackkulturen.

### 3 Rättvis personalledning i närmaste chefsarbete är ett viktigt utvecklingstema

**Rättvisa i närmaste chefsarbete** är ett centralt utvecklingsområde i sjöfartens arbetsgemenskaper.

Upplevelser av orättvisa ofta kopplas just till vardagens personalledning. Erfarenheter av favorisering och långsam hantering av missförhållanden urholkar tilliten och belastar personalen.

I projektets svar framkom **informella inre kretsar**, som kan synas i form av brist på transparens i rekryteringar, att vissa får bättre arbetsskift, flexibilitet eller utvecklingsmöjligheter, medan andra förblir osynliga. I besättningens svar framkom ensidig feedback och att tyst kunskap inte tas tillvara.

**Chefers passivitet:** anmälningar leder inte till konkreta åtgärder. Särskilt i situationer som gäller trakasserier eller mobbning upplevs ingripanden av vissa respondenter som långsamma.

I många rederier pågår redan **arbete för att stärka ledarskapsfärdigheter, men att**

**bredda och fortsätta arbetet** är viktigt utifrån pilotprojektets resultat. Inom sjöfarten är ledningskultur också kopplad till **säkerhet**.

I projektet svar fanns också positiva signaler: flera respondenter beskriver **chefer som det är lätt att diskutera med och som stöder ett öppet klimat**. Ledarskapet har också utvecklats från en auktoritär stil till ett mer lyssnande och uppskattande förhållningssätt.

### 4 Tryggheten i öppen dialog är nyckeln till rättvisa

I workshopparna i pilotprojektet Rättvis rederikultur var **det tema som starkast lyftes fram öppen dialog**.

Rättvisa förverkligas inte bara som regler eller principer, utan framför allt i om man vågar tala om även svåra frågor, be om hjälp och lyfta missförhållanden. Kan man vara ofärdig i arbetsgemenskapen, göra misstag och lyfta oro utan att stämpas eller bestraffas. Man talar om **psykologisk trygghet**.

Baserat på svaren i projektet **varierar den psykologiska tryggheten**, och en del medarbetare är rädda för konsekvenser när de lyfter problem.

I fartygsarbete är arbetsgemenskaper tätt tillsammans under långa perioder. **Betydelsen av öppen dialog är särskilt stor** i sjöfartens verksamhetsmiljö. Arbetets säkerhet förutsätter att man kan tala förtroendefullt om osäkerheter och belastande situationer.

Materialet lyfter fram hinder för öppenhet: Även om ett rakt sätt att tala uppskattas, hindrar **rädslan för igenkänning, sanktioner eller stämpling** ofta ärlig feedback. Hierarki, mångkulturalitet och strukturellt avstånd i beslutsfattande kan minska arbetstagarnas möjligheter att bli hörda.

Materialet innehåller också positiva exempel på **arbetsgemenskaper där öppen dialog stärkts och tilliten byggts**. Regelbundna möten, låg tröskel att tala och chefers interaktionskompetens har bidragit till detta. →

## 5 Jämlikhet är den viktigaste värdegrunden i en rättvis kultur

Rättvisa är också ett **moralisk värde** inom sjöfartens arbetsgemenskaper. Rättvisa är ett likvärdigt och respektfullt bemötande av människor.

Utifrån materialet är rättvisa jämlikhet och likabehandling. Samma regler ska gälla för alla oberoende av ställning, nationalitet eller anställningsform, och favorisering accepteras inte.

Rättvisa kan också kräva att **individuella behov beaktas** så att slutresultatet upplevs som rättvist.

I **rekryteringar** beskrivs erfarenheter av favorisering och att man systematiskt söker externa personer till lediga tjänster även när kompetens finns internt.

**Strukturer för karriärutveckling och belöning** väcker missnöje. Ökat ansvar upplevs inte synas tillräckligt i lönen, och en del erfaren personal beskriver att de befinner sig i en "lönegrop". Utbildning upplevs betona befälsspår på bekostnad av utförande besättning, vilket kan förstärka upplevelser av ojämlikhet. Dessutom upplevs orättvisa skillnader i regler och förmåner mellan olika fartyg och enheter.

## ATT UTVECKLA EN HÅLLBAR ARBETSKULTUR INOM SJÖFARTEN ÄR EN STRATEGISK FRÅGA

Hur säkerställer sjöfartsaktörer i Finland att människor vill söka sig till branschen, stannar kvar och mår bra i sitt arbete?

### Man vill arbeta i en rättvis bransch

I vardagen betyder rättvisa till exempel att människor upplever att de bemöts likvärdigt och respektfullt, att beslutsfattande och ledning är transparenta och väl motiverade, och att man kan ingripa vid missförhållanden.

### Säkerhet och riskhantering

Om vardagen inte upplevs som rättvis eller om man inte vågar tala om olämpligt beteende, riskerar problem att förbli dolda.

### Tillgången på personal

Konkurrensen om kompetens skärps. Ledarskap, bemötande, samarbete och möjligheten att påverka blir attraktionsfaktorer.

## SAMMANFATTNING: REKOMMENDATIONER FÖR REDERIER OCH AKTÖRER INOM SJÖFARTSBRANSCHEN

- 1. Definiera tillsammans vad rättvisa betyder hos just er**  
likabehandling, respekt och rättvist arbetssätt
- 2. Rikta utvecklingen speciellt dit där upplevelserna är splittrade**  
Upplevelserna av rättvisa varierar mellan besättning och befäl samt mellan frakt- och passagerartrafik
- 3. Stärk rättvisan i närmaste chefsarbete: rättvis personalledning**  
Rederier bör satsa på chefsutbildning och särskilt på likabehandlande beslutsfattande, feedbackkultur samt ingripande vid trakasserier och mobbning.
- 4. Bygg en psykologiskt trygg samtalskultur**  
Öppen dialog lyftes fram som den viktigaste förutsättningen för rättvisa. Rederier bör skapa praxis där även svåra frågor kan tas upp utan rädsla för konsekvenser.
- 5. Samma regler för alla och uppskattning av kompetens utan inre kretsar**  
Upplivs rekrytering, karriärvägar, belöning och utbildning mellan olika personalgrupper som likvärdig?

- 6. Utveckla interaktionen mellan fartygspersonalen och kontoret**  
Behov av att stärka kommunikationen mellan fartygen och rederiet. Grunderna för beslut ska göras synliga även för sjöpersonal. Inkludera de som arbetar till sjöss och de som arbetar i land i utvecklingsarbetet.
- 7. Experimenterande utveckling till ett arbetssätt**  
Gör traditionella och digitala verktyg till ett verktyg för utvecklingsarbetet, så att de som arbetar i olika skift kan delta.

**Slutrapporten om projektet  
Rättvis rederikultur har publicerats:  
[www.merimieselakekassa.fi](http://www.merimieselakekassa.fi)**

Artikeln har publicerats tidigare i Sjömannen 5/2017 och återpubliceras nu på nytt efter läsarnas önskemål.

## Andra fartyg bra, men det egna bäst...

**SANNALEENA KALLIO**

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

**Sjömannen:** Jag har jobbat på samma lastfartyg i mer än åtta år. I mitt arbetsavtal, så som i alla andras avtal, står det "alla rederiets fartyg", men det här fartyget är namngett som mitt hemfartyg. Nu har arbetsgivaren framfört att jag under nästa arbetspass borde vara på ett annat fartyg. Någon egentlig orsak har inte berättats för mig. Borde jag gå med på det? Kan arbetsgivaren tvinga mig att byta fartyg eller annars avslutas mitt anställningsförhållande?

**Juristen:** När man ser långt tillbaka i historien gjordes sjöfararens arbetsavtal alltid fartygsspecifikt, alltså avtalet gällde en bestämd befattning på ett visst fartyg. Då var arbetsavtalet alltid tidsbundet, dvs. det gällde exempelvis under en seglingsssäsong, under längden av ett fraktaftal eller bara för en resa. Nuförtiden i och med att avlösningssystemet tillämpas och arbetsrätten förenligats görs arbetsavtal mellan en arbetstagare och en arbetsgivare, omfattande alla rederiets (finländska) fartyg. Dessutom gör man främst arbetsavtal som är tills vidare gällande, eftersom ett anställningsförhållande för viss tid är möjligt enligt lag och kollektivavtal enbart på grundade anledningar.

**FINLANDS ARBETS RÄTT** grundar sig starkt på skydd av avtalsförhållandets *svagare part*, dvs arbetstagaren. Denna princip avspeglas också i det att avtalet är rederispecifikt. Det skyddar arbetstagarens anställningsförhållande i de fall, där arbetstagarens hemfartyg säljs eller flyttas under en annan flagg. Arbetsgivaren har skyldighet, före avslutandet av anställningsförhållandet på grund av produktionsmässiga orsaker, att ta reda på om arbetstagaren kan placeras på något annat fartyg och på så vis undvika upphävningen av anställningsförhållandet.

Enligt 3 § i det första kapitlet i lagen om sjöarbetsavtal, skall det ur arbetsavtalet framgå på vilket fartyg arbetet utförs när anställningsförhållandet inleds. I arbetsavtalet bestäms alltså enligt lagen på vilket fartyg arbetet inleds, och inte vilken av arbetsgivarens fartyg som är arbetstagarens arbetsplats eller "hemfartyg" under hela anställningsförhållandet. Enligt lagen är arbetsgivaren förpliktad att underrätta Traficom, för anteckning

i sjömansregistret, när en arbetstagare flyttar från ett fartyg och börjar jobba på ett annat fartyg.

Inom arbetsrätten känner man till fenomenet där *ett långvarigt arbetsförhållandets villkor, skriftligt, muntligt eller praxis, blir bestående och ett bindande villkor för anställningsförhållandet och en del av arbetsavtalet*. Ett exempel på detta kan också gälla platsen där arbetet utförs, alltså i detta fall fartyget. I rättspraxis har man ansett att *långvarigt arbete på en viss arbetsplats befäster platsen till arbetstagarens "officiella" arbetsplats*. Det här gäller speciellt sådana arbetsavtal där ingenting har avtalats om platsen där arbetet skall utföras (eller där det bara nämns platsen där arbetet inleds). Situationen kan exempelvis jämföras med ett arbetsavtal, där arbetet är mycket mobilt till exempel att man rör sig mellan olika kunder eller att arbetsområdet är bestämt till exempel på ett geografiskt sätt. I de här fallen är det klart att det till platsen där arbetet utförs inte kan hänföras samma slags stabilitet, som till arbete som "alltid sker innanför samma väggar". I sjöarbete rör sig själva arbetsplatsen på sig, inte arbetstagaren.

Ett arbetsavtal som gäller tills vidare och är rederispecifikt, alltså enligt "alla rederiets fartyg"-definitionen, kan sålunda inte betyda att arbetsgivaren bara med sin vanliga direktionsrätt och med en ensidig anmälan bestämmer att arbetstagaren skall byta fartyg, om personen arbetat länge på ett och samma fartyg. Om det ändå handlar bara om ett arbetsuppdrag som är kortvarigt, tillfälligt och kännetecknas av ovanliga omständigheter, på en annan plats än hemfartyget (till exempel på varv), då anser jag att arbetsgivaren kan ha möjlighet att på basis av sin direktionsrätt anvisa en arbetsuppdrag som denna. Dessa

speciella situationer måste alltid ändå bedömas enskilt från fall till fall.

När en arbetsgivare inte ensidigt kan bestämma att en arbetstagare skall flytta till ett annat fartyg, kan man alltid komma överens om det. Då avtalar arbetsgivaren och arbetstagaren om att ändra på arbetsavtalet. I praktiken gör avtalsparterna i samband med fartygsbytet ofta ett nytt arbetsavtal där samma anställningsförhållande fortsätter. Det finns inga juridiska skäl att göra ett nytt avtal, eftersom man kan göra tilläggsnoteringar i det befintliga arbetsavtalet.

**ÅTTA ÅR** på ett och samma fartyg har befäst fartyget som din arbetsplats. Du konstaterar i din fråga att arbetsgivaren inte har motiverat flytten på något vis. Det verkar alltså som om arbetsgivaren föreslår just den ovannämnda överenskommelsen om byte av fartyg. I så fall är valet ditt, om du går med på det eller inte.

Situationen kan vara en annan, om arbetsgivaren har en anledning till att anställningsförhållandet upphävs och han i istället för att avsluta anställningsförhållandet erbjuder en omplacering, alltså en annan befattning på ett annat fartyg. Med andra ord, förekomsten av uppsägnings- och hävningsgrunder berättigar arbetsgivaren att uppmana arbetstagaren att välja mellan två alternativ. Det första alternativet innebär ett förändrat arbetsavtal, möjligen med sämre villkor (annan befattning, lägre lön) som gjorts som ett ensidigt beslut. Avtalet träder i kraft antingen efter uppsägningstiden eller omedelbart. Det andra alternativet är att anställningsförhållandet upphävs. Om så är fallet och du vill att anställningsförhållandet fortsätter, är du tvungen att byta fartyg enligt arbetsgivarens order.

# Målen för riksdagsvalet 2027



## BEVARA STÖDET FÖR SJÖFARTENS BESÄTTNINGSKOSTNADER

EU-länderna stöder sjötrafiken för att trygga konkurrensförmågan. I Finland genomförs stödet genom ett system för återbetalning av sjöfartens arbetskraftskostnader, där de inbetalda pensionsavgifterna och övriga avgifter återbetalas till arbetsgivaren. I Sverige och Danmark använder man en nettolönmodell där avgifterna inte redovisas till staten alls. Om man tar bort det finska systemet kommer fartyg att flaggas ut till andra länder, vilket skulle försämra sysselsättningen för finska sjömän och äventyra försörjningsberedskapen.

**MÅL:** Finlands Sjömans-Union har som mål att bevara stödet för sjöfartens besättningskostnader.

### 1. Hot om utflaggning

- Detta skulle innebära förlorade arbetstillfällen och en försvagad försörjningsberedskap.

### 2. Trygga arbetstillfällena

- Sjöfarten sysselsätter tusentals människor i Finland och besättningsstödet betraktas som centralt för att bevara arbetstillfällena.

### 3. Försörjningsberedskapen

- Finland är beroende av sjötransporter. En utflaggning skulle försämra möjligheterna att trygga kritiska transporter med inhemska krafter.

## 2

### KRAV PÅ SJÖMÄNNENS HÄLSA

Sjömännen måste förnya sjömansläkarintyget vartannat år för att säkerställa deras arbetsförmåga och säkerhet till sjöss. De senaste åren har kriterierna för att bevilja intyget stramats åt för mycket, vilket har gjort att allt fler sjömän mister sin arbetsduglighet. Kraven i Finland är strängare än i andra Östersjöländer, vilket försätter de finska sjömännen i en ofördelaktig ställning.

**MÅL:** Finlands Sjömans-Union har som mål att:

#### 1. Förtydliga hälsokriterierna

- enhetliga och transparenta bedömningsgrunder
- snabbare processer för överklagande och rättelse

#### 2. Utveckla sjömansläkarsystemet

- förbättra tillgängligheten till kontroller
- granska regleringen

#### 3. Sjömännens arbetshälsa

- bättre företagshälsovård
- stärkande av mentalvårdsservicen

## 3

### ANSVARSFULLA TRANSPORTKEDJOR

Villkoren för statliga företagsstöd bör inkludera ett krav på ansvarsfulla logistik- och transportkedjor, och produktionsbolagen ska bära ansvaret för att transportföretagen som de använder följer reglerna. Ett bekvämlighetsflaggfartyg är ett fartyg som är registrerat i ett land på grund av lägre skatter och avgifter eller lättare reglering, och rättigheterna för de som arbetar på dessa fartyg kränks ofta. Eftersom 95 procent av Finlands import och export sker till sjöss och bekvämlighetsflaggfartyg även trafikerar i Finland måste problemet angripas på ett effektivt sätt. Utnyttjandet av arbetstagare på bekvämlighetsflaggfartyg måste angripas genom lagstiftning.

**MÅL:** Finlands Sjömans-Union har som mål att förhindra social dumpning och kränkning av arbetstagarnas rättigheter genom att utvidga produktionsföretagens ansvar för transportkedjorna till att även omfatta sjöfarten.

#### En ansvarsfull sjötransportkedja innehåller tre dimensioner:

##### 1. Socialt ansvar

- Rättvisa arbetsvillkor och löner
- Respekt för de mänskliga rättigheterna
- Förhindra social dumpning, dvs. användning av billig arbetskraft för att uppnå en konkurrensfördel

##### 2. Ekonomiskt ansvar

- Rättvis konkurrens
- Transparenta avtal
- Långsiktig investeringsförmåga

##### 3. Miljöansvar

- Minskade utsläpp
- Energieffektivitet
- Hållbara bränslen



## SJÖMÄN BEHÖVS ALLTID: Stark medvind för sjöfartsutbildningen i Raumo

Trots att utbildningsnivån i Finland har rasat i en internationell jämförelse går det bättre än någonsin för WinNovas sjöfartssektor i Raumo.

■ TEXT OCH BILDER: JUHA GRANATH

– Antalet sökande har fördubblats, avhoppet har minskat och de utexaminerade har lättare hittat jobb, berömmar **Kari Toivonen**, utbildningschef för sjöfartssektorn vid WinNova.

De senaste årens dystra miner har bytts till ett brett leende på WinNovas campus vid Merimäki i Raumo. Antalet studerande till grundexamen i sjöfart har ökat, bristen på lärare har avhjälpats och avhoppet har minskat.

– Tre grupper om 18 personer ska börja hos oss. Efter det första året kan de studerande avlägga examen som vaktmaskinmästare, vaktstyrman, matros eller maskinman. Ansökningarna till den treåriga utbildningen sker via en gemensam ansökan, säger Kari Toivonen vid WinNova.

Senast tidningen Sjömannen besökte WinNovas campus, 2024, var allt helt annor-

lunda. Då förargade sig den nästan färdiga fartygselektrikern **Leevi Vesamäki** bl.a. över bristen på lärare, de trånga undervisningslokaler och de få praktikplatserna.

– En av våra lärare slutade för ett och ett halvt år sedan och det mesta av utrustningen som användes i undervisningen blev kvar i de gamla lokalerna. Studierna handlade mer om pappersarbete. Man måste också få prova på det praktiska arbetet i branschen vid sidan om teorin, sade studerande Vesamäki våren 2024.

År 2026 var allt annorlunda. Enligt utbildningschef Kari Toivonen är ”läget mycket bra”.

– Vi hade över 80 sökande till våra 54 studerandeplatser 2025 och 2026. Det är dubbelt så många som för ett par år sedan. Rekordmånga sökte också de lediga tjäns-

terna som lärare. Dessutom ger sommarsjömansavtalet de studerande möjlighet att sommarjobba.

År 2024 skar den finska regeringen ner finansieringen av yrkesutbildningen med 120 miljoner euro. Det ledde till att 11 000 studieplatser inom yrkesutbildning försvann. I Rauma överlevde man även det.

– Vi har behållit antalet studerande och bevarat undervisningsnivån, försäkrar Kari Toivonen.

### Fartygsteknologin revolutioneras, följer utbildningen med?

Finland har rasat från första plats till plats 31 i utbildningsrankningen av 38 OECD-länder. Enligt undervisningsministeriet syns den försämrade utbildningsnivån bl.a. i form av låg



## Branschens image lockar många och lönen är bra.

sysselsättningsgrad. WinNovas sjöfartssektor i Raumo är ett glatt undantag till den sorgliga situationen.

– Vi har inte minskat på utbildningarna. Nu när antalet sökande har ökat inom sjöfarten har det syns i form av motiverade studerande. Det som söker jobb aktivt och studerar för att utveckla sin yrkeskompetens hittar lätt jobb, säger utbildningschef Kari Toivonen.

Sjöfartsteknologin utvecklas i hög fart. Fartygen elektrifieras, nya lågutsläppsbränslen utvecklas, säkerhetskraven stramas åt och hamnteknologin förnyas.

Enligt lektor **Jukka Parjanen** stöder sig utbildningen i Raumo och yrkeskraven till stor del på STCW:s (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) internationella utbildnings- och behörighetskrav för sjöfartssektorn.

– Kraven i arbetslivet ökar i enormt takt, särskilt på el- och automationssidan. De mekaniska systemen blir också allt mer komplicerade och underhållen läggs i allt högre grad över på externa företag.

– Jag tackar det maritima klustrets öppna politik för att vi har fått bekanta oss med fabriker, verkstäder och fartyg. Öppenhet lägger grunden för aktuell undervisning och nya lärdomar. Det inspirerar också unga och ger motivation till dem som söker det, säger lektor Jukka Parjanen.

I Finland finns det över 35 000 arbetsplatser inom sjöfarten. Man kan arbeta på däck eller maskinsidan på fartyg, inom sjölogistik, i hamnar, på varv och i olika service-, underhålls- och installationsuppgifter.

### Grundexamen ger internationella färdigheter

Trots den dystra sysselsättningssituationen i Finland uppger teknologiindustrin att de kommer att behöva 140 000 arbetstagare under de kommande tio åren. 74 procent av behovet är högskoleutbildade personer och 26 procent personer med yrkeskompetens.

Lektor **Tero Virtanen** försäkrar att grundexamen i sjöfart vid WinNova i Raumo ger

färdigheter även för teknologiindustrin.

– Ett exempel är maskinutbildningen inom sjöfarten, som ger en stark grund även för arbete i land. Sjöfartsingenjörer har särskilt goda möjligheter att få jobb i land. Dessutom har man gjort det enkelt att gå från yrkesexamina i sjöfart till studier på yrkeshögskola.

Lektor Jukka Parjanen påminner att en sjöman kan vara mer än bara en sjöman.

– Vad gäller maskinsidan skulle jag gärna se att branschen var varierande och öppnade upp möjligheter på ett brett och internationellt plan. Det är något man borde lyfta fram mer för de unga som funderar på sin framtid och sitt yrke. En sjöman kan vara mer än ”en gång sjöman, alltid sjöman”.

Jukka Parjanen poängterar att unga som studerar flitigt och söker jobb aktivt lätt hittar jobb. Till och med så lätt att de kan välja bland en mängd olika arbeten.

– Läget är särskilt bra för vaktmaskinmätare. De kan samla de praktikdagar som krävs både genom att arbeta till havs, men även i land via studierna. Det öppnar upp mycket fler praktik- och sysselsättningsmöjligheter. Många har fått jobb med olika kravnivå i land.

Jukka Parjanen vill också ha med rederierna i sysselsättningstalkona för studerande.

– Rederierna skulle kunna anställa extra personal över minimibemanningsgränsen, särskilt under sommaren. Det skulle vara ett bra sätt att engagera personalen i sjöfartssektorn och rederiet.

### Var hittar man fler sjömän?

De senaste åren har antalet finska sjömän på fartyg under finsk flagg legat på en jämn nivå. Det råder brist på arbetskraft inom uppgifter som kräver erfarenhet och på maskinsidan. Fram till 2040 kommer många sjömän att gå i pension, vilket orsakar ytterligare bekymmer.

Ett sätt att uppfylla behovet av arbetskraft är enligt lektor Tero Virtanen att förkorta den treåriga grundexamen i sjöfart.

– Sjöfarten bör utnännas till specialbransch och få ett eget finansieringssystem för att göra det meningsfullt att ordna kor-



– De unga ser inte vad lönen består av. De tittar på lönetabellen, och enligt den är besättningens löner inte särskilt bra. De ser inte att övertidsarbete och semesterersättningar tillkommer. Lönerna för övre befäl har hamnat efter globalt sett, säger Virtanen.

Lektor Parjanen påminner att många unga får intresset för sjöfarten och yrket med modersmjölken. Den stora publicitet som branschen fått i medierna de senaste åren har också ökat intresset för studier.

– Branschens image lockar många och lönen är bra. Trots det tycker många att tillräckligt med jobb och medarbetarengagemang är viktigare än lönen. Unga som en gång blivit engagerade i sjöfarten förblir engagerade i branschen, även om de skulle jobba på annat håll emellanåt, försäkrar Jukka Parjanen.

Vid WinNovas sjöfartssektor i Raumo tror man också på framtiden, trots att det stormar på världens hav. De nya studerande som valts ut via den gemensamma ansökan börjar 4.8.2026.

– Jag ser att Raumo kommer att vara en stark anordnare av sjöfartsutbildning även i framtiden. Jag hoppas att finansieringen möjliggör utbildning av hög kvalitet, säger Kari Toivonen, utbildningschef vid WinNovas sjöfartssektor.



Till alla medlemmar  
i Ålands avdelningen!

## ÅLANDS AVDELNINGEN

**Årets middag på  
Resort Degersand  
13.8. och 20.8. kl. 17.00**

Anmälan görs till:  
Eija Kiviö: [e.kivio@gmail.com](mailto:e.kivio@gmail.com), tel. 045 7561 5781

Sista anmälningsdagen är 2 augusti och 9 augusti.  
Det finns 50 platser / tillfälle.  
Partnern får följa med, mot betalning, till halva priset.

Busstransport ordnas från Mariehamn 1/r, avfärd kl 16.15.  
Eventuella allergier meddelas vid bokningen.



### ETELÄ-SUOMEN OSASTO

#### 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](http://etelasuomi.smu.fi)

### SYNTYMÄPÄIVÄT

80 vuotta 3.5.2026 täytti pursimies  
**Alf Karlsson.**

### ELÄKE 1.5.2026

Sydämelliset kiitokset kaikille saamistani  
huomionosoituksista jäädessäni "pitkälle vapaalle"  
**Cinderella Info / Tarja**

### In Memoriam

**Teemu Hietala**

s. 3.2.1941  
k. 1.3.2026

*Muistoissamme,*  
Lyyti, Sari, Timo, Joni, Pia, Jani

Kokkistuertti  
**Anders "Antti" Wikström**

s. 2.5.1956  
k. 14.3.2026

*Kaipaamaan jäi,*  
vaimo

### Kultamerkit / Guldmärkerna

**Eeva Karimo  
Sari Nevala  
Arttu Piispa  
Leo Pykkönen  
Kimmo Riivari**



## Psykososiaalinen kuormitus merityössä – opinnäyttekysely



Oletko töissä Suomen lipun alla toimivalla  
matkustaja-aluksella?

Vastaa opinnäyttekyselyyn psykososiaalisesta  
kuormituksesta merityössä viimeistään 5.7.2026.



Valitsin aiheen sen ajankohtaisuuden vuoksi,  
sekä haluan edistää vastuullisuutta merityössä.



Vastauksia toivotaan mahdollisimman laajasti  
eri osastoilta. Kyselyyn voi osallistua myös  
henkilöt ,jotka ovat jääneet hiljattain pois  
merityöstä. Kyselyä saa jakaa eteenpäin  
kaikille kohderyhmään kuuluville.



Vastaa kyselyyn  
viimeistään 5.7.2026.



Skannaa  
QR-koodi  
ja vastaa  
kyselyyn.



Ystävällisin terveisin,  
**Tara Kovalenko**



**Turun  
työllisyysalue**

### Turun työllisyysalue MERITYÖNVALITYS

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

#### Yhteyshenkilö:

Ville Källdström / p. 044 7965 015  
[merityonvalitys.tyollisyysalue@turku.fi](mailto:merityonvalitys.tyollisyysalue@turku.fi)  
[www.tyomarkkinatori.fi](http://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: [sysselsattningsomrade@turku.fi](mailto:sysselsattningsomrade@turku.fi)

Tidsbokning krävs för att utträta personliga  
ärenden på plats.

#### Adress:

Universitetsgatan 27 A, 20100 Åbo.

# MERIELÄKELÄISET / SJÖPENSIONÄRER

## Merieläkeläinen,

olet jäänyt ansaitulle eläkkeelle, mutta haluaisit silti ylläpitää kontakteja entisiin työtovereihisi ja tuttaviksi mereltä, jotka ovat jo eläkkeellä. Tähän sinulla on parhaat mahdollisuudet liittymällä johonkin merieläkeläisyhdistykseen.

Merieläkeläisyhdistyksiä toimii monella paikkakunnalla ja ne järjestävät monipuolista toimintaa jäsenilleen, kokoontumisia, esitelmiä, teatterikäyntejä, matkailua ym. Merieläkeläisten yhdistyksissä on toiminnassa mukana yli 200 henkilöä. Myös aktiivi merenkulkija ja puoliso, joka ei ole ollut meripalveluksessa, on tervetullut kannatusjäsenenä.

Mikäli sinua kiinnostaa tulla mukaan toimintaan, ole ystävällinen ja ota yhteyttä johonkin yhdistyksen puheenjohtajaan.

**Helsingin Seudun Merieläkeläiset ry**  
**Helsingfors Nejdens Sjöpensionärer r.f.**  
Puheenjohtaja / ordförande Timo Mutka  
Puh. / Tel.: 040 572 7292  
E-mail: timo.mutka52@gmail.com

**Kymenlaakson Merieläkeläiset ry**  
**Kymmenedalens Sjöpensionärer r.f.**  
Puheenjohtaja / ordförande Tuula Valjus  
Puh. / Tel.: 050 561 4771  
E-mail: tuula.valjus@gmail.com

## Sjöpensionär,

du har blivit på din införtjänade pension, men vill uppehålla kontakterna med dina tidigare arbetskamrater och bekanta ifrån sjön som pensionerade. Till detta har du möjligheten genom att ansluta dig till någon av sjöpensionärsföreningarna.

Sjöpensionärsföreningar verkar på många orter och de ordnar en månsidig verksamhet för sina medlemmar, möten, föredrag, teaterbesök, resor m.m. I föreningarna finns det över 200 medlemmar. Även aktiva sjöfarare och make/maka är välkommen som understödande medlemmar.

Om du känner dig intresserad var vänlig och tag kontakt med någon av nedannämnda föreningar.

**Turun Seudun Merieläkeläiset ry**  
**Åbo Nejdens Sjöpensionärer r.f.**  
Puheenjohtaja / ordförande Pekka Teräväinen  
Puh. / Tel.: 0400 432 668  
E-mail: pekka.teravainen@pp.inet.fi

**Oulun Seudun Merieläkeläiset ry**  
**Uleåborgs Nejdens Sjöpensionärer r.f.**  
Puheenjohtaja / ordförande Markku Ketola  
Puh. / Tel.: 0400 867 413  
E-mail: markku.e.ketola@gmail.com

# HENRY NIELSEN NOSTALGIARISTEILY XIV

Syvien ja suolaisten valtamerien skönöjen risteily kaikista varustamoista

Useimmat alamme olla ikäihmisiä, joten nyt kannattaa lähteä reissuun. Kohta emme jaksa tavata kavereitamme tai matkoja ei ole voimaa järjestää.

## Viking Line M/s Cinderella

**29.9. - 1.10.2026**

Lähtöselvitys, Katajanokka 29.9. noin klo 15.30 Matkakoikien toimipiste terminaalissa

Helsinki-Tukholma 29.9.2026 dep. klo 17:15 - arr. 10.00 LT (30.9.)

Tukholma-Helsinki 30.9.2026 dep. klo 16.30 - arr. 10.10 LT (1.10.)

Varaukset 14.8.2026 mennessä.

Risteilystä tarkemmat tiedot, hinnat ja varaukset: **Matkaporjat Oy, Sari Huuskonen puh. 010 2323 424**

Matkaporjilta ostettuihin paikkoihin kuuluu buffet menoillallinen 29.9. (klo 18.30) Ostakaa muut ruokailut paikkaa varatessanne, tuloillallinen ja molemmat aamiaiset.

Huom: Lääkärintodistus ei pienennä mahdollisen peruutuksen aiheuttamia kuluja. Ottakaa jokainen kunnollinen matkavakuutus pahimman varalle.

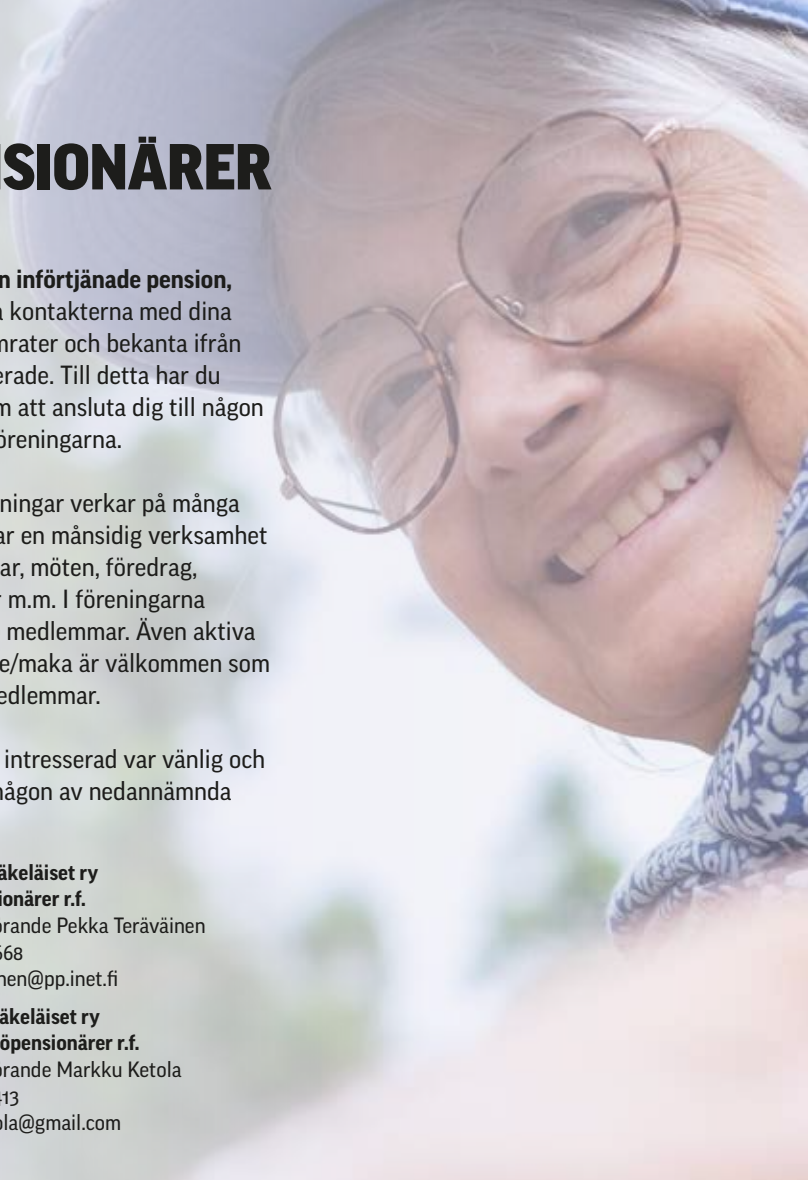
## Lisätietoja ja terveisin:

Convoker Wintio

E-mail: wintio1949@gmail.com

Lähetäkää omat yhteystietonne myös tänne.

Puh. 040 5932 105





Posti Green

## Luottamusmieskoulutus 2026

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

## Förtroendemannutbildning 2026

Fortsättningskurs för förtroendemän I	31.8.–3.9.
Kompletteringskurs för förtroendemän	5.5.–6.5.
Fortsättningskurs för förtroendemän II	5.10.–8.10.
Kompletteringskurs för förtroendemän	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 ranta 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 telefonstjänsten 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 aukioiloissa  
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

Sihtööri / Sekreterare

**Tetta Härkönen**

(09) 6152 0225

Liittosihtööri / 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, varmistathan  
että sinulla on tapaamisaika  
etukäteen sovittuna kyseisen  
asiantuntijan kanssa.

Tapaamisajan voi sopia suoraan  
sähköpostitse tai puhelimitse  
kyseisen asiantuntijan kanssa.

### Vänligen boka tid i förväg vidmöte med våra ombudsmän

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

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