



ERIMIES

SJÖMANNEN

Merenkulkijaliitot:

EU:n päästökaupassa on pakko huomioida Suomen talvimerenkulun erityispiirteet

Kiristyvät päästövähennystavoitteet lisäävät painetta jäänmurtokaluston uusintaan

**M/s Aurora Botnia
är ett prov på finländska
skeppsbyggnadskunskaper**

Matkustajalaiva M/s Aurora Botnia saapui Suomen lipun alle:

liikennöi Vaasasta Uumajaan





Merikapteeni Veikko Hintsanen:
"Suomen sisävesiltä suoraan
Euroopan jokiliikenteeseen"

20

JUHA GRANATH



Meriryhmän
puheenjohtaja
Kristiina Salonen
haluaa vahvistaa
Suomen omistuspohjaa
kriittisillä
teollisuudenaloilla

27

SAANA LAMMINSIVU



Brahestads stålverk gör
i framtiden världens
utsläppsfriaste stålverk

52

JÄJEN JÄTTILÄINEN

sisältö | innehåll

- 5 Suomalaiset europarlamentaarikot kirjoittivat EU-komissiolle talvimerenkulusta
- 7 Golfvirta menettänyt vakautensa 1600 vuoteen ja saattaa pysähtyä kokonaan
- 8 Vaasan ja Uumajan välisessä liikenteessä aloitti elokuussa 2021 uusi Wasalinen matkustajalaiva M/s Aurora Botnia.
- 14 Pätevälle merenkulkijalle löytyy aina töitä
- 16 Suomalaiset varustamot ovat tilanneet uudisrakennuksia. Työvoimaa tarvitaan.
- 22 Saimaan kanava äiti-Venäjän rutistuksessa
- 39 Säker och fungerande bemanning – behörig och utvilad besättning
- 41 Vintersjöfarten kan inte stå för en oproportionerlig del av den gröna omställningen
- 58 Utan besättning kommer fartygen inte att segla på flera årtionden

KANNEN KUVA Saana Lamminsivu

Kannen kuvassa myymälävastaava Nora Herrala M/s Aurora Botniassa.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2021/5

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

ILMOITUKSET • ANNONSER
puh. / tel. (09) 615 2020
Lehti ilmestyy viisi kertaa
vuodessa. / Tidningen
utkommer fem gånger om året.

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

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISSAIDATAULU 2022 • TIDTABELLEN 2022

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestymisen utges
1	7.2.	25.2.
2	28.3.	15.4.
3	30.5.	17.6.
4	26.9.	14.10.
5	28.11.	16.12.

Turvallinen ja toimiva miehitys – **pätevä ja levännyt miehistö**

Alusten miehityksen määrittelyssä otetaan huomioon muun muassa aluksen ominaisuudet, operointi ko. liikennealueella ja linjalla, satamakäyntien tiheys sekä miehistön lepoaika- ja vahdinpitojärjestelyt. Aluksen liikennöinnin alkaessa Merimies-Unioni ja varustamo määrittelevät yhdessä miehistön lukumäärän ja vaadittavat pätevyudet miehitys-sopimuksessa.

Tästä huolimatta varustamot hakevat Liikenne- ja viestintävirastosta (Traficom) jatkuvasti uusia vähimmäismiehitystodistuksia, jotka ovat huomattavasti ”heikompia” kuin mitä miehityksestä on alun perin sovittu. Yleisimmin muutoshakemukset koskevat yleistoimipätevyuksien poistamista tai korjausmiehen/konemiehen pätevyysvaatimuksen alentamista. Perusteeksi ilmoitetaan pääsääntöisesti pätevän työvoiman ”saatavuusongelma”. Tämä ei kuitenkaan ole riittävä ja hyväksyttävä perustelu, vaan ongelma on ratkaistava muulla tavalla.

Hälyttävintä on se, että kaikki muutoshakemukset näyttävät menevän läpi huolimatta siitä, että hakemuksissa ei esitetä mitään sellaisia lain mukaisia ja todellisia esimerkiksi operointiin liittyviä seikkoja ja selvityksiä, jotka perustelisivat miehityksen muutostarvetta. Mitään niin radikaalin mullistavia parannuksia alustekniikassa tai työturvallisuudessa ei ole viime vuosina tapahtunut, että se puoltaisi tätä ”kevyempien” miehitystodistusten trendiä. Kaikki tapahtuu ’laivanisännän vastuulla’, mutta kai jossakin vaiheessa tulee raja vastaan?

Miehistön ja pätevyysvaatimusten jatkuvalla supistamisella heikennetään alusten ja työntekijöiden turvallisuutta, työn laatua, osaamista ja sen monipuolisuutta sekä jaksamista työssä. Onko kenenkään etu, että koulutuksen kautta hankitulla osaamisella ei tunnu enää olevan merkitystä ja missä tahansa miehistövakanssissa voidaan kohta toimia vahtimiehen pätevyydellä?

YT- eli yleistöimivaatimusten hävitessä miehitystodistuksista ei aluksilla kuitenkaan missään vaiheessa ole lisätty henkilökuntaa kansi- tai koneosastoilla huolimatta siitä, että alukset koko ajan vanhenevat ja huoltotarpeet lisääntyvät. Mikäli varustamo haluaa

lopullisesti luopua YT-toimista eli toimista, jossa työskentelevä on pätevöitynyt työskentelemään sekä kansi- että koneosastolla, on YT-toimen sijaan palkattava vähintään yksi vahtimies kansi ja yksi vahtimies kone. Kokemusten ja selvitysten perusteella tiedämme, että jotta kansi- ja konehenkilökunnan työ- ja lepoajat voivat toteutua lainsäädännön puitteissa, miehityksen on lukumäärällisesti ja pätevyyksien osalta oltava vähintään se, mistä Merimies-Unioni ja varustamo ovat sopineet.

Pätevistä merenkulkijoista on siis jo nyt huutava pula ja heitä tarvitaan myös tulevaisuudessa. Varustamo työnantajana voi suunnitelmallisuudellaan edistää, kannustaa ja tukea merihenkilöstön osaamista ja pätevyysien saamista. Esimerkiksi: Kaikki opiskelijat saavat YT-pätevyyttä tukevaa teoriakoulutusta, mutta se puuttuva elementti on riittävä määrä meripalvelua. Tätä varustamo voi tarjota jo työsuhteessa oleville työntekijöille sekä nuorille tuleville merenkulkijoille. Toiseksi: kokenut ja III/5-koulutuksen saanut konemies voi hakea meripalvelun kautta korjausmiehen pätevyuden. Kokeneella konevahtimiehellä on taas mahdollisuus koulutautua konemieheksi eikä se vaadi enää pitkäaikaista lisäopiskelua. Monesti asia on siis kiinni henkilökunnan lisäkoulutuksesta ja sen puutteesta. Valitettavasti suomalaiset varustamot eivät ole halunneet tai ymmärtäneet panostaa ja investoida koulutukseen pitkäjänteisesti, ja nyt se kostaatuu rekrytointivaikeuksina.

Jotta voimme tulevaisuudessakin olla ylpeitä Suomesta merenkulkumaana, on meidän kaikkien alalla toimijoiden, viranomaiset ja koulut mukaan lukien, huolehdittava edellytyksistä sille, että täällä asuu ja työskentelee jatkossakin ammattitaitoisia, kokeneita ja työssään arvostettuja merenkulkijoita. Vain jos merenkulku on ja näyttäytyy varteenotettavana ja houkuttelevana uravalintana tulevinakin aikoina, voidaan varmistaa se, että alalle ja erityisesti miehistötehtäviin hakeutuu myös tulevaisuudessa uusia innokkaita tekijöitä.

Jessica Troberg
asiantuntija

Merenkulkijaliitot:

EU:n päästökaupassa on pakko huomioida, että Suomi on talvimerenkulusta riippuvainen

TIEDOTE 26.10.2021

EU:ssa parhaillaan käsittelyssä olevassa ilmastopaketti Fit for 55:ssä on pakko ottaa huomioon Suomen talvimerenkulku. Tämänhetkisten tietojen mukaan Suomen talvimerenkulun erityispiirteitä ei ole lainkaan huomioitu paketin valmistelussa.

Merimiesliitot pelkäävät nyt, että EU-komissiossa ei ymmärretä millainen lasku vahingosta saattaa koitua suomalaiselle merenkululle ja teollisuudelle ja sen logistiikalle kokonaisuutena. Pahimmillaan maasta saat-
taa kadota kokonaisia tehtaita ja satamia, joihin ollaan juuri investoimassa esimerkiksi Pohjoisessa Suomessa Perämeren rannikolla.

Lähes kaikki Perämerellä operoivat kauppalaivat jääluokasta ja lippuvaltiosta riippumatta tarvitsevat jäänmurtajan avustusta. Käytännössä Suomen satamiin liikennöi paljon ulkomaalaisia aluksia, joissa ei ole yhtä hyvät jäissäkulkuominaisuudet kuin Suomen lipun alla purjehtivilla kauppalaivoilla. Nämä alukset tarvitsevat aina jäänmurtajan avustuksen Suomen satamaan päästäkseen, mikä lisää jäänmurron tarvetta ja kustannuksia.

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on päättänyt vähentää meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä vähintään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä, ja 70 prosenttia

vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 2008 tasoon. Päästötavoite saavutetaan muun muassa alusten konetehtäjä laske-
malla. Tämä heikentää alusten jäissäkulkuominaisuuksia ja laivat tarvitsevat tulevaisuudessa yhä enemmän jäänmurtajan avustusta. Lisäksi kauppalaivojen koko kasvaa, mistä johtuen uusien rakennettavien jäänmurtajien tulee olla nykyistä leveämpiä ja rakenteeltaan järeämpiä, jotta ne pystyvät avaamaan aluksille kulkukelpoiset väylät. Tämä kasvattaa entuudestaan polttoainekustannuksia.

Jääolosuhteissa kulkeminen lisää polttoainekustannuksia. Polttoainetta kuluu jääolosuhteissa jopa 20–60 prosenttia enemmän. Laskun maksaa teollisuus ja viime kädessä kuluttaja. Mikäli EU:n päästökauppaneuvotteluissa nyt epäonnistutaan, vahingon maksaa koko Suomen logistiikka ja myös etelärannikolla sijaitseva teollisuus. On riski, että kuljetukset siirtyvät Venäjälle tai Ruotsiin.

Leijumaan on jäänyt kysymys, onko Ruotsi ottanut kantaa EU:n ilmastopakettiin talvimerenkulun osalta vai pelaako se omaan pussiinsa. Juutinrauman silta yhdistää Ruotsin Eurooppaan. Göteborgista alaspäin meri pysyy sulana ympäri vuoden, joten Suomi seisoo merikuljetustensa osalta yksin hyisellä saarellaan.

EU:n ilmastopaketti Fit for 55:n sisältöön on pakko pystyä vaikuttamaan ja talvimerenkulun tarve, edellytykset, erityisolosuhteet ja merkitys Suomelle on pystyttävä ottamaan huomioon. Mikäli näin ei tapahdu, seuraukset olisivat katastrofaalista merenkululle, Suomen logistiikkajärjestelmälle kokonaisuutena sen toimivuuden ja kilpailukyvyn kannalta. ⚓

Suomen Konepäällystöliitto
Robert Nyman / toiminnanjohtaja

Suomen Laivanpäällystöliitto
Johan Ramsland / toiminnanjohtaja

Suomen Merimies-Unioni
Kenneth Bondas / puheenjohtaja

Kuva: Patrik Barck



Eduskunnan Meriryhmän puheenjohtaja Kristiina Salonen:

EU-päätöksentekoon on pakko saada tietoa Suomen talvimerenkulun erityispiirteistä

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU

EU-komissio esitteli 14.7.2021 suuren ilmastopolitiikan uudistuspaketin (**Fit for 55**). Paketissa ei ole huomioitu Suomen talvimerenkulun erityispiirteitä.

Eduskunnan Meriryhmän puheenjohtaja **Kristiina Salonen** (sdp.) pitää käsittämättömänä, että komissiolta saapui kesällä esitys, joka ei huomioinut Suomen erityisolosuhteita talvimerenkulun osalta.

– EU:n ilmastopaketin sisältöön on pakko pystyä vaikuttamaan talvimerenkulun osalta, se ei voi jäädä tuollaiseksi. Seuraukset olisivat katastrofaalista merenkululle ja se vaikuttaisi koko Suomen kilpailukykyyn, Salonen toteaa.

Salosen mukaan EU-komissioon on saatava nyt viestiä läpi suomalaisen merenkulun erityispiirteistä erityisesti talvimerenkulun osalta.

– Suomen ulkomaankauppa on lähes täysin merikuljetusten varassa. Meret jäätyvät talvisin. Kuljetuskustannuksemme ovat jo lähtökohtaisesti monia verrokkimaita korkeammat. Erityisenä haasteenamme on se, että talvimerenkulun vaatimukset huomioidaan merenkulun päästökaupassa, myös liikenneministeri **Timo Harakka** on viestinyt EU:n suuntaan. 

Suomalaiset europarlamentaarikot lähettivät EU-komission puheenjohtajille kirjeen 23.11.2021 koskien talvimerenkulkua

KUVAT EUROOPAN PARLAMENTTI

Suomalaisia, virolaisia ja ruotsalaisia europarlamentaarikkoja kirjoitti 23.11.2021 kirjeen koskien FIT for 55-pakettia. Kirje on osoitettu Euroopan komission puheenjohtaja **Ursula Von der Leyenille**, Euroopan komission varapuheenjohtaja **Frans Timmermansille** ja komissaareille **Thierry Bretonille** (sisäiset markkinat), **Kadri Simsonille** (energia-asiat) ja liikennekomissaari **Adina Văleanille**.

”Vientivetoisessa pohjolassa laivojen on oltava jäävahvisteisia läpi vuoden, mikä lisää polttoaineen kulutusta. Poikkeusolosuhteemme on otettava huomioon, kun EU:n ilmastopakettia sorvataan”, kertoo europarlamentaarikko **Elsi Katainen** (kesk./Renew Europe).

Katainen valittiin lokakuussa 2021 ryhmänsä liikennevaliokunnan neuvottelijaksi

merenkulun uusiutuvien ja vähähiilisten polttoaineiden käyttöä säättävään FuelEU Maritime -asetukseen, joka on osa EU:n energia- ja ilmastopakettia.

Suomalaisista europarlamentaarikoista komissiolle lähetetyn kirjeen koskien talvimerenkulkua ja FIT for 55-pakettia allekirjoittivat:

*Teuvo Hakkarainen (ps.)
Eero Heinäluoma (sd.)
Laura Huhtasaari (ps.)
Elsi Katainen (kesk.)
Miapetra Kumpula-Natri (sd.)
Silvia Modig (vas.)
Mauri Pekkarinen (kesk.)
Petri Sarvamaa (kok.)
Nils Torvalds (r.)
Henna Virkkunen (kok.)*



ELSI KATAINEN



EERO HEINÄLUOMA

Arctian toimitusjohtaja Maunu Visuri:

Kiristyvät päästövähennystavoitteet lisäävät painetta jäänmurtokaluston uusintaan

Suomen ja Ruotsin viranomaiset suunnittelevat parhaillaan yhteistyössä uutta Itämerelle soveltuvaa jäänmurtajakonseptia. Suunnitelman on tarkoitus olla valmis maaliskuun 2022 loppuun mennessä. Rakentamispäätöstä uudesta jäänmurtajasta ei ole vielä tehty, Väylävirastosta kerrotaan Merimies-lehdelle.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA ARCTIA

Suomen Väylävirasto ja Ruotsin Sjöfartsverket tekevät parhaillaan yhteistyössä suunnittelutyötä Itämerelle soveltuvasta uudesta jäänmurtajakonseptista. Hanke kulkee nimellä **IB2020**. Suunnittelussa on Suomes-
ta mukana **Aker Arctic** ja asiantuntija-apua tarjoaa jäänmurtajavarustamo **Arctia**.

Väylävirastosta kerrotaan, että suunnitelman uudesta murtajasta on tarkoitus olla valmis maaliskuun loppuun 2022 mennessä. Rakentamispäätöstä uudesta jäänmurtajasta ei ole kuitenkaan vielä tehty.

Päästöt vähenevät ja alusten konetehot laskevat

Paineet uuden jäänmurtajan hankkimiseksi kasvavat, kun kauppalaivasto muuttuu

vuosi vuodelta ympäristöystävällisemmäksi. Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on päättänyt vähentää meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä vähintään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä, ja 70 prosenttia vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 2008 tasoon.

Päästövähennyksiä toteutetaan muun muassa alusten konetehoja laskemalla, jolloin ne kuluttavat vähemmän polttoainetta. Asia kuulostaa lämpimillä avovesialueilla yksinkertaiselta, mutta Itämerellä siinä on vastassa yksi mutta: jääolosuhteet.

– IMO:n päätös EEDI- tai EEXI-laivojen osalta tarkoittaa sitä, että kauppalaivojen jäissäkulkukyky heikkenee, koska aluksissa on pienempi koneteho, jolloin ne aiheuttavat vähemmän päästöjä, jäänmurtajavarustamo Arctia-konsernin toimitusjohtaja **Maunu Visuri** kertoo.

Uusien jäänmurtajien hankintaan vaikuttaa useampi asia

Ilmaston kannalta on hyvä asia, että kauppa-

laivat kulkevat vähemmällä polttoaineella, mutta Itämerellä se tarkoittaa lisääntyvää jäänmurtajatarvetta. Laivoista rakennetaan koko ajan suurempia ja suurempia. Kun tällaisia aluksia saapuu Itämerelle, ne eivät selviydy Suomen satamiin talviolosuhteissa ilman jäänmurtaja-avustusta.

– Erityisesti kauppalaivojen leveyden kasvaessa tarve leveämpää ränniä tekeville jäänmurtajille kasvaa, jotta saamme avustettua suuret kauppalaivat turvallisesti perille satamaan, Visuri vahvistaa.

– Usein kuulemme myös kysymyksen, tarvitaanko jäänmurtoa tulevaisuudessa, kun ilmasto lämpenee? On totta, että jäänmurtokaudet todennäköisesti lyhentyvät, mutta samalla paikalliset olosuhteet muuttuvat vaikeammiksi ja vaikeammin ennakoit-



taviksi. Tätä kautta tarve jäänmurrolle saat-
taa jopa kasvaa, ainakin lähitulevaisuudessa.

Kansainväliset päästövähennysvaati-
mukset kiihdyttävät painetta hankkia ja ra-
kentaa Itämerelle uusia jäänmurtajia. Ra-
kentamispäätöstä uudesta murtajasta ei
ole vielä siis tehty.

– Operatiivisen tarpeen lisäksi rakenta-
mispäätökseen vaikuttaa useita tekijöitä.
Päätös tulee valmistella huolella, sillä jään-
murtajien elinkaari on mittavat 50 vuotta.
Nyt on hyvä aika valmistella ja suunnitella
kaikki valmiiksi, jotta voidaan kokonaistilan-
nekuvan selkiytyessä tehdä oikeita ja tarvit-
taessa nopeita päätöksiä, Arctia konsernin

toimitusjohtaja Maunu Visuri toteaa.

– Paine uusien jäänmurtajien hankin-
taan on siis kasvussa. Tämä tulee aiheutta-
maan kustannusten nousua, mutta kun ti-
lannetta katsoo kokonaiskuvana, niin
ilmasto hyötty ja se on hyvä asia. Haluam-
me pelastaa maapallon ja jokainen meistä
tekee oman osuutensa siihen, Visuri muis-
tuttaa.

Päästövähennystavoitteet tulevat kan-
sainvälisesti voimaan aikataulun mukaan,
kuten jäät Itämerelle joka talvi. Tulevaisuu-
dessa Perämerellä on vielä nykyistä enem-
män jäänmurtaja-avustusta tarvitsevia
kauppalaivoja. ⚓

Golfvirta menettänyt vakautensa 1 600 vuoteen ja saattaa pysähtyä kokonaan

ELOKUUSSA 2021 julkaistiin
kansainvälinen ilmastomallinnus,
jonka mukaan Golf-virta saattaa
olla pysähtymässä kokonaan.
Golf-virran kierto on menettänyt
vakautensa ja se on verkkaisim-
millaan 1 600 vuoteen, mikä on
seurasta ilmastomuutoksesta.

Golfvirta kuuluu osana Atlantin
termohaliiniseen kiertoon (AMOC),
jolla tarkoitetaan veden lämpötilan ja suolapitoisuuksien erojen
aiheuttamaan kiertoliikettä. Tämä
kierto on nyt epävakaa. Jos
Golfvirta pysähtyisi kokonaan, se
tietäisi lämpötilojen laskua
Euroopassa ja muun muassa
myrskyjen lisääntymistä, Yle
kertoo 6.8.2021.

”Termohaliininen kierto on
monimutkainen järjestelmä, jonka
käyttäytymisen tarkka ennustami-
nen on erittäin vaikeaa. Kierto voi
lakata jo lähivuosikymmeninä tai
sen muuttuminen voi tapahtua
vasta satojen vuosien kuluttua.”

Ilmakehätieteiden instituutin
(INAR) professori **Petteri Uotilan**
mukaan tieto Golfvirran heikenty-
misestä ei yllätä: virta on heiken-
tynyt aiemminkin menneisyydessä
– esimerkiksi jääkausien aikana.



M/s Aurora Botnia on suomalaisen laivanrakennusosaamisen taidonnäyte maailmalle

Vaasan ja Uumajan välisessä liikenteessä aloitti elokuussa 2021 uusi Wasalinen matkustajalaiva M/s Aurora Botnia. Merenkurkun tuliterä lippulaiva sai achteriinsa Suomen lipun ja pystyy kuljettamaan 800 matkustajaa.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Vaasan ja Uumajan välisellä reitillä ei ole purjehtinut koskaan aiemmin uudisrakennusta, vaikka linjalla on harjoitettu reittiliikennettä 1940-luvulta lähtien. M/s Aurora Botnian omistaa Vaasan ja Uumajan kaupungin Kvarken Link-niminen yhtiö. Rahoituksen kerääminen uudisrakennukseen kesti vuosia ja on onnistuttuaan hatunoston arvoinen ponnistus.

Rauman telakalla rakennettu matkustaja-alus M/s Aurora Botnia on suunniteltu Merenkurkun liikenteeseen. Huippumoderni ja ympäristöstävälinen matkustajalaiva tulee olemaan esikuva useille seuraaville rakennetta-

ville aluksille. Aurora Botniaa on kuvailtu kelluvaksi tietokoneeksi.

– Lähestulkoon kaikki aluksen toiminnot ovat yhteydessä maihin. Esimerkiksi kassakonetta tai tv-järjestelmää voi päivittää etänä maista, Wasaline-varustamon projekti-manageri/intendentti **Markus Backlund** selostaa aluksella lokakuussa tutustumiskäynnillä olevalle Merimies-Unionin henkilökunnalle.

M/s Aurora Botnian suunnittelussa automaatio ja energiansäästö on viety huippuunsa: esimerkiksi käytävillä valot menevät itsestään pois päältä, jos niillä ei kuljeta. Aluksen ilmastointi ja termostaatit ”elävät” siis tilanteen mukaan. Wärtsilä voi monitoroida koneitaan myös maista etänä.



INTENDENTTI MARKUS BACKLUND



MATRUUSI PETER BYHOLM

– Aluksen 68 matkustajahyttiä sekä rekka- ja miehistöhytit toimivat samalla energiantehokkuusperiaatteella: lämmitystä lasketaan ja valot sammuvat, jos hyteissä ei oleilla.

Moni tulee miettineeksi, että jos automaatio on tulevaisuutemme, tarvitaanko kohta enää ihmistä ja henkilökuntaa.

– Kyllä tarvitaan, intendentti rauhoittelee.

– Automaatio ei pysty korvaamaan ihmistä: jos hytissä menee viemäri tukkoon, sen korjaa repari. Ja hyttiemännät sekä ravintolahenkilökunta palvelevat asiakkaita kuten tähänkin saakka.

M/s Aurora Botnia tarjoaa työtä 23 mie-

histöasemassa olevalle merenkulkijalle per vuoro.

– Tällä on töissä henkilökuntaa muun muassa Vaasan seudulta, Helsingistä, Kokkolasta, Maalahdesta, Närpiöstä, Pietarsaaresta, Turusta ja jonkin verran Ahvenanmaalta.

Uuden matkustajalaivan meno tasaista ja vakaata

Vaasan ja Uumajan väliä kyntävää upouutta matkustajalaivaa on kuvailtu kelluvaksi datacenteriksi, mitä se onkin. Intendentti ja miehistö haluavat kiinnittää M/s Aurora Botniassa huomiota kuitenkin enemmän

aluksen merenkäynnillisiin puoliin, jotka ovat ilman muuta markkinoinnin arvoisia.

– Aurora Botniassa on hyvä runko ja vaakaajat. Ei keinuta yhtään, vaikka olisi kuinka kova merenkäynti. Syyskuun lopussa myrskysi kolme - neljä päivää peräkkäin. Vanha laivamme olisi ollut kuin käärme meressä, mutta tämä kulkee tasaisesti. M/s Aurora Botnian rungon suunnittelu on onnistunut todella hyvin, matruusi **Peter Byholm** vahvistaa.

Byholm on pitänyt pystyssä Merenkurkun liikennettä pitkän tovin. Hän ehti työskennellä M/s Wasa Expressillä seitsemän vuotta. Autot, rekat ja ihmiset ovat kulkeneet edestakaisin, mutta Byholm on pysynyt uskollisesti majapaikassaan Vaasassa. Jotta M/s Aurora Botnia saatiin liikenteeseen, Byholmia tarvittiin jälleen.

– Jäin parisen vuotta sitten eläkkeelle, mutta sain yhteydenoton että täällä tarvitaan kiperästi henkilökuntaa. Asia koskee kaikkia osastoja. Puhe niin sanotusta merenkulkijapulasta on siis sen suhteen täysin totta, Byholm tietää kertoa.

Nyt hän toimii Aurora Botnialla matruusina ja tarvittaessa vikarieerana pursimiestä. Eläkkeelle jäätyä töitä tarjottiin myös Finnlinesilta, jossa hän ehti piipahtaa töissä kahdeksan kuukautta vastaavassa toimessa.

M/s Aurora Botnian koneet käyvät kaksoispolttoaineella ja akulla. Työ hiljaisesti ja tasaisesti kulkevalla matkustajalaivalla on Byholmin mukaan helpompaa kuin vanhoilla laivoilla, joihin merenkäynti osui ja kolisi. Aurora Botnia kytketään Vaasassa yöksi maasähkөөn, jossa se myös bunkraataan.

– Aluksen kansimiehistö sai bunkraukseen erikoiskoulutusta, senkin kyllä oppii. Alus bunkraataan kaksi kertaa viikossa Vaasassa, jonne nesteytettyä maakaasua kuljetetaan rekoilla, LNG:n kuljetusketjusta päästään jyvälle. LNG:n lisäksi aluksessa on mahdollisuus käyttää biokaasua polttoaineena.

M/s Aurora Botniassa on rahtikapasiteettia 1 500 kaistametriä ja kaksi rahtikantta.

– Nyt kyytiin saadaan paljon mukaan tavaraa, joka olisi aiemmin jäänyt rannalle odottamaan päivää parempaa, eli ➤



MYYMÄLÄVASTAAVA NORA HERRALA



TARJOILIJA EMILIA NYQVIST

rahtia olisi jouduttu kuljettamaan perille muita reittejä pitkin. Aurora Botnialla pystymme kuljettamaan sekä ylikorkeita että ylileiveitä lasteja, Byholm kuvailee Vaasan uuden ylpeydenaiheen ladon harjan olevan korkealla – ja niin leveetä ei ole nähtykään, ettei se mahtuisi laivaan kyytiin, kuten härmässä todetaan.

Aurora Botnian kyydissä onkin kulkenut liikenteen aloituksesta lähtien erittäin hyvin rahtia.

– Alus on löydetty hyvin, huikkaa Byholm ja lähtee töijaamaan Vaasan satamaan saapuvaan laivaa.

Myyälässä skandinaavista designia ja parfyymeja

Myyälävastaava **Nora Herrala** käy töissä Vaasassa Karjaalta. Herrala on työskennellyt pitkään M/s Silja Serenaden myymälässä. Syksyllä Herrala oli pari viikkoa lomautettuna, kunnes hän sai yhteydenoton Vaasasta.

– Olen iloinen, että minut muistettiin vielä vuosien takaa ja tarjottiin töitä. Määräaikainen sopimus on joulukuun loppuun, Herrala kertoo.

– Alukselle on tervetullut olo ja hyvä ryhmähenki, kaikki auttavat toisiaan, hän kuvailee uuden laivan tunnelmia.

M/s Aurora Botnialla ei ole myynnissä tax free -tuotteita, mutta kaupassa on kuhinnaa siitä huolimatta.

– Karkit tekevät kaupansa. Myymälän parfyymeissa on myös hyvä hinta-laatusuhde, Herrala osaa kertoa.

Myyälään sisään käveltyessä hyllyjen päällä silmään osuvat ensimmäisinä ruotsalaisen *Ernstin* skandinaavista minimalistisia edustavat sisustustuotteet.

– Ernstiä ei ole saatavilla muilla laivoilla. Sarja kiinnostaa etenkin ruotsalaisia, mutta Herrala on huomannut tuotteiden käyvän kaupaksi yhä enemmän myös suomalaisille.

Kalapöydässä saariston herkut

Kaikki ravintolat: á la Carte, baari, kahvila ja messi on rakennettu laivan sydämen, eli keittiön ympärille. Keittiössä on 200 neliön työtilat.

– Vanhassa laivassa sai juosta 50 metriä joka suuntaan, kun piti hakea jotakin

keittiöstä. Nyt kaikki toiminnot sujuvat yhdellä ovenavauksella, intendentti Markus Backlund selostaa.

Myös matkustajille pyritään tarjoamaan mahdollisimman yksinkertainen ja sujuva risteilykokemus. Kaikki toiminnot laivalla toimivat niin sanotusti yhden kortin teknikalla.

– Buffettiin pääsee ruokailemaan vain maihinnousukorttia koneeseen liippaamalla, joten ruokailemaan pääsee nopeasti eikä tarvitse turhia jonotella.

Ravintolasalissa kattauksia valmiiksi asettelee vaasalainen tarjoilija **Emilia Nyqvist**.

– Aloitin täällä lokakuussa. Laiva tuntuu jo nyt omalta miljööltä, matkailualalla aiemmin työskennellyt Nyqvist kertoo.

Reilun satapaikkaisen Saaristolaispöydän ravintolasalin takaa avautuu laaja merimaisema. Merimatka Vaasasta Uumaan kestää 3,5 tuntia. Risteilyn aikana ehtii hyvin ruokailla ja levätäkin päälle. M/s Aurora Botnialla tarjoillaan laadukasta lähiruokaa hyvään hintaan.

– Kalapöydästä löytyvät saariston her-



KYLMÄKKÖ MARITA PERIAHO



M/s Aurora Botnialla elokuussa aloittanut kokki Alexander Häggdahl oli Wasalinella harjoittelussa kaksi vuotta sitten ja nyt hänelle tarjottiin töitä alukselta. Häggdahl on iloinen työpaikastaan.



TARJOILIJA JENNIFER SALO

kut. Aluksen ruoka on saanut paljon kehuja, tarjoilija Nyqvist vinkkaa.

Millaisia erikoisuuksia M/s Aurora Botnian Saaristolaispöydästä sitten on tarjolla? Siihen osaavat vastata keittiössä parhaillaan häärivät kylmäkö **Marita Periaho** ja kokki **Alexander Häggdahl**.

– Katkarapusalaatti, eli räkröra, on yksi hittituotteistamme, Periaho vetää auki laattikoston, jossa herkkua on valmistettuna.

– Meillä on tarjolla myös esimerkiksi kermasiikaa, äyriäisjuustokakkua sekä monia muita saaristolaispöydän antimia perinteisine rapuineen, joita löytyy kolmeakin sorttia. Hirvilihan valmistamme itse ja alkuruokapöydässä on tarjolla tietysti asiaan kuuluvasti Västerbotten-juustopiirakkaa.

Noutopöydän menu muuttuu marraskuun lopussa jouluaiheiseksi kinkkuineen ja laattikoineen. Wasalinella panostetaan laatuun. Tuoreus ja laatu sekä tavarantoinnit valitaan huolella.

– Valmistamme ruoat mahdollisimman pitkälle itse alusta lähtien, kylmäkö selostaa.

Periaho on syntyisin eteläpohjalainen ja

asuu Seinäjoella. Työmatka Vaasaan on lyhyt. Ennen merimiehen uraa Periaho on tehnyt ikänsä maissa hotelli- ja ravintolatöitä.

– Tämä on neljäs vuoteni merillä, kylmäkö kertoo.

Merimiehen työssä hyvä puoli on pitkät vapaaviikot.

– Ja onhan tämä uusi, upea alus, hän kehuu keittiön työtilojen olevan toimivat.

Matkustajalaiva yhdistää Vaasan ja Uumajan

220 paikkaisessa kahvilassa asiakkaita palvelee vaasalainen tarjoilija **Jennifer Salo**. Hän työskentelee normaalisti á la Cartessa, mutta tarvittaessa myös kahvilassa. Salon mukaan aluksen paras anti on sen miehistö.

– Meillä on todella hyvä miehistö ja yhteishenki. Naurammekin paljon töissä, eli vakavalla mielellä täällä ei olla, hän kertoo.

Hyvä henki välittyy myös matkustajille ja asiakkaat ovat Salon mukaan antaneet uudesta laivasta sekä palvelusta hyvää palautetta. Aurora Botnian hiljaisuus sekä tasainen merenkäynti on myös noteerattu. Kahvila on valoisa ja raikas. M/s Aurora

Botnia on lähtenyt aamulla Vaasasta ja aurinko nousee parhaillaan horisontin takaa. Taivas antaa parastaan ja maisema on kuin kultaisenpunainen maalaus.

– Näin upeaa ja kaunista säätä ei olekaan ollut täällä vähään aikaan, Salo ihastelee kassan takaa.

Salo aloitti työt Wasalinella M/s Wasa Expressillä 2017 ja toimii extrana. Merityön ohella hän suorittaa Vaasassa psykologian opintoja.

– Myös Aurora Botnialla matkustaa paljon opiskelijoita, jotka käyvät Uumajan puolella koulussa. Ihmiset matkustavat Merenkurkun yli tapaamaan sukulaisiaan ja tuttaviaan. Vaasan ja Uumajan väliä liikennöivä matkustaja-alus on seutujen asukkaille elintärkeä, Salo painottaa reitin merkitystä.

Töihin pitkän lomauksen jälkeen

Baarimestari **Joel Myntti** ja työparinsa **Janne Hiltunen** ovat yhtä aurinkoa baaritiskin takana. Syykin on selvä: upouusi alus ja työnsaanti pitkän lomautuksen jälkeen.

– Töihinpaluu on upeaa, ja vieläpä ➤



BAARIMESTARI JOEL MYNTTI JA TYÖPARINSA JANNE HILTUNEN

pääsin tähän uuteen laivaan, Vaasassa asuva Joel Myntti hymyilee.

Takana on 1,3 vuoden lomautus koronapandemian seurauksena. Myntti on ollut töissä Viking Linella 2014 lähtien ensin M/s Rosellassa opiskelujen ohessa ja sen jälkeen M/s Gabriellassa.

– Ei tässä voi kuin hymyillä. Uusi laiva on erinomainen sekä tarjoaa uusia mahdollisuuksia, Myntti tiivistää.

Vaasan Raippaluodossa asuva baarimestari saattaa nähdä työpaikkansa ikkunasta nyt oman saarensa tunnusmerkin: Raippaluodon sillan.

– Tässä tulee pakostakin vanhat hyvät ajat ja Vaasanlaivat mieleen.

Elämäänsä tyytyväinen on myös baarimestari Janne Hiltunen.

– Tämä on kolmas päiväni töissä tällä laivalla, eli olen vielä hieman uusi, hän kertoo.

Juomat valmistuvat Hiltuselta kuitenkin käden käänteessä, sillä hänkin on rautaisella ammattitaidolla varustettu baarimestari.

– Olen kotoisin Ruotsista ja muutin Suomeen 2002. Tein töitä 19 vuotta Siljalla Ruotsin lipun alla, hän kertoo.

Koronapandemian seurauksena varustamo irtisanoi henkilökuntaa Ruotsin lipun alla olevilta aluksilta.

– 300 miehistön jäsentä ja 10–15 esimiestä irtisanottiin, kuvailee Hiltunen tilannetta M/s Galaxyn osalta.

Myös Hiltunen ja hänen useat kollegansa menettivät työpaikkansa. Työpaikan menetys tuntui totta kai rajulta iskulta.

– Edes 25 vuotta firmassa eivät riittäneet pelastamaan ihmisten työpaikkoja. Monet ottivat tilanteen raskaasti ja kokivat, että pandemiaa käytetään verukkeena heidän irtisanomiseensa, Hiltunen kertoo.

– Itse pääsin firmassa 19 vuotta ilman

irtisanomista, Hiltunen kääntää oman tapionsa voitoksi baarimestarin huumorilla.

Ennen virallista irtisanomisilmoitusta Hiltunen ehti olla maissa lomautettuna yhdeksän kuukautta.

– Heti kun koronapandemia alkoi, pistin toimeksi ja aloin rakentaa Turkuun omaa panimoa, Hiltunen iskee kortin pöytään.

Pitkään alalla työskennellyt ja erityisesti oluisiin erikoistunut Hiltunen oli haaveillut pitkään omasta panimosta. Silmiin oli pistänyt Turussa Lokomon vieressä oleva vanha, vuodelta 1874 oleva tiilirakennus, josta hän haaveili.

– Vuokrasin rakennuksen ja lomautuksen aikana tein sinne kaikki uudet viemärit sekä vedet, ynnä muut. Ostin vielä panimon eteen junanvaunun. Se on normaali, 27 metriä pitkä InterCity-matkustajavaunu. Siihen rakennan ravintolan, Hiltunen selostaa.



TARJOILIJA HANNA CARLSSON



HYTTIEMÄNTÄ MALIN HJÄRPPE



Kun M/s Aurora Botnian kaikki istumapaikat lasketaan yhteen eri ravintoloista ja muualta, niitä löytyy enemmän kuin täysi matkustajamäärä 800

Jos koronapandemiasta on ollut jotain hyötyä, ihmiset joilla on mahdollisuus, ovat voineet toteuttaa lomautuksen aikana haaveitaan eikä vain odottaa ”sitten kun” -päivää. Nyt se koitti Hiltusella. Omaa paimoa laitetaan vielä pystyyn, eikä Hiltunen jääne meriltäkään pois sen jonain päivänä auettua.

Vaasalaisten ylpeydenaihe

Hyväntuulinen ja huumorintajuinen **Hanna Carlsson** toimii M/s Aurora Botnialla tarjoilijana.

– Aloitin Wasalinella 2019 ja olen ollut laivalla eri tehtävissä ihan joka paikassa. Nyt vikarieeraan tässä infossa, Carlsson taitaa monet työt.

Vaasalainen Carlsson oli nuorena jo aiemmin töissä Siljalla ja Vaasanlaivoilla vuodesta 1988. Sitten tulivat lapset ja maatyö. Nyt hän pääsi palaamaan takaisin me-

rilie. Carlssonille uusi matkustajalaiva on ilman muuta ylpeydenaihe.

– Kaikki vaasalaiset kokevat, että M/s Aurora Botnia on meidän oma laiva, infosta päätetään.

Ekologisuus ja puhtaus risteilymatkustamisessa

Hyttiemäntä **Malin Hjörpe** vaihtaa ripeästi lakanoita paikoilleen aluksen lähdettyä takaisin Uumajasta Vaasaan. M/s Aurora Botniasta löytyy 68 matkustajahyttiä, päälle miehistöhyttit. Aluksen sisustus on aikaa kestävä, mutta myös ekologinen. Esimerkiksi hyttien matot on tehty vanhoista kala-verkoista. Hyteissä on myös lattialämmitys, mikä pitää hyttien lattiat koko ajan kuivina.

Vessoissa on sininen siivousvalo, joka on otettu sairaalamaailmasta. Valo plus pinnoite tappaa bakteereit.

– Tällä hetkellä käynnissä on tutkimus asiasta. Ratkaisu on aika toimiva ja bakteerit kuolevat pinnoilta, intendentti Markus Backlund kertoo.

Kahvilan pöydät ja muita huonekaluja on valmistettu kierrätysmuovista. Jos ne halutaan vaihtaa ja tehdä toisenmallisiksi, osat irrotetaan, silputaan sekä valetaan uudeksi.

Business Lounge & Comfort Lounge

Business Loungesta löytyy 34 istumapaikkaa ja Comfort Loungesta 42 istumapaikkaa. Kun M/s Aurora Botnian kaikki istumapaikat lasketaan yhteen eri ravintoloista ja muualta, niitä löytyy enemmän kuin täysi matkustajamäärä 800. 



Pätevälle merenkulkijalle löytyy aina töitä

Suomen lipun alle on tulossa vähitellen lisää uusia laivoja. Samaan aikaan merenkulussa kärsitään työvoimapulasta: tiettyihin ammatteihin on jo tällä hetkellä haasteellista löytää suomalaisia merenkulkijoita.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA JOOSUA LEHTINEN / LÄNSI-SUOMI

Varsinais-Suomen TE-toimiston Merivälityksen yhteyshenkilö **Ville Käldeström** on tilanteesta huolissaan.

– Haluan, että asia tiedostetaan nyt laajasti, ettemme ole vuoden – kahden päästä tilanteessa, ettei suomalaisia merenkulkijoita kerta kaikkiaan löydy, vaikka töitä olisi tarjolla.

Merivälitys toimii ”linkkinä” varustamoiden ja työnhakijoiden välillä: varustamoille pyritään löytämään työvoimaa ja työttömille työnhakijoille töitä. Merenkulussa kärsitään tällä hetkellä työvoimapulasta.

– Esimerkiksi laivasähkömiehistä on huutava pula. Heitä ei ole juurikaan työttömänä tai lomautettuna. Samoin konepääl-

lystöä ei ole tarjolla: konemestarin pätevyydellä on tällä hetkellä tasan nolla henkilöä työttömänä tai lomautettuna, Käldeström kuvaa tilannetta.

Töitä olisi laivoilla tarjolla kaikkiin tehtäviin.

– Kaikkiin positioihin on töitä tarjolla. Ainoastaan merikapteenin tutkinnon suorittaneista ei ole akuuttia työvoimapulaa,

Suomen lipun alle liputetaan aluksia ja suomalaisia merenkulkijoita tarvitaan.



heitä on tarjolla kiitettävästi. Mikäli tilanne jatkuu päällystön osalta samana, tilanne on hyvä ja siinä on selkeä tasapaino olemassa.

Miehistöä sen sijaan kaivataan merille lisää.

– Miehistöpuolella puolimatruuseja ja matruuseja on kohtalaisesti tarjolla, mutta pursimiehiä on tällä hetkellä todella vähän lomautettuna tai työttömänä. Sama tilanne koskee korjausmiehiä (konemiehistön puolella). Konemiehiä/konevahtimiehiä on samaten vähän saatavilla.

Merityönvälityksen yhteyshenkilö Ville Käldeströmin mielestä ”reservistä” tulisi löytyä enemmän suomalaisia merimiehiä. Varsinkin aluksen käyttömiehistön (driftsmanskap) osalta tilanne on hälyttävä.

Miehistötehtävissä töitä paremmin tarjolla

Jos tulevaisuudessa haluaa takuvarman työpaikan, niin kannattaa opiskella merenkulkualan perustutkinto ja suuntautua laivasähkömieheksi tai sitten konepäällystön, Käldeström antaa yhden esimerkin.

– Ensin voi opiskella esimerkiksi vahtikonemestarin linjan ja jatkaa siitä merenkulkualan insinööriksi.

– Kaikkien ei kuitenkaan tarvitse opiskella sähkö- tai konetekniikkaa, vaan töitä löytyy meriltä myös muista vakansseistakin, Käldeström painottaa vahvasti.

Varsinais-Suomen TE-toimiston Merivälityksessä muistetaan, että miehistötehtävissä pystyy tekemään hyvän ja mielekkään uran.

– On hyvä asia jäädä miehistöön ja olla uraansa tyytyväinen. Miehistöstä löytyy jatkossa myös todennäköisesti enemmän töitä kuin päällystöstä, Käldeström muistuttaa.

Käldeströmin mukaan päteville merenkulkijalle löytyy kuitenkin aina hyvin töitä.

– Päteville merenkulkijalle riittää työtä

tulevaisuudessa, oli hänen vakanssinsa laivalla sitten mikä tahansa.

Merityönvälityksen julkisessa haussa vain aniharvoja työpaikkoja

Merenkulun työnhaku on melko vanhaa aikaista verrattuna moneen muuhun alaan.

– Hyvin vähän paikkoja on julkisessa haussa. Niitä tulee TE-palveluiden sivuille julkiseen hakuun aniharvoin, hyvä jos kymmenen ilmoitusta vuodessa, Käldeström kertoo.

Merenkulkijat hakevat töitä paljon omien kontaktiensa avulla, samoin varustamot.

– Ihmiset lähettävät varustamoihin avoimia työhakemuksia ja soittelevat. LinkedIn-palvelua käytetään myös jonkin verran merenkulun rekrytoinneissa.

TE-toimiston Merivälitys on kuitenkin merkittävä toimija työnvälityksessä ja välittää paljon työvoimaa vuositasona.

– TE-toimiston Merivälityksen kautta löydetään paljon työpaikkoja vuositasona, yhteyshenkilönä Ville Käldeström tekee hartiavoimin töitä, jotta työt ja tekijät kohtaisivat.

– Kaikki työnhakijat eivät kuitenkaan tule TE-toimiston asiakkaaksi, koska heillä saatavaa olla esimerkiksi tiedossa työn jatkumisen toisaalla määräaikaisen sopimuksen päätyttyä.

Papereista ja pätevyyksistä huolehdittava

Merenkulkijoilla on ammattinsa ja pätevytensä osalta paljon ”byrokratiaa”, josta on itse pidettävä huolta.

– Merenkulkijan pitää olla skarpina, että hänellä on kaikki tarvittavat paperit ja pätevyudet kunnossa työskennellessä Suomessa Suomen lipun alla olevilla aluk-

silla, Käldeström muistuttaa tarkistamaan aika ajoin ”paperinsa”.

Muiden lippujen alla asioita saatetaan tarkastella toisella tapaan, hän tietää.

– Jos olet seilannut iät ja ajat esim. Norjan lipun alla ja haet töitä Suomesta, järjestelmissä on eroavaisuuksia.

Mistä keinoja työllisyyden parantamiseksi?

Merivälityksen pääviesti kuuluu, että suomalaisia merenkulkijoita tullaan tarvitsemaan jatkossakin. Suomi ei saa ajautua merenkulun huoltovarmuuden osalta tilanteeseen, jossa merenkulkijoita ei enää löydy tulevaisuudessa.

– Miten tilannetta saadaan parannettua? Miten saamme innostettua alalle lisää uusia merenkulkijoita?, Käldeström esittää haasteen.

– Hyvin harvoin esimerkiksi televisiossa tai somessa törmää juttuihin, joissa markkinoitaisiin ”Hei, hae merille laivasähköasentajaksi!”.

– Myös peruskoulussa tulisi olla tarjolla tietoa, että merimiehen ammatti on olemassa ja sitä voi tehdä työkseen.

Ville Käldeström pitää merenkulkua vaiavaa työvoimapulaa suurena uhkana ja haluaa ryhtyä toimiin haasteeseen vastatakseen ennen kuin on liian myöhäistä.

– Eri organisaatioilla on asian suhteen pitkälle samoja ambitiesiöitä, mutta ne tarkastelevat asiaa eri näkökulmasta. Kaikilta varmasti löytyy kuitenkin yhteinen huoli siitä, että tavoitteena on saada alalle lisää suomalaisia merenkulkijoita.

– Varsinais-Suomen TE-toimiston Merivälitys tulee järjestämään ensi vuonna päivän, johon kutsumme paikalle varustamoita, ammattiliittoja ja oppilaitoksia. Pohdimme sitten yhdessä, mitä tilanteelle voisi tehdä, Käldeström on suunnitellut. 🚢



Matruusikurssin merikuljetustekniikan osio sisältää myös teoriaopintoja.

Merimiestä tarvitaan aina

Merenkulkuala on aina ollut suhdanneherkkää. Nyt koronapandemiasta ollaan nousemassa vähitellen takaisin jaloilleen ja suomalaiset varustamot ovat tilanneet uudisrakennuksia. Työvoimaa tarvitaan.

TEKSTI JA KUVAT JANNE LAHTINEN

Koronakriisi asetti koko maailman-kaupan koetukselle eikä merenkul- kuala muodostanut poikkeusta. Risteilyliikenne pysähtyi ja meren- kulkijoita lomautettiin. Olemme saaneet lu- kea maailman meriltä uutisia myös perheel- lisistä merenkulkijoista, jotka ovat olleet jumiutuneina aluksillaan jopa yli vuoden pandemian estäessä kotimatkan. Vielä useammat ovat jääneet kokonaan vaille työ- tä kriisin kurittaessa varustamoelinkeinoa.

Työvoimapula painottuu tiettyihin pätevyyskirjoihin ja matkustaja- alusmiehistöön

Varsinais-Suomen TE-toimiston Meriväli- tys tukee kaikkia Suomen varustamoita ja merenkulkijoita työntekijän ja työpaikan kohtaannuttamiseksi. Merivälityksen yhteys- henkilö **Ville Kälström** on huolestunut suomalaisten merenkulkijoiden työvoima- pulasta. Koronakriisi on johtanut erityisesti matkustaja-alusten miehistön ja talous-

henkilöstön hakeutumaan työhön muualle, maatyöhön ja onpa usein lähdetty opiskele- maan kokonaan uutta alaa.

Käyttömiehistön työllistymiseen rahtili- kenteessä koronakriisillä ei ole ollut merkittä- vää muutosta, vaikka esimerkiksi miehistön- vaihtojen järjestäminen on ollut varustamoille pandemiatilanteessa poikkeuksellisen haasta- vaa. Pitkittynyt kriisi on jatkunut pian kaksi vuotta ja se on ylittänyt monen parempien ai- kojen odottajan kipukynnyksen.

Laivaväki työllistyy helposti myös maihin

Laivaväki on hyvämaineista, toimeen tarttuvaa ja oma-aloitteista työllistyen helposti myös maihin. Maista laivaan on ilman koulutusta lähes mahdotonta työllistyä, mutta merimiehen on helppoa työllistyä maihin ja niin on usein koronakriisin myötä käynytkin.

Merenkulkualan krooninen miehistöpuula on monen tekijän summa ja saata-vuusongelma painottuu tiettyihin pätevyyskirjoihin.

– Matruusi, laivasähkömies ja laivakokki ovat juuri nyt kysytyimmät. Myös korjausmiehiä kysytään viikoittain, Merivälityksestä kerrotaan.

Merenkulussa monet paikat eivät ole julkisessa haussa samalla volyymillä kuin maatyössä. Suurin osa työpaikoista jaetaan varustamoiden omien kanavien kautta suora-krytoinneilla, erityyppäilyksen kautta tai ”puskaradiolla”.

– Merityöväilyksestä kysytään miehistön erityyöntekijöitä viikkotasolla viidestä kymmeneen, Merivälityksen yhteyshenkilö Ville Käldestrom toteaa.

Muuntokoulutusta tarjolla osatutkintona jatkuvassa haussa Rauman Winnovassa

Matruusin pätevyyskirjaan johtava muuntokoulutusta tarjotaan Länsirannikon Koulutus Oy WinNovan Rauman toimipisteessä (Rauman merikoulu). Muuntokoulutusta tarjotaan osatutkintona jatkuvassa haussa, mutta esimerkiksi pursimiehen pätevyyden saa voimaan ainoastaan seilaamalla.

Raumalla Winnovan merenkulun koulutuksen lehtori **Harry Rostedt** on kokenut kettu niin laivan päällä kuin osaajien koulutuksessakin.

– Jokaisella matruusikurssilla on päällystön pätevyyskirjalla varustettuja merenkäntäjiä, Rostedt kertoo.

Alan työllisyystilanne takaa osaavalle matruusille jopa valinnanmahdollisuuksia työpaikkansa suhteen. Tämän syksyn matruusikoulutuksessa Raumalla mukana on myös **Finnlinesin** mies **Eetu Hotti**. Hotti valmistui **Etelä-Kymenlaakson ammat-**



Muuntokoulutusopiskelija Eetu Hottin käsissä köysi taipuu moneen muotoon.

tiopistosta (Ekami) perämiesluokalta, mutta hyvä työllisyystilanne ja mielekkäät työtehtävät ovat saaneet mikkeli-läisen pitiäytymään kansitoissä.

– Tykkään tehdä työtä käsilläni vaihtelevissa tehtävissä, Hotti perustelee valintaansa.

Kaksi viikkoa kestävä matruusikurssin päätteeksi opiskelijat saavat kurssitodistuksen, jonka avulla voi hakea Traficomista matruusin pätevyyskirjaa, jos muut hakuehdot, kuten voimassa oleva merimies-

lääkärintodistus ja lisäpätevyystodistus, täyttyvät. Pätevyyskirjan saaminen kestää Hottin mukaan tällä hetkellä noin kuusi viikkoa. Sen jälkeen Finnlines on yhtä osavaa matruusia rikkaampi.

Suurissa kasvukeskuksissa: Tampereella, Jyväskylässä ja Kuopiossa merimiesammattikoulusta ei ole usein kuultukaan

Merenkulkuala on haastava ja hieman sokkeloinenkin pätevyyskirjojen ja koulutuk-



sen suhteen. Lisäpätevyytödistuksen voimassaoloaika kertoo vain muovisen kortin voimassaolon, kun kurssit ovat taustalla saattaneet vanhentua. Moni on kompuroinut juuri lisäpätevyytödistuksen kanssa kuvitellessaan erheellisesti kaikkien kurssien ja todistusten olevan voimassa.

Lisäpätevyytödistusta paljon suurempi haaste merenkulkualalle on alan maine nuorten keskuudessa. Miehistötason osajien houkuttelevuus alalle on vaikeaa, sillä suurissa kasvukeskuksissa, kuten Tampereella, Jyväskylässä ja Kuopiossa merimiesammattikoulusta ei ole usein kuultukaan. Raumalla, Kotkassa, Turussa ja pääkaupunkiseudulla meriala on vakiinnuttanut paikkansa nuorten keskuudessa.

Työvoiman saatavuushaasteet kasvavat ja Merivälityksen Käldeströmin mukaan Porin yläpuolisessa Suomessa meriala on lähes näkymätön. Nekin harvat, jotka ovat kiinnostuneita merenkulusta toteavat alan työllisyystilanteen kehnoksi avointen paikkojen loistaessa poissaolollaan TE-keskusten verkkosivuilta.

— Olisi hyvä asia saattaa merialan työpaikat kiinteästi samalle alustalle muiden työpaikkojen joukkoon. Sisämaan kasvukeskusten nuorille kynnys löytää merenkulkuala on korkea ja sen madaltamiseksi tulisi tehdä töitä. Lisää näkyvyyttä tarvitaan alan osajien saatavuuden takaamiseksi myös tulevaisuudessa, Varsinais-Suomen TE-toimiston Merivälityksen yhteyshenkilö Ville Käldeström esittää.

Miehistön työpaikkoja markkinoitava paremmin

Lääke krooniseen työvoimapulaan on parempi markkinointi miehistön työpaikkojen arvostuksen ollessa liian keskittynyt päällystöosaamiseen. Miehistötason työt ovat hyvin palkattuja ja työllistyminen on päällystää nopeampaa.

Matruusikoulutus toteutetaan monimuotokoulutuksena jokaiselle erikseen laadittavan henkilökohtaisen osaamisen kehittämissuunnitelman mukaan. Koulutuksen suoritukset koostuvat yhdestä huollon ja kunnossapidon jaksosta ja yhdestä merikuljetustekniikan jaksosta. Lähijaksoille osallistuminen määritellään kehittämissuunnitelmassa ja lähtökohtaisesti osallistutaan kahdelle lähijaksolle oman saatavuuden mukaan.

Henkilökohtainen opetussuunnitelma auttaa opintojen suorittamisessa

Henkilökohtainen suunnitelma pyritään laatimaan ilmoittautuneiden kanssa etukäteen, jolloin määritellään myös ne lähijaksot, joihin osallistutaan. Matruusikoulutuksen kesto määrittyy jokaisen yksilöllisen aiemman ja hankittavaksi jäävän osaamisen mukaan. Kurssikalenteri täyttyy moninaisista kansiosaston työtehtävistä. Näyttötöiden aiheita ovat mm. töijäys, ankkurointi, lastinkäsittely alustypeittäin, pleissaukset, korroosion esto, kansikonehuolto, korkean paikan työskentely ja työturvallisuus. ⚓

Winnovassa matruusikoulutuksesta antaa lisätietoa:

lehtori **Harry Rostedt**
(kuljetus- ja logistiikka,
merenkulkuala)
puh. 044 455 8055
sähköposti:
harry.rostedt@winnova.fi



Merenkulkualan lehtori Harry Rostedtilla on pitkä kokemus matruusien kouluttamisesta Raumalla.

TÄTÄ KAIKKI ASIANOMAISET NOUDATTAKOON

TEKSTI SANNALEENA KALLIO

MERIMIES: Jos työsuhdetta koskevaa riita-asiaa ei saada ratkaistua työntekijän ja työnantajan välillä luottamusmiehenkään avustuksella tai ammattiliiton ja työnantajan edustajien välisissä erimielisyysneuvotteluissa, mitä sitten tapahtuu? Viedäänkö asia aina ensin kärjäoikeuteen? Miten oikeudenkäynti etenee?

LAKIMIES: Jos sovintoa ei löydetä yrityksistä huolimatta, jää pohdittavaksi viedäänkö riita-asia tuomioistuimen ratkaistavaksi vai luovutaanko asian jatkokäsittelystä. Työsopimussuhdetta koskevia riita-asioita käsitellään sekä yleisissä tuomioistuimissa että työtuomioistuimissa. Yleisiä tuomioistuimia ovat **kärjäoikeus**, **hovioikeus** ja ylimpänä **korkein oikeus (KKO)**. Asian käsittely aloitetaan aina alimmassa eli kärjäoikeudessa. Kärjäoikeuden päätökseen haetaan muutosta valittamalla hovioikeuteen. Asia otetaan käsitteelyyn hovioikeudessa, jos se myöntää asialle jatkokäsittelyluvan. Korkein oikeus käsittelee valituksia hovioikeuden päätöksistä. Se, että korkein oikeus ottaa asian käsitteelynsä, edellyttää valitusluvan myöntämistä. Valituslupahakemus pitää erikseen perustella. Ei siis ole itsestään selvää, että kaikki kärjäoikeuden tai hovioikeuden päätökset, joihin asianosainen on tyytymätön, otetaan käsitteelyyn seuraavassa oikeusasteessa. Korkeimman oikeuden tuomiossa ei voi enää valittaa eli se saa lainvoiman heti.

Kärjäoikeuksia on Suomessa 20. Kärjäoikeuden päätöksestä valitetaan siihen hovioikeuteen, jonka tuomiopiiriin kärjäoikeus kuuluu. Hovioikeuksia on viisi: Helsingissä, Turussa, Vaasassa, Rovaniemellä ja Kuopiossa (nimeltään Itä-Suomen hovioikeus). Korkein oikeus sijaitsee Helsingissä presidentinlinnan naapurissa.

Jos riita-asia koskee työehtosopimuksen noudattamista, viedään asia suoraan **työtuomioistuimen (TT)** ratkaistavaksi. Siellä oikeudenkäynnin asianosaisia ovat lähtökohtaisesti työehtosopimusten osalliset eli työntekijä- ja työnantajajärjestöt. Työtuomioistuimen toimivaltaan kuuluvat kysymykset työehtosopimuksen pätevydestä, voimassaolosta, sisällöstä ja tietyn kohdan tulkinnasta sekä siitä, onko jokin menettely työehtosopimuksen mukainen. Tällaisen kysymyksen yhteydessä työtuomioistuin voi ratkaista myös seuraamusta koskevan vaatimuksen esim. vahingonkorvauksen määrästä. Näin riita-asia voidaan ratkaista kokonaisuudessaan yhdessä tuomioistuimissa eikä sitä tarvitse puida useaan kertaan eri tuomioistuimissa. Yleinen tuomioistuin voi pyytää ”virka-apua” eli lausuntoa työtuomioistuimelta asioista, jotka kuuluvat sen toimivaltaan. Työtuomioistuimen tuomio saa heti lainvoiman eli siitä ei voi valittaa eteenpäin.

Suomen EU-jäsenyydestä johtuu, että kansallisilla tuomioistuimilla on oikeus ja joissakin tapauksissa velvollisuus saattaa asia myös **Euroopan Unionin tuomioistuimen (EUT)** ratkaistavaksi. Tämä koskee niitä vireillä olevia asioita, joihin sisältyy EU-oikeuden piiriin kuuluva kysymys, johon tarvitaan ennakkoratkaisu.

Oikeudenkäynti menettelynä noudattaa yleisesti aina samanlaista kaavaa. Asia tulee vireille kantajan *haastekirjelmällä* tuomioistuimeen. Vastaaja, työntekijän ja ammattiliiton näkökulmasta työnantaja tai työnantajajärjestö, antaa haasteeseen kirjallisen *vastauksen*. Kirjallista valmistelua ja kirjelmien vaihtoa voidaan tarvittaessa jatkaa pidempäänkin. Sen jälkeen pidetään suullinen *valmisteluistunto*, jossa käydään asia päällisin puolin läpi ja selvitetään, mitkä seikat ovat riitaisia ja mitkä riidattomia. Valmistelussa pohditaan vielä tuomarin johdolla, olisiko asia mahdollista ratkaista sovinnollisesti. Valmistelua seuraa *pääkäsittely*, jossa riidan osapuolten asiamiehet esittelevät kantansa, esitetään kirjalliset todisteet ja kuullaan todistajia, minkä jälkeen käydään loppukeskustelu. Istunnoissa keskitytään vain kirjallisessa valmistelussa rajatun oikeusongelman käsittelyyn. Siellä ei siis esimerkiksi keskustella laajemmin siitä, mitä kaikkia epäkohtia työntekijä on kokenut työsuhteensa aikana työnantajan palveluksessa. Pääkäsittelyn jälkeen tuomari ja sihteeri ryhtyvät kirjoittamaan tuomiota, joka lähetetään asianosaisille joskus paljonkin myöhemmin pääkäsittelyn jälkeen. Tuomioistuinten päätöksiä julkaistaan tuomioistuinten kotisivuilla ja Finlexissä (finlex.fi). EUT:n tuomioita ja oikeudenkäyntiasiakirjoja löytyy Eurlex-palvelusta (eu-lex.europa.eu).

Mainittakoon vielä kuriositeettina, että ulkomaanliikenteen työehtosopimuksissa on myös sovittu mahdollisuudesta ratkaista jokin työehtosopimuksen tulkintaa ja soveltamista koskeva kysymys **välimiesmenettelyssä** sitä koskevien lain säännösten mukaan. Välimiehenä voi toimia kuka tahansa työehtosopimusosapuolten valitsema asiantuntija. Välimiesmenettelyä on käytetty kerran Merimies-Unionin historian aikana vuonna 2014. Asia koski matkustaja-alussopimusta ja palkan määräytymistä äitiys- ja isyysvapaiden aikana.

Tätä kaikki asianomaiset noudattakoon – näihin sanoihin päättyvät kaikki korkeimman oikeuden tuomiot.

Kysymykset tervetulleita: sannaleena.kallio@smu.fi



Merikapteeni Veikko Hintsanen:

”Suomen sisävesiltä suoraan Euroopan jokiliikenteeseen”

Merikapteeni Veikko Hintsasella on unelma. Siinä sisävesilaivan kapteenin ammatista on tullut ympärivuotinen. Haaveissa ultrakeveä alus poimii kontteja Järvi-Suomen pikkusatamista ja lähtee lastinsa kanssa suoraan Keski-Euroopan jokireiteille.

– Haaveista tulisi totta, jos vain valtiolta hyväksyy sisävesiliikenteen viidenneksi liikennemuodoksi. Siitä myös ympäristö kiittäisi, Veikko Hintsanen sanoo.

TEKSTI JA KUVAT JUHA GRANATH

Saimaan rannalta Sulkavalta nuorena miehenä lähtenyt ja maailman meret seilannut **Veikko Hintsanen** on vastarannan kiiski.

Merikapteeni Hintsanen on kartoittanut jo vuosia Suomen sisävesiliikenteen näkymiä ja päätenyt vastakkaiseen ajatukseen kuin valtion virkamiehet ja metsäteollisuuden lobbarit.

– Vallalla on jo pitkään ollut väärä mielä, että Saimaan kanava on yhtä kuin Suomen sisävesiliikenne. Oikea ajatus on, että Saimaan kanava on ykkönen, Kymijoen kanava kakkonen ja kolmanneksi Kokemäenjoki ja Porin kautta merelle, Hintsanen sanoo.

Kymijoen rannalle Pyhtäälle päätyneellä Veikko Hintsasella on unelma, jolla hän

säännöllisin väliajoin pommittaa niin virkakoneistoa, akateemista maailmaa kuin metsäpatruunoita. Miehen vaatimus on, että valtio lähtee edistämään tavaraliikenteen siirtoa maanteiltä sisävesille.

– Teknologian tutkimuskeskus VTT toteasi jo kymmenkunta vuotta sitten, että ympärivuotinen sisävesiliikenne on täysin mahdollista. Ilmaston lämpenemisen myö-

tä se muuttuu vuosi vuodelta helpommaksi toteuttaa, kun jäiden määrä pienenee, Hintsanen huomauttaa.

Suomen sisävesien noin 8000 kilometrin väylästä jakaantuu pääosin kolmen suuren eli Vuoksen, Kymijoen ja Kokemäenjoen vesistöjen alueelle. Tällä hetkellä tavaraliikennettä kulkee lähes ainoastaan Vuoksen vesistöissä.

Veikko Hintsanen lähtökohta on, että Suomen valtion on otettava sisävesiliikenne mukaan viidenneksi liikennemuodoksi. Näin sisävesiliikenne saataisi mukaan rakenteilla olevaan Euroopan TNT-T-liikenneverkkoon.

– Suomessa kaikki infra on pedattu meri-, ilma-, raide- ja maantieliikenteelle. Lobarit ajavat niiden sekä rannikkokaupunkien ja metsäteollisuuden etuja. Suurin häviöjä tässä on Järvi-Suomen alue, jossa velkaiset kunnat joutuvat investoimaan isoja summia raideliikenteeseen.

Sisävesiliikenteelle oma strategia

Merikapteeni Hintsanen omaperäinen ajatuskulku on syntynyt mm. jungmannin villoilla linjoilla, öljyläivan kipparina maailman valtamerillä, hollantilaisen lastintarkastusfirman laadunvalvojana, venäläisen öljyn välittäjänä sekä Suomen ja Venäjän välisen raideliikenteen kehittäjänä.

Veikko Hintsanen kokemukset maailman meriltä ja raiteilta ovat sen verran kovia, että

miehen suunnitelmat Suomen sisävesiliikenteen yhtenäisen strategian muodostamisesta ja kattavan liikenneverkon kehittämisestä ovat kuulemisen arvoisia.

– Ensin meidän täytyy yhdistää Kokemäenjoen, Kymijoen ja Vuoksen sisävesialueet keskenään ja liittää ne mereen. Se onnistuu ruoppaamalla ja sulkuja rakentamalla. Tästä tehdyt tutkimukset ovat osoittaneet sen paljon raideliikennesuunnitelmia halvemmaksi ratkaisuksi.

– Tältä pohjalta Suomi voi luoda oman itsenäisen sisävesiliikenteen strategiansa. Se määritteli, kuinka suuri osa Järvi-Suomen alueen 30 miljoonan vuosittaisesta tavaratonnista voitaisiin kuljettaa laivoilla sisävesiltä suoraan Euroopan jokiliikenneverkkoon, Hintsanen esittää.

Metsäteollisuus pelkää

Maailman meriä seilannut merikapteeni ei ole lannistunut, vaikka varustamot, valtion virkamiehet ja sisävesien rannalla olevien teollisuuslaitosten talousjohtajat eivät ole miehen ajatuksille lämmenneet.

– Metsäteollisuus pelkää, että se menettää raaka-ainehankinnan monopolinsa, kun itsenäiset logistiikkayhtiöt tarjoaisivat halvemman vaihtoehdon. Näin alueen metsänomistajat voisivat myydä puunsa muille kuin lähimmälle metsäteollisuuden yritykselle, Hintsanen sanoo.

Veikko Hintsanen mukaan on mahdol-

lista rakentaa ultrakevyt alus, joka kuljettaa Suomen sisävesiltä Itämeren yli Keski-Eurooppaan jopa 200 konttia. Suomalaisella *Laffcom Oy*:llä oli suunnitelmat tällaisesta aluksesta 15 vuotta sitten, mutta siihen ei valtion innovaatiotukea herunut.

– Sen sijaan saimme EU-tuella saksalaisen Fraunhofer-instituutin suunnittelemaan ja testaamaan ultrakevään konttialuksen, joka pystyisi operoimaan itsenäisesti ympärivuotisesti myös Suomen sisävesillä.

– Suomessa mallisuojuattu alus voisi kuljettaa rahtia mataliin luonnonsatamiin, joihin tietotekniikan avulla haetaan parhaat reitit. Satamiin ei tarvitse rakentaa kallista infraa, vaan laiturinpätkä riittää. Laivan nosturi hoitaa konttien purun ja lastauksen, Hintsanen sanoo.

Hintsanen muistuttaa vielä, että EU:n liikennestrategian mukaan 50 prosenttia jäsenvaltioiden maantieliikenteestä pitäisi siirtää rautateille ja vesiliikenteeseen vuoteen 2050 mennessä.

– Vaikka laivaliikenne on hitaampi liikennemuoto, niin Järvi-Suomen sisävesiliikenteen vaikutusalueella se on kilpailukykyinen rekkaliikenteen kanssa. Uuden alus- ja satamatekniikan avulla säästetään lossaus, lastaus- ja varastointikuluissa, eikä ajassaakaan synny suurta eroa.

Ongelmana on asenne

Veikko Hintsanen mielestä suuri este Suomen sisävesiliikenteen kehittämiseksi on asenteissa. Päättäjät jatkavat talviuniaan, vaikka laivanrakennuksessa tapahtunut valtava kehitys luo edellytykset ympärivuotiseen liikenteeseen matalilla sisävesillä.

– Laivat kevenevät, raskaan polttoöljyn käyttö vähenee, lastausmenetelmät kehittyvät, satamien infrastruktuurin tarve pienenee ja ilmasto lämpenee. Kaikki nämä ovat 2000-luvun tutkimattomia haasteita, Hintsanen luettelee ja harmittelee samaan hengenvetoon.

– Iso ongelma on, että liikenneministeriö yhdisti aikanaan meri- ja sisävesiliikenteen yhdeksi liikennemuodoksi. Nyt tutkimus on keskittynyt täysin meriliikenteeseen, merikapteeni Hintsanen harmittelee. ⚓





SAIMAAN KANAVA äiti-Venäjän rutistuksessa

Saimaan kanavan tulevaisuus on jäissä. Ensin Venäjä lopetti raakapuun kuljetuksen ja sitten talvi sulki Venäjältä tulevan liikenteen. Kuinka pitkään jääkausi jatkuu, kun kanavan tulevat parannustyöt pakottavat tavaraliikenteen 15 kuukaudeksi rekoille ja raiteille?

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT JUHA GRANATH, JUSSI SORSA / VASTAVALO, SANNALEENA KALLIO JA GETTY IMAGES

Suomen ja Venäjän välisen sisävesiliikenteen kehittämistä pohtivan INFUTURE-hankkeen suomalaiset ja venäläiset asiantuntijat saivat lokakuussa kylmää vettä niskaansa, kun Venäjä ilmoitti lopettavansa puukuljetukset Saimaan kanavalla.

Olimme kaikki ällistyneitä. Ryhmässämme on ihmisiä, joilla on suora yhteys Kremliin, mutta he eivät ole kommentoineet tätä asiaan mitenkään, INFUTURE-hankkeen ohjausryhmän puheenjohtaja ja Suomen Vesitiet ry:n hallituksen varapuheenjohtaja **Pekka Koskinen** sanoo.

Venäjän päätös on isku Saimaan kanavalle. Puukuljetukset Venäjältä ovat olleet noin 30 prosenttia Saimaan kanavan liikenteestä. Suomi on kuitenkin investoinut 95 miljoonaa euroa kanavan sulkujen pidentämiseen ja vedenpinnan nostoon vuosien 2021 ja 2024 välisenä aikana.

Onko viisasta investoida, kun Venäjä rajoittaa omin päin ja aivan yllättäen kanavan käyttöä?

– Investointi on järkevä, vaikka Venäjän ennakoitavuus on huono. Päätös on myös muistutus alueen suurille teollisuuslaitoksille kuten *UPM:lle, Stora Ensolle* ja *Yaralle*, että ne voisivat siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesiliikenteeseen.



– Uskon suojasäähän. Tänä vuonna tavarakuljetukset kanavalla kasvoivat. Sen sijaan runsaan vuoden kestävä kanavan täyssulku voi aiheuttaa isoja ongelmia, INFUTURE-hankkeen **Pekka Koskinen** sanoo.

– Kanavan parannus auttaa pienissäkin asioissa paikallista teollisuutta. Saimaalla on yrityksiä, jotka vievät laivoilla säännöllisesti mm. sähköpylväitä Englantiin ja muualle Eurooppaan. Myös konteissa lähtee tavaraa maailmalle, **Pekka Koskinen** luettelee.

INFUTURE-hankkeen nokkamiehenä ja hyvien naapuruksien ylläpitäjänä **Pekka Koskinen** on oltava optimisti, mutta myös realismille on annettava sijansa.

– Jos kanavan liikennemäärä vähenee Venäjän päätöksen takia 30 prosenttia, niin emme pysty paikkaamaan aukkoa muulla lastimäärällä. Liikenne- ja viestintäministeriössä sekä Venäjän puolella ollaan toiveikkaita, että asia saadaan vielä ratkaistua ja liikenne jatkuu ennallaan.

Toiveikkouden lisäksi tarvitaan viisaita päätöksiä ja nopeaa toimintaa. Väylävirasto keskeytti marraskuussa Saimaan kanavan urakkakilpailutuksen kanavan vuokra-alueella ilmenneiden ongelmien takia.

– Keskeytyksellä saadaan lisää aikaa teknisten yksityiskohtien ratkomiseen, Väyläviraston projektipäällikkö **Harri Liikanen** muotoilee.

Saimaan kanava on 43 kilometriä pitkä. Se yhdistää Saimaan Suomenlahteen. Lähes puolet kanavasta sijaitsee Venäjältä vuokratulla maa-alueella. Vuokrasopimus on voimassa vuoteen 2062 asti.

Kulut tappoivat matkanteon

INFUTURE-hanke pohti keinoja Suomen ja Venäjän välisen sisävesiliikenteen kehittämiseksi joulukuun alussa Merikeskus Vellamossa Kotkassa. Tilaisuuteen osallistui asiantuntijoita EU-komissiosta, ministeriöistä, suomalaisista ja venäläisistä yliopistoista sekä tutkimuslaitoksista.

– INFUTUREn venäläinen moottori on Amiraali Makarovin sisävesiliikenteen yliopisto. Sen takana on useita maan virallisia organisaatioita. Suomen puolelta päävastuussa ovat Merikotka-tutkimuskeskus ja Vesitiehdistys, ohjausryhmän puheenjohtaja **Pekka Koskinen** sanoo.

Pohdittavaa kaksipäiväisessä seminaarissa riitti. Saimaan kanavan kuljetusmäärät ovat parin viime vuosikymmenen

aikana puolittuneet lähes 2,5 miljoonasta tonnista miljoonaan tonniin. Kuumia kysymyksiä olivatkin Suomen ja Venäjän rahtiliikennettä koskevat lait ja tullikäytännöt.

– Venäjältä saapuu Saimaalle vuosittain noin 250 raakapuuta tuovaa alusta. Meiltä taas lähtee vain kymmenkunta laivaa Venäjälle. Kun olen aiemmin tavannut Venäjän korkeita virkamiehiä, henki on ollut hyvä. Nyt tämä tulliasia häiritsee, **Koskinen** sanoo.

INFUTURE-hanke yritti lisätä vastavuoroisuutta Saimaan kanavan liikenteeseen ja haki poikkeuslupaa *Meriaura Groupin* laivalle. Suomalaisaluksen tarkoitus oli hakea Venäjän jokiverkostosta 2500 tonnin raakapuulasti Lappeenrantaan.

– Venäjän viranomaiset määräisivät luotsauskuluiksi noin 30 000 euroa, kun vastaavan matkan kulut Suomessa olisivat 7000–8000 euroa. Näin venäläinen protektionismi hinnoitteli kulut taivasiin ja tappoi yrityksemme päästä vieraille vesille, **Pekka Koskinen** sanoo.

Laivoja piirustuslaudalla

Seminaareissa ja juhlapuheissa on vuosikymmenet hoettu, kuinka Saimaan kanava on naapurusten yhteinen asia. Silti Suomen ja Venäjän välinen sisävesikauppa tehdään pelkästään venäläisillä laivoilla, joista suuri osa ei täytä EU:n tulevia laivojen luokitus- ja ympäristövaatimuksia.

– Venäläisten laivat ovat vanhoja ja niiden korsteenista tulee töhnää ulos enemmän kuin lääkäri määrää. Uusia laivoja on jo piirustuslaudoilla niin meillä Venäjällä. Tosin naapurin alukset rakennetaan pääosin heidän isoja jokiaan varten, **Pekka Koskinen** sanoo.

INFUTURE-hankkeessa uuden Saimaalle sopivan aluksen suunnittelu on jäänyt Aalto-yliopiston meriteknikan professorin **Pentti Kujalan** vetämän viisihenkisen ryhmän kontolle.

– Siitä tulee ympärivuotinen monitoimialus, joka pystyy murtamaan 40–50 senttiä paksua jäätä, kuljettamaan puuta, mineraaleja, lannoitteita ja jopa kontteja, **Pentti Kujala** sanoo. ➤



Kotkan seminaarissa esitelty kehitteillä oleva Aalto-yliopiston alus on tehty Saimaan kanavan uusien mittojen mukaan. Sulkujen pidentämisen myötä laivojen maksimikoko nousee 82,5 metristä 93 metriin ja vedenpinnan kohotus nostaa kulkuvyyttä 4,35 metristä 4,45 metriin.

– Alukselle voisi olla käyttöä myös Venäjän puolella. Tosin naapurin tarvetta jäätä murtavalle laivalle vähentää se, että Venäjä sulkee jokireittinsä talveksi. Alus on avoimerikelpoinen, joten matka Itämeren yli Keski-Euroopan sisävesille onnistuu hyvin, professori Pentti Kujala sanoo.

Uusien suomalaisten ja varsinkin Suomen lipun alla seilaavien alusten saaminen Saimaalle on vaikeaa. Nykyään siellä operoi muutama pieni suomalaisvarustamo, kun mukavuuslipun alla seilaavat hollantilaiset, saksalaiset ja venäläiset alukset kuljettavat suurimmat rahat.

INFUTURE-hankkeen ohjausryhmän puheenjohtaja Pekka Koskinen ei näe tulevien vuosien tuovan suurta muutosta Saimaan alustilanteeseen.

– Suuri suomalaisvarustamo ESL Shipping ei omista Saimaa-luokan laivoja. Prima Shipping ja Meriaura ovat osoittaneet kiinnostusta. Meriaura on näyttänyt kuvia suunnitteilla olevasta Saimaa-luokan aluksesta. En tosin ole varma, että se tulisi Suomen lipun alle.

Selitys Suomen lipun puuttumiseen on vuodesta toiseen sama. Kustannustaso on liian korkea ja Suomi köyhä maa.

Saimaan kanava kestää?

Suomessa on Väyläviraston ylläpitämiä sisävesiväyliä noin 8 000 kilometriä. Väylät sijaitsevat pääosin Vuoksen, Kymijoen ja Kokemäenjoen vesistöissä, mutta tavaraliikenne keskittyy lähes kokonaan Saimaalle.

– En näe, että esimerkiksi Vanajaveden alueen teollisuus alkaisi käyttää laivakuljetusta. Sama pätee Päijänteeseen ja Kokemäenjoen vesistöön. Järvalueilla etäisyydet ovat liian lyhyitä, rekat ovat ketterämpiä. Turistiliikenteellä sen sijaan on mahdollisuuksia, Pekka Koskinen sanoo.

Kotkan seminaarissa Pekka Koskinen maalasi sen sijaan melko valoisan kuvan Suomen ja Venäjän välisen tavaraliikenteen kasvumahdollisuuksista Saimaalle.

– Suomalaiset ja venäläiset yritykset ovat tunnistaneet uusia bisnesmahdollisuuksia Laatokan takana sijaitsevan Tserepovitsin alueen teräs-, lannoite- ja rautaromubisneksessä. Sieltä voi tulla merkittävää kasvua Saimaan kanavan liikenteeseen.

Saimaan kanavan vuoden 2024 tammi-kuussa alkavat ja 15 kuukautta kestävät parannustyöt sulkevat kanavan kokonaan. Siinä aikana kanavan tavaraliikenne siirtyy joko kumipyörille tai raiteille.

Saimaan kanavan kohtalon kysymys onkin, miten palauttaa kuljetukset maalta takaisin vesille.

– Uskon vahvasti ”paluuliikenteeseen”. Vesitiet suosivat ympäristöä ja Saimaalle suunnitellut uudet laivat ovat vähäpäästöisiä. Vastatuulet ovat väliaikaisia. Saimaan kanavalla on edessään hyvä tulevaisuus, INFUTURE-hankkeen nokkamies Pekka Koskinen uskoo. ⚓

Julkilausuma 23.11.2021

Suomalaisilla laivoilla olisi töitä tarjolla ja tekijöitä kaivataan

Suomen lipun alle on tulossa vähitellen lisää uusia laivoja. Samaan aikaan merenkulussa kärsitään työvoimapulasta: tiettyihin ammatteihin on jo tällä hetkellä haasteellista löytää suomalaisia merenkulkijoita.

Suomalaisilla laivoilla olisi merenkulkijoille enemmän töitä tarjolla kuin on tekijöitä. Suomen lipun alle on saapumassa useita uusia aluksia, joihin ollaan parhaillaan rekrytoimassa uutta miehistöä.

Esimerkiksi laivasähkömiehistä on huutava pula. Heitä ei ole juurikaan työttömänä tai lomautettuna, Varsinais-Suomen TE-toimiston Merivälityksen yhteyshenkilö **Ville Käldestrom** vahvistaa.

”Töitä olisi laivoilla tarjolla kaikenlaisiin eri tehtäviin. ”Reservistä” tulisi löytyä enemmän suomalaisia merimiehiä. Varsinkin aluksen käyttömiehistön (driftsmenskap) osalta tilanne on hälyttävä.”

Suomalaisille laivoille kaivataan työntekijöitä erilaisiin tehtäviin: kansipuolelle (puolimatuusi, matruusi, pursimies ja korjausmies) sekä keittiöihin, ravintoloihin sekä hyttipuolelle. Suomalaisessa merenkulussa on hyvät tulevaisuuden näkymät ja miehistöpuolella töitä nyt ja tulevaisuudessa hyvin tarjolla.

Suomen lipun alle on saapunut kuluneena vuonna uusia aluksia ja lisää on tulossa. ”Pätevälle merenkulkijalle riittää työtä tulevaisuudessa, oli hänen vakansinsa laivalla sitten mikä tahansa”, Varsinais-Suomen TE-toimiston Merivälityksestä kerrotaan.

Suomalaisten matkustajalaivojen miehistöt ovat uupuneita

Suomalainen risteilyliikenne on yksi koronapandemian kovimmin koettelemista aloista. Risteilyliikenne oli pitkään pysähdyksissä ja käynnistyi uudestaan viime kesänä. Nyt koronapandemian jälkimainingit koettelevat matkustajalaivojen miehistöjä. Matkustajaluksilla tehdään töitä hetkittäin pienen henkilökunnan voimin. Tilanne näkyy merenkulkijoissa uupumuksena ja sen myötä kasvavina sairaslomina. Työt, jotka hoidettiin ennen koronapandemiaa normaalin henkilökunnan, tehdään nyt pienemmän miehistön voimin.

Matkustaja-aluksilla työskentelevistä merimiehistä osalle on ollut tarjolla töitä vain pätkissä. Vaikuttaa hieman siltä, että työnantajat käyttävät tilannetta hyväksi ja vähäisestä työntekijämäärästä yritetään muodostaa ”uusi normaali”.

Lomautukset ovat iskeneet erityisesti nuorempiin merenkulkijoihin ja perheellisten taloudellinen tilanne on haastava. Mikäli lomautetulle merenkulkijalle tarjotaan töitä vain viikonlopuksi, se ei riitä tulonlähteeksi. Lomautetut merenkulkijat epäroivät ottaa vastaan tilapäisiä töitä. Töitä saatetaan tarjota myös hyvin lyhyellä varoitusajalla. ⚓

Esittelyssä eduskunnan Meriryhmä & Meriakatemia

Eduskunnassa toimii Meriryhmä, jonka puheenjohtajana on raumalainen kansanedustaja Kristiina Salonen (sd.) ja varapuheenjohtaja ahvenanmaalainen kansanedustaja Mats Löfström (rkp.).

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA PEKKA KARPPANEN

Eduskunnan Meriryhmä perustettiin vuonna 2011.

– Meriryhmän perusti raumalainen **Sauli Ahvenjärvi** (kd.), joka työskenteli ennen eduskuntaa muun muassa SAMK:ssa yliopettajana. Osallistuin ryhmän toimintaan heti sen alusta lähtien, Meriryhmän nykyinen puheenjohtaja **Kristiina Salonen** kertoo.

Ahvenjärven jälkeen Meriryhmän puheenjohtajana toimi Helsingin telakan entinen pääluottamusmies, kansanedustaja **Kari Uotila** (vas). Hän jäi eduskunnasta pois 2019 ja pyysi Meriryhmän puheenjohtajaksi Kristiina Salosta, joka lupautui tehtävään.

– Meriryhmän uusi kausi (2019) alkoi vauhdikkaasti ja saimme uusia jäseniä. Sitteen iski pandemia ja toimintamme hiljeni, Salonen kertoo.

Meriryhmän toiminta laajentunut vuosien varrella

Vuosien varrella syyt kansanedustajien meriryhmään liittymiselle ovat laajentuneet ja keskustelua on käyty Meriryhmän suuntaamisesta myös ympäristökysymyksiin.

– Itse puheenjohtajana suosin keskittymistä meriklusterin, merenkulun ja meriteollisuuden kysymyksiin, joissa riittää työnsarkaa. Eduskuntaan on jokin aika sitten perustettu esimerkiksi Saaristomeren tilan parantamiseen keskittyvä ryhmä ja katsonkin, että on hyvä, että syntyy varsinaisesti merentilaan keskittyviä ryhmiä.

Meriakatemia

Kansanedustaja Kristiina Salonen ideoi myös kansanedustajille suunnatun Meriakatemian, jonka toiminta käynnistettiin vuonna 2019.

– Eri tahot järjestävät kansanedustajille koulutuskokonaisuuksia, kuten maanpuolustuskurssin. Kansanedustajat saavat kutsuja myös esimerkiksi Metsäakatemiaan ja Arvoakatemiaan. Sen sijaan meriteollisuuden, merenkulun ja meriklusteriin liittyvissä asioissa kansanedustajille ei ollut olemassa omaa koulutuskokonaisuutta, joten näin ollen katsoin, että olisi tärkeää saada myös Meriakatemia kansanedustajille.

Meriakatemiassa käydään läpi alasta kiinnostuneiden kansanedustajien kanssa merenkulun ja meriklusterin toimintaa. Toiminnan tueksi tarvitaan tietoa alan eri toimijoilta.

– Mitä kaikkea mereen liittyvää toimintaa Suomesta löytyy: kuten vaikkapa risteilyt, jäänmurtajat tai öljytankkerit, Salonen antaa erimerkkejä.

– On tärkeää hahmottaa alan erityispiirteitä ja -kysymyksiä suhteessa valtakunnan päätöksentekoon. Mitä enemmän ymmärrämme merialasta, sen paremmin se on myöskin esillä päätöksiä tehtäessä.

Katse tulevaisuuteen

Meriakatemia ehti pitää jo ensimmäisen tilaisuutensa, mutta pandemian puhjettua kaikki suunnitellut tapahtumat jouduttiin perumaan.

– Haaveeni on, että kun seuraava eduskunta aloittaa työnsä, niin meillä olisi olemassa eri meritoimijoiden yhdessä järjestämä Meriakatemia.

– Meriakatemiassa voitaisiin tuoda esiin perustietoja merenkulusta ja meriklusterista sekä keskustella pinnalla olevista kysymyksistä, Salonen lähettää merenkulun eri toimijoille terveisinä – ehkä hieman kotitehtäviäkin.

Meriakatemiassa on tarkoitus luoda katsetta myös tulevaisuuteen.

– Kansanedustajat tarvitsevat tietoa ja näkemyksiä merenkulun tulevaisuudesta. Tulevatko esimerkiksi autonomiset alukset vai ovatko ne utopiaa? Mitä autonomisuus tarkoittaisi lainsäädännöllisellä tasolla; entä kansainvälisesti?, Salonen antaa vielä loppuksi esimerkin kysymyksistä, joiden parissa varmasti työskennellään.

Eduskunnan Meriryhmä:

Kristiina Salonen, puheenjohtaja (sd.)

Mats Löfström, varapuheenjohtaja (rkp.)

Jäsenet:

Outi Alanko-Kahiluoto (vihr.)

Sandra Bergqvist (r.)

Eeva-Johanna Eloranta (sd.)

Satu Hassi (vihr.)

Petri Huru (ps.)

Katja Hanninen (vas.)

Vilhelm Junnila (ps.)

Eeva Kalli (kesk.)

Marko Kilpi (kok.)

Johannes Koskinen (sd.)

Suna Kymäläinen (sd.)

Aki Lindén (sd.)

Matias Martinen (kok.)

Jari Myllykoski (vas.)

Tom Packalén (ps.)

Joakim Strand (r.)

Peter Östman (kd.)

Suomen meripolitiikan toimintaohjelma julkaistaan syksyn 2021 aikana. Toimenpideohjelmassa merkittävimmässä asemassa ovat merten suojeleminen, meriklusteri ja merellisen tuotanto. ⚓



Eduskunnan Meriryhmän puheenjohtaja Kristiina Salonen haluaa vahvistaa Suomen omistuspohjaa kriittisillä teollisuudenaloilla

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU



Eduskunnan Meriryhmän puheenjohtaja Kristiina Salonen kantaa huolta Suomen huoltovarmuudesta erityisesti merenkulun osalta.

– Merenkulun merkitys on maaillemme valtava. Suomi ei toimi, jos merenkulku ei toimi, Meriryhmän puheenjohtaja Kristiina Salonen on vakava.

Koronapandemiasta on opittu paljon. Samaa aikaan Suomen on varauduttava jo uusiin mahdollisiin kriiseihin.

– Huoltovarmuuden osalta meillä on paljon töitä tehtävänä. Koronapandemia opetti sen, että on eri asia olla varautunut asioihin paperilla kuin konkreettisella tasolla. Sen näimme esimerkiksi suojaruustaiden hankinnan osalta.

Maailman turvallisuusilmapiiri on kiristynyt. Tehdyt sopimukset eivät aina pidä.

– Koronapandemia toi hyvin esiin, miten ihmismieli toimii kriisitilanteessa: pelastetaan omat ensin. Me suomalaiset olemme hieman hyväuskoisia. Luotamme siihen, että voimme saada kriisitilanteessa toisilta apua ja sopimukset pitävät. Pienenä maana emme pysty turvaamaan kaikkea yksin, mutta emme saa olla myöskään liian sinisilmäisiä asioiden suhteen, Salonen sanoo suoraan.

Kansallinen omistuspohja tärkeä huoltovarmuuden kannalta keskeisissä yhtiöissä

Merenkulun osalta kansakuntamme on vielä haavoittuvaisempi. ”Sen laulua laulat, kenen leipää syöt”, Meriryhmän puheenjohtaja muistuttaa.

– Jos Suomi olisi täysin ulkomaalaisten yhtiöiden sekä merikuljetusten varassa, niin vieras valtio voisi ilmoittaa Suomelle kriisitilanteesta, että he pitävät itse kaikki tuotteet, joita Suomi tarvitsee. Ulkomaalaiset laivat eivät ajaisi maahamme ja jäisimme ilman tuotteita.

Suomen tuleekin varautua pahan päivän varalle.

– Valtion ollessa yritysomistaja, on tärkeää miettiä omistajuutta myöskin huoltovarmuuden kannalta, Salonen painottaa.

Kriittisten teollisuudenalojen jatkuvuus turvattava

Eriyisen tärkeää on pitää huolta kriittisistä teollisuudenaloista.

– Globaalissa maailmassa olemme siirtyneet aikakauteen, jossa lähinnä taloudelliset seikat ratkaisevat yrityksen sijoittumisen johonkin kohtemaahan. Tämä on johtanut tilanteeseen, jossa Suomessakin kamppaillaan koko ajan huoltovarmuuden kannalta keskeisten yritysten toiminnan säilymiseksi maassamme.

– Miten varmistamme sen, että kriittiset teollisuudenalat säilyvät Suomessa. Tämä koskee esimerkiksi öljytankkereita. Tuntuu jollakin tavalla kummalliselta, jos valtio-omisteiset yhtiöt toimivat tavalla, joka vaarantaa Suomessa olevan osaamisen jatkuvuuden tai heikentää sitä – ja pahimmassa tapauksessa vaarantaa huoltovarmuutemme, Salonen toteaa.

Suomalainen laivanrakennusosaaminen saa Meriryhmän puheenjohtajalta myös erityismaininnan.

– Pidän tärkeänä, että meriklusterissa tarvittavaa osaamista säilyy kotimaassa. Esimerkiksi laivanrakennuksen osalta emme voi tyytyä sellaiseen tilanteeseen, että rakentaminen tapahtuu Suomessa, mutta kaikki osaaminen tulee muualta. Meidän on pystyttävä vahvistamaan pysyvää osaamista alalla.

– On pidettävä huolta siitä, että Suomi pysyy laivanrakentamisessa kehityksen kärjessä ja laivoihin asennetaan teknologiaa, joka on Suomessa luotua. Olemme mukana maailman tulevaisuuden luomisessa ja samalla rakennamme Suomen omaa huoltovarmuutta, eduskunnan Meriryhmän puheenjohtaja Kristiina Salonen päättää. ⚓

Raahen terästehtaalta valmistuu tulevaisuudessa maailman päästöttömintä terästä

SSAB:n Raahen terästehdas on tulevaisuudessa teräksentuottaja, jota muu maailma seuraa perästä. Raahen terästehdas valmistautuu tuottamaan vetypelkistettyä, eli päästövapaata terästä, jota valmistetaan kierrätysteräksestä. Sen ekologisempaa terästä maailmasta ei löydy.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT ESL SHIPPING, ARCTIA JA JÄLJEN JÄTTILÄINEN

SAB:n Raahen terästehtaaseen on investoitu paljon viime vuosina, jotta tehtaasta saadaan hiilidioksidivapaa.

– Tehtaaseen on tulossa vielä lisää investointeja hybriditeräksen valmistukseen liittyen, kertoo Raahen Sataman toimitusjohtaja **Pauli Sarpola**.

Raahen tehdas on tällä hetkellä Suomen suurin hiilidioksidin tuottaja, mutta tehdas on tarkoitus saada tulevan 20 vuoden aikana nollapäästöiseksi. Ehkä jopa aiemmin, sillä Suomen valtio otti kopin omista-

mistaan SSAB:n osakkeista ja siirsi omistamansa 6,3 prosentin osakepääoman syyskuussa suoraan valtioneuvoston kanslian alaisuuteen.

Toivottavaa on, että Oulusta kotoisin oleva omistajaohjausministeri **Tytti Tuppurainen** (sd.) ymmärtää Suomen vihreän teräksen tulevaisuuden päälle. Näin saattaa hyvinkin olla, sillä omistajaohjausministeri Tuppuraisen johdolla selvitetään parhailaan myös valtiojohtoisen vety-yhtiön perustamista.

Vihreä vety on päästötöntä, mutta tuotantohintaa pitää saada alaspäin

Vedyn avulla voidaan valmistaa päästöttömiä tuotteita, mutta niiden tuottaminen on kallista. Vetytalous vaatii massiivisia investointeja sähköverkkoon, kaasuputkiin ja liikennejakeeluun, mistä johtuen Suomen valtio saattaa joutua pohtimaan järeämpiä keinoja teknologian käyttöönoton vauhdittamiseksi. Teknologia vaatii tutkimista – ja ennen kaikkea sen tuotantohintaa on saatava alas.

Raahen terästehtaan kohdalla kaiken tuotannon siirtyessä vetypelkistykseen säh-



könkulutus lisääntyisi nykyisestä noin kuusi-seitsemän kertaiseksi, on arvioitu. Siitä johtuen sähkön siirtohintaa pitäisi saada alaspäin.

– Ruotsi ratsastaa Suomen ohi halvemmalla sähköllään. Olemme keskustelleet Raahessa kantaverkko Fingridin hinnoittelusta ministerin kanssa. Sähkön siirtohinnaa pitäisi tehdä jotakin, Raahen kaupunginjohtaja **Ari Nurkkala** vaatii.

Perämeren pohjukassa on kuitenkin otolliset olosuhteet keksii ratkaisuja, joilla Raahen terästehdas voisi pyöriä ominkin konstein.

– Tarkoituksenamme on saada tulevaisuudessa sähköä suoraan tehtaalle tuuli-voimasta, jolloin emme ole verkoista riippuvaisia, Nurkkala kertoo.

Raahen terästehtaan tuotteet ovat nollapäästöisiä tulevaisuudessa

SSAB:n Raahen terästehtaalla vihreällä vedyllä tuotetun uusioteräksen tuottamisen valmistelut ovat jo hyvässä vauhdissa. SSAB aikoo korvata vanhoja masuuneitaan valokaariuuneilla, joista Ruotsissa on tällä hetkellä jo pilottihanke käynnissä.

– SSAB:lla on suunnitelmassa korvata ensin Ruotsin Oxelösundin masuuni vuonna 2025 ja Raahen ensimmäinen masuuni vuoteen 2030 mennessä ja Raahen toinen masuuni ja Luulajan masuuni puolestaan vuoteen 2040 mennessä. SSAB etsii kuitenkin parhaillaan keinoja nopeuttaa aikataulua, SSAB:n konserniviestinnästä kerrotaan.

Raahessa on valmistettu terästä 1960-luvulta lähtien ja sen ympärille on rakentunut koko kaupungin toiminta.

– Raahen terästehdas työllistää alihankkijoihin yli 4 000 ihmistä. Teemme kaikamme, että tehtaalla toiminta jatkuu, kaupunginjohtaja Ari Nurkkala kertoo *Merimies*-lehdelle.

SSAB on kehittämässä vihreää terästä ensimmäisinä toimijoina maailmassa. Mo-



Jäänmurtaja Kontio Raahen edustalla maaliskuussa 2021.

net muut valtiot, kuten Kiina, pohjautuvat teknologiassaan edelleen vanhaan teräksen tuotantotapaan. SSAB:llä on hyvä etumatka muihin toimijoihin nähden, kun päästöjä ajetaan alas.

SSAB alkaa toimittaa fossiilivapaata terästä Peabille vuodesta 2026 alkaen

Teräsvalmistaja SSAB ja ruotsalainen rakennusyritys **Peab** tiedottivat 5.10.2021 solmineensa kumppanuussopimuksen fossiilivapaan teräksen toimituksista. Peab aikoo ryhtyä käyttämään SSAB:n fossiilivapaata terästä rakennushankkeissaan vuodesta 2026 lähtien. Peab on SSAB:n ensimmäinen rakennusyritysasiakas fossiilisen teräksen toimituksissa. Peabin tavoitteena on

saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2045 mennessä.

Vedonlyöntiä

Sammon ja UPM:n hallitusten puheenjohtaja **Björn Wahlroos** ennusti 1.10.2021 lehdistössä, että ”lyö vetoa siitä, että Suomen valtio tulee jossakin vaiheessa seuraavan kymmenen vuoden aikana ratkaisemaan Suomen päästöprobleeman sulkemalla Raahen terästehtaan.”

– Koska en tiedä tästä asiasta mitään, saan lyödä siitä vetoa, Wahlroos tarkensi.

Asiaan ehti jo reagoida keskustan raahe-laiskansanedustaja **Hanna-Leena Mattila**, joka tyrmistyi Nalle Wahlroosin terästehdaslausunnosta: ”Kun on tarpeeksi ➤

ylimielinen, voi ottaa kantaa sellaisiinkin asioihin, joista ei kuulemma tiedä yhtään mitään.”

Hanna-Leena Mattilalla on täysin päinvastainen käsitys SSAB:n Raahen tehtaan tulevaisuudennäkymistä.

– Ne, jotka jotain tietävät, sanovat teräksen hinnan ja näkymien olevan sellaiset, ettei Raahen taivaalla pitäisi olla liiketoiminnallisia tummia pilviä. SSAB kehittää koko ajan uutta ja hiiletön teräs tulee olemaan valtava myyntivaltti, Mattila muistutti Suomenmaassa 1.10.2021.

Myöskään Raahen Satamassa julkisuudessa esiintyneitä ennustajaeukkojen vedonlyöntejä Raahen tehtaan tulevaisuudesta ei nähdä peikkoina. Raahen Sataman toimitusjohtaja suhtautuu tilanteeseen rauhallisesti.

– Sen, mitä olen teräksen hybridituotantoon tutustunut, niin vetypelkistys voi tahtua tulevaisuudessa Raahessa, mutta

se voidaan tehdä myös Ruotsin puolella. Tämä ei tarkoita kuitenkaan sitä, että tehdas sammuu, jos vetypelkistys tehdään josakin muualla kuin täällä, Raahen Sataman toimitusjohtaja **Pauli Sarpola** tietää.

Suomalaisia yrityksiä myyty Ruotsiin – miksi?

Keskustelussa Raahen terästehtaasta ei ole kyseessä puhtaasti vain päästökysymykset, vaan taustalla saattavat vaikuttaa myös kaupalliset intressit, koska SSAB sijaitsee Ruotsissa. Teräskonserni SSAB osti vuonna 2014 Rautaruukin 1,1 miljardilla eurolla. Kaikki eivät olleet kaupasta Suomessa tyytyväisiä: Suomesta myytiin ulos jälleen yksi valtionyhtiö. Rautaruukki perustettiin 1960 valtionyhtiöksi turvaamaan kotimaisen telakka- ja muun metalliteollisuuden raaka-ainehuolto ja aluksi se hyödynsi kotimaisia malmivaroja. Suomen valtion lisäksi Rautaruukkia olivat perustamassa myös

Outokumpu, Valmet, Wärtsilä, Rauma-Repola ja Fiskars. Ensimmäinen länsimainen terästehdas perustettiin Raahen, jossa alettiin valmistaa terästä uudella kustannustehokkaalla jatkuvavalumenetelmällä perinteisen valannevalumenetelmän sijaan.

Työeläkeyhtiö Elon pääekonomisti **Tiina Helenius** nosti 2020 esiin kysymyksen, miksi menestyviä yrityksiä myydään niin helposti Suomesta ulkomaille?

Viime vuosikymmeninä moni yritys on myyty Suomesta länsinaapuriin. Työeläkeyhtiö Elon pääekonomisti Tiina Heleniuksen mukaan ruotsalaiset yritykset hyötyvät ”pääomalinnoista”, joiden varallisuus on kertynyt jopa vuosisatojen kuluessa, asiasta kirjoittaa *Aamulehti* 18.7.2020.

Elon pääekonomisti Tiina Heleniuksen mielestä yritysten pitäisi kasvaa Suomessa isommiksi.

– Se ei voi olla täysin pääomakysymys,



koska hyvät ideat ja yritykset saavat rahoitusta myös kansainvälisiltä pääomamarkkinoilta, Helenius sanoo.

Aamulehden juttuun on listattu ruotsalaisten yritysostoja Suomesta, niitä ovat muun muassa Rautaruukki, Sonera, Artek ja MTV. Viimeisten vuosikymmenten aikana Suomesta on myyty Ruotsiin monta yritystä, kuten WSOY, Sato, Musti ja Mirri sekä Sonera.

– Onko Suomesta tulossa tytäryhtiötalous. Vuosien varrella monet suomalaisyritykset ovat päätyneet ruotsalaisten omistukseen, mutta toiseen suuntaan kauppa on ollut huomattavasti vähäisempää.

Raahen sataman tuotteista yli 80 prosenttia kuljetetaan suomalaisilla laivoilla

Raahen satama kuuluu kuljetettuina tonnimäärinä Suomen suurimpiin satamiin. Raahesta laivataan terästä, raaka-aineita, sahatavaraa, projektilasteja, jonkin verran kontteja sekä kemikaaleja, bulkkitavaraa: kaikenlaista laidasta laitaa.

Raahen sataman kaikista kuljetuksista tonnimäärissä laskettuna yli 80 prosenttia kuljetetaan suomalaisilla aluksilla. Tämä on suomalaisten satamien joukossa korkea osuus, Tilastokeskuksen ulkomaan alusliikennetilastot osoittavat. Raahen liikennöi esimerkiksi **ESL Shippingin**, **Meriauran** ja **Prima Shippingin** aluksia.

– Raahen Satamassa päästään tänä vuonna 5,6 miljoonan tonnin kuljetusmääriin. Kasvua on ollut kaikilla segmenteillä: sahatavarassa, projektilasteissa, bulkkilasteissa tehtaalle ja tuotekuljetuksissa, Sataman toimitusjohtaja Pauli Sarpola katselee tilastoja.

Kierrätysteräksen vastaanottamiseen valmistaudutaan

Erityisesti Raahen terästehtaalta laivataan paljon tuotteita maailmalle. Suomalainen

ESL Shipping kuljettaa tehtaalle raaka-aineita ja varustamon tytäryhtiö **AtoB@C** hoitaa valmiit tuotelaivaukset. ESL Shipping osti ruotsalaisen AtoB@C-varustamon vuonna 2018.

– Tehtaan kanssa käydään parhaillaan ensi vuoden tuotantoja läpi. Lähivuodet näyttävät hyviltä ja tuotanto pyörii täysillä. Se on sitten eri juttu, jos teräksen markkinat heilahtelevat, niin sitten se näkyy meilläkin, Sarpola toteaa Raahen Satamassa olevan valoisat näkymät.

– Globaalisti kierrätysteräksen käyttö tulee kasvamaan, kun hiilipohjaiset malmit jäävät pois ja ne tullaan korvaamaan kierrätysteräksellä, Sarpola tietää.

Sen tähden hän tekee jo suunnitelmia kierrätysteräksen vastaanottamisesta. Kierrätysterästä on eri laatuksia.

– Terästeollisuuden globaalien esitysten mukaan kierrätysteräksen käyttö jopa kolminkertaistuu. Tämän mahdollistavat valokaariuunit, joihin voi laittaa kierrätettyä teräsromua.

Kierrätettyä teräsromua tarvitaan raaka-aineeksi muualtakin kuin Suomesta, mikä tietää mahdollisia töitä merikuljetuksille.

– Onhan nämäkin olleet suunnitelmista, mutta ei niistä ole vielä kauheasti huudeltu. Suunnitella pitää, että pystytään sitten esittelemään asioita sekä mahdollistamaan, asioita, Sarpola raottaa verhoa.

Raahen satamassa on arvion mukaan vuoden 2021 loppuun mennessä yhteensä 675 laivakäyntiä.

– Raahen satamasta Englantiin suuntaava liikenne on kasvanut jonkin verran, sinne on viety sahatavaraa ja se on kasvava trendi. Sahatavaraa on laivattu aiemmin yksittäisinä kontteina teräslaivojen mukana, mutta nyt Raahesta on ajanut jopa yksittäisiä sahatavaralaivoja. Raahesta sahatavaraa kuljetetaan pääosin AtoB@C:n laivoilla.

Raahen sataman kautta kuljetetaan projektilasteja

Raahen satamassa on kaksi satamanosaa: Lapaluodon osa, joka on Raahen Satama Oy:n omistama ja SSAB:n sataman puoli, jonka omistaa SSAB.

– **Hooli Stevedoring Oy**:lla on töissä noin 50 ahtaajaa ja tehtaan puolella väkeä varmasti saman verran, toimihenkilöt päälle. Raahen satamassa on töissä toistasataa henkeä ja päälle välillinen työvoima, Raahen Sataman toimitusjohtaja Pauli Sarpola laskeskelee.

Sataman kautta kuljetaan paljon projektilasteja, kuten tuulimyllyn osia.

– Tuulivoima työllistää asennustyömaila ja täällä satamassa on myös kokoonpanoa.

Raahen suunnitellaan myös Hanhikiven ydinvoimalaa Pyhäjoelle, joka on Fennovoiman hanke.

– Viime kesänä hanke jälleen virkistyi. Lupaprosessi on venynyt pitkälle, mutta nyt on väläytetty, että lupa saattaisi tulla vuoden 2022 mennessä.

Mahdollinen ydinvoimalan rakentaminen tietäisi toteutuessaan töitä myös merikuljetuksille.

– Ydinvoimalan rakentamiseen liittyen on paljon meriliikennettäkin. Sen tiedän, että siellä on suomalaisia varustamoitakin mukana.

Raahessa harjoitetaan myös paljon puunjalostusta ja alueella on talonrakennusta: elementtitehtaita.

– Toistaiseksi elementeistä suurin osa kulkee rekoilla, mutta meritiet olisivat myös suora ja tehokas kuljetusmuoto.

– Välillä saamme kyselyitä, olisiko elementtejä mahdollista toimittaa laivoilla ja asiasta on keskusteltukin. Isoista projekteissa olisi järkevä käyttää laivakuljetusta, Raahen Sataman toimitusjohtaja Pauli Sarpola Raahen Sataman tietää. 📍

Varmuus, turvallisuus, kansainvälinen säännöstö estävät:

Ilman miehistöä eivät laivat seilaa vuosikymmeniin

Tekniikan kehityksestä huolimatta autonomiset alukset purjehtivat vielä kaukana taivaanrannan takana. Tämän johtopäätöksen voi tehdä, kun kuuntelee alan asiantuntijoita. Takavuosien hypestä, katteettomasta paisuttelusta, on palattu maan pinnalle.

TEKSTI JAAKKO TAKALAINEN KUVAT ILKKA HEINO JA GETTY IMAGES

Loppukesän *Eurooppa*-foorumilla Turussa käsiteltiin myös itsestään liikkuvien laivojen mahdollisuutta Suomen lähivesillä. ”Autonomisen laivaliikenteen uhat ja mahdollisuudet Itämerellä” -otsakkeen alla kerättiin alan asiantuntijoita paneelikeskusteluun.

Joko kohta laivaa voi ohjata etänä, tai pianko laivat osaavat purjehtia ilman miehistöä, autonomisesti? Pitääkö vielä odottaa vuosia vai tuleeko muutos nopeammin?

Kun puhetta johtanut Tallin-

nan teknillisen korkeakoulun meriliikenteen professori **Ulla Tapaninen** pyysi keskustelijoita esittäytymään, kaikki kuvitelmat nopeasta muutoksesta romahtivat.

Laiva- ja teknologiayritysten yhteenliittymä DIMECC Oy:n ekosysteemi johtaja **Päivi Haikkola** kertoo, että vain avustavat järjestelmät ovat käytössä, eli uusi tekniikka auttaa miehistöä aluksen hallinnassa, ja silloinkin rannikko- ja sisävesillä.

Rolls-Roycen itsenäisen ja etäyhteyksien

meriliikenteen toimitusjohtajana tunnetuksi tulleen **Iiro Lindborgin** mukaan Japanissa ja Aasiassa on useita tutkimushankkeita, mutta kaupallisia sovelluksia vielä vähän, jos ollenkaan. Yhteisesti sovittujen periaatteiden mukaan kaikkien pitäisi jakaa tutkimustietoa, mutta Lindborgin mukaan kaikki vain haluaisivat tietoa, mutta eivät haluaisi luovuttaa omia tuloksiaan.

Kun vielä liikenne- ja viestintäministeriön tieto-osaston viestintäneuvos **Anne Miettinen** ottaa esille IMO:n, EU:n ja Suomen säännöt esimerkiksi turvallisuudesta ja vastuista, autonomiset tai etäkäytettävät laivat seilaavat jonnekin vähintään kymmenen vuoden päähän.

– Lisäksi autonominen ei tarkoita täysin miehittämättömyyttä alusta, vaan osaavia ammattilaisia tarvitaan edelleen esimerkiksi valtameriristeilyllä matkustajista huolehtimiseen, Miettinen toteaa.

Hänen mielestään *autonominen* terminä johtaa helposti harhaan. Siksi Kansainvälisessä merenkulkujärjestö IMO:ssakin tarkastellaan ensin määritelmiä ennen regulaation valmistelua.

Laitteet lahjoituksena AMK:lle

Takavuosina korkeaa profiilia autonomisessa merenkulussa piti iso moottorivalmistaja Rolls-Royce. Viisi vuotta sitten yhtiön meriteollisuusryhmän toimitusjohtaja Iiro Lindborg ilmoitti, miehittämättömistä ja etäohjatuista kuljetusjärjestelmistä on tulossa arkipäivää.

Hetkinen, miehen nykyinen titteli ei viittaa enää Rolls-Royceen vaan pieneen IT-konsultoinnin yritykseen Groke Technologiesiin. Kysyttäessä mies kertoo, että hän on Groke Technologiesin perustaja ja hallituksen jäsen, 16 vuotta työtä autonomisten laivojen eteen Rolls-Roycella on ollut takana jo pari vuotta sitten.

Ja tosiaan: Rolls-Roycekin myi koko meriliikenneosansa norjalaiselle asevalmistajalle Kongsbergille jo 2019. Viimeisimpänä niittinä tuli syyskuun alussa tieto, että Kongsberg lainaa Turun ammattikorkeakoululle ison laitteiston autonomisen ja etäohjattun laivaliikenteen kehittämiseen. Laitteiston arvo on yli miljoona euroa.

Autonominen ja etäohjattu laivaliikenne ei siis ole enää edes Kongsbergille tärkeä.

Yhtiö on fuusioitunut suomalaisen asevalmistajan Patrian kanssa.

Iiro Lindborgin mielestä automaation lisäämisessä on kyse aina rahasta. Miehistöjen vähentämisen täytyy tuottaa, jotta siihen mennään. Päivi Haikkola on samoilla linjoilla.

– Ever Givenin onnettomuus Suezin kanavassa viime keväänä herätti taas varustamot. Kun 18 000 konttillista rahtia on jumissa, kannattaa taas laskea, miten ja millä kannattaa rahtia kuljettaa. Onnettomuus varmasti hillitsee hurjimpia kokeiluja, Haikkola toteaa.

Ei kytkeytä isompiin järjestelmiin

Start-up-yrityksessä mukana olevan Iiro Lindborgin nykyiset lausunnot ovat maanläheisiä ja ymmärrettäviä.

– Nykyläivojen suurin puute on, ettei niistä suurinta osaa ole kytketty mihinkään järjestelmään. Silloin esimerkiksi etähuoltoja ei voi tehdä kyberturvallisesti, Lindborg toteaa.

Hänen mukaansa kyberturvallisuuden puutteista on saatu karvaita oppitunteja, muun muassa konttivarustamo Maerskin kaikki toiminnot jouduttiin keskeyttämään Petja-viruksen takia 2017.

Sekä Lindborg että DIMECC:n Päivi Haikkola ovat samoilla linjoilla aikataulusta, milloin miehittämättömistä ja etäohjatuista kuljetusjärjestelmistä tulee edes jotain sovelluksia. Heidän mukaansa silloin ollaan noin vuodessa 2030, lopullisen lainsäädännön valmistuminen saattaa mennä vuoteen 2032.

Ministeriön Anne Miettinen kertoo Suomen osallistuvan IMO:ssa merenkulun automaatiota edistävän



Entinen Rolls Roycen automaattisen meriliikenteen yksikön johtaja Iiro Lindborg on nykyisin mukana start-up-yrityksessä. Myös mielipiteet miehittämättömistä ja etäohjatuista kuljetusjärjestelmistä ovat maltillistuneet puolessa vuosikymmenessä.

työohjelmaesityksen valmisteluun, jolla uudistettaisiin regulaatiota niin että autonominen merenkulku olisi mahdollista. Kymmenen vuotta näyttää ainakin menevän ennen kuin säännöt ja tekniikka tuottavat automaattista, autonomista tai etäohjattua meriliikennettä.

– Silloin tulee taas uusi sukupolvi laivoja, joissa on uusin mahdollinen tekniikka. Ja silloin tulee myös uusi sukupolvi ihmisiä, jotka osaavat toimia miehittämättömien ja etäohjattujen laivojen kanssa, Iiro Lindborg muotoilee. >>



Anne Miettinen (toinen oikealta) pitää tiedonvaihdon parantamista merenkulun tärkeimpänä haasteena. Reitti-, paikka-, sää ja olosuhdetietojen pitäisi olla kaikkien käytettävissä. Kuvassa loppukesän Eurooppa-forum Turussa.



ANNE MIETTINEN

Turvallisuus ja luottamus aina varmistettava

Liikenne- ja viestintäministeriön tieto-osaston automaatioyksikkö perustettiin 2020 lopulla, ja siellä työskentelee noin kymmenen ihmistä. Yksi heistä on viestintäneuvos **Anne Miettinen**. Hänen mukaansa liikenteen automaation lisäksi yksikössä käsitellään muun muassa vaarallisten aineiden kuljetusta ja ajoneuvotekniikkaa koskevaa lainsäädäntöä.

Yksikössä valmisteilla oleva liikenteen automaation toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelma on osa Suomen hallitusohjelmaa. Sen pohjalta valtioneuvosto on tehnyt

päätöksen liikenteen automaation edistämiseksi.

– Olen aikaisemmin työskennellyt tutkimus- ja tietopalvelupäällikkönä, joten osaston asiat, jotka myös liittyvät tiedon hyödyntämiseen ovat hyvin mielenkiintoisia, Miettinen kertoo.

Lakien oltava teknologianeutraaleja

Anne Miettinen painottaa tehokkaan, turvallisen ja kestävä automaation merkitystä. Hän tähdentää turvallisuuden varmistamista kaikissa muutoksissa.

– Esimerkiksi laitteita ohjaavien algoritmien pitää olla läpinäkyviä tavalla, joka ei paljasta liikesalaisuuksia. Kaiken pohjalla on luottamus, sanoo Miettinen.

– Laitevalmistajien täytyy todistaa ohjelmistojensa ja laitteidensa toiminta sellaiseksi, että riippumaton arvioija tai viranomainen voi todeta niiden toimivan turvallisesti.

Miettisen mukaan lakien on aina oltava teknologianeutraaleja, etteivät ne suosi tai sorsi jotain teknologiaa perusteettomasti. Hänen mielestään ennen autonomisia laivoja tulee nykyisten miehitettyjen laivojen tietojärjestelmien kehittäminen. Esimerkiksi aikatiedon parempi välittäminen isoissa satamissa on sekä tehokkuutta että turvallisuutta lisäävä toimi. ⚓

Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO edistää meriliikenteen automaatiota

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖN TIEDOTE 19.10.2021

KANSAINVÄLISEN merenkulkujärjestön, IMO:n meriturvallisuuskomitea on päättänyt edistää merenkulun automaatiota ja ehdottaa automaation mahdollistavan sääntelyn valmistelun aloittamista. Suomi osallistui aktiivisesti päätöksen valmisteluun.

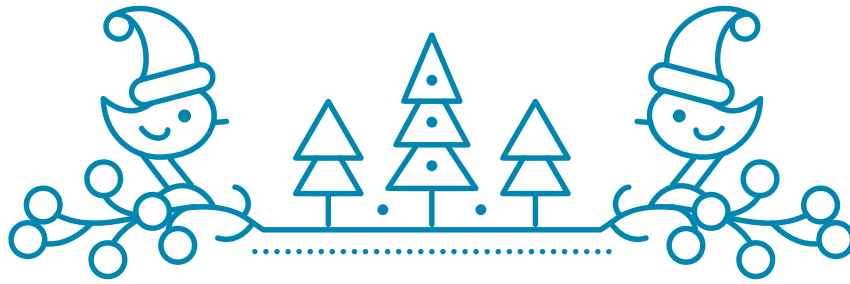
IMO:n meriturvallisuuskomitea teki au-

tomaatiota koskevat päätökset 4.–8.10.2021 pidetyssä kokouksessa. Järjestön tavoitteena on saada aikaiseksi kansainvälisesti sitovaa sääntelyä, joka mahdollistaisi turvallisen meriliikenteen automaation.

Nyt tehdyillä päätöksillä IMO luo edellytyksiä meriliikenteen automaatiolle. Sallit-

tuja autonomiset alukset olisivat kansainvälisillä vesillä aikaisintaan kymmenen vuoden kuluttua. ⚓

Tiedote on luettavissa kokonaisuudessaan Merimies-Uniionin tai liikenne- ja viestintäministeriön kotisivuilla.



AIMO MYRÄKÄN JOULUPAKINA

KUN AIMO KIRJOITTI VIIME VUONNA joulupakinaansa, oli hänellä mieli musta ja olo apea. Suomi oli lähes pysähtynyt ja eritoten tämä puri sellaisiin asioihin kuin kokoontuminen, isot tilaisuudet ja tietysti merenkulku.

Monet Aimon vanhoista työtovereista jäivät tyhjän päälle, kun työt loppuivat kuin seinään. Matkustajalaivaliikenne pysähtyi ja sadat merimiehet ja -naiset jäivät vaille perinteistä toimeentuloa. Ravintolat sulkeutuivat, joten matkustajalaivojen kokit ja muu ravintolahenkilökunta jäivät ilman töitä, koska ei maissakaan enää ollut kokille tai muulle osaavalle henkilökunnalle töitä. Muutamat varustamot koettivat saada henkilökuntaa työllistymään kotimaan matkoilla, mutta ei se ihan mahdollittoman hyvin onnistunut. *Hii-O-Hoi!*

Aimo ei tässä ryhdy kommentoimaan mitä maamme hallitus teki, mutta jossain vaiheessa Aimosta tuntui, että väkeä kyllä vilisi televisiossa antamassa lausuntoja, mutta kuten Aimon mummo aikoinaan sanoi: ”Niin monta mieltä kuin miestäkin”, tuntui toisinaan olevan pelin henki. Vaan kyllä Aimo uskoo, että parhaan mukaan tätä pandemiaa alussa hoidettiin. Lukuja esiteltiin ja Etelä-Suomi jopa suljettiin, mutta siitäkin päästiin aikanaan.

Aimo on kiertänyt maailmaa sekä sen meriä ja on sitä mieltä, että pahempiakin on koettu kuten espanjantauti 1920-luvulla, jolloin väkeä kuoli ihan miljoonia. Alussa Aimo ajatteli, kun näki numeroita jotka olivat tartunnan saaneita, että kaikki olisivat sairastaneet tämän kamalan taudin, mutta onneksi niinhän ei ollut.

Laivat seisoivat, eikä niitä Aimon ymmärryksen mukaan voitu korjata, koska matkustajaliikenne oli loppu eikä rahaa tullut. Oli todella surkea katsella tyhjiä laitureita niin Eteläsatamassa kuin Jätkäsaaressakin. Ennen niin vilkkaat Hernesaaren laiturit seisoivat tyhjinä risteilyalusten puuttumisen vuoksi. Tilanne Suomessa – joka on eräissä mielessä kuin saari – oli ankea.

Mutta sitten vihdoinkin ja viimeinen, kuten sanonta kuuluu, alkoi näkyä valoa tunnelin päässä. Silja Europa oli Tallinnassa kelluvana kauppana, ja sellainenkin ihme nähtiin, että risteiltiin Suomessa satamissa, joissa ei ole ollut vuosikymmeniin matkustajalaivaliikennettä. Hieno idea, sanoo Aimo. Ja kaiken huippuna Aimo pitää TUI-varustamon *Mein Schiff 1* -risteilyalusta, joka syksyllä ilmestyi Hernesaareen toisen saksalaisen laivan jälkeen.

Kuinka hieno tunne olikaan nähdä sinivalkoinen laiva hylje piipussa seisovan Eteläsatamassa ja toisella puolella allasta punakylkiset paatit. Ensin ajettiin Helsingistä joka toinen päivä Tukholmaan ja sitten laivoja oli laiturissa joka päivä. Tämä oli kuin olisi herännyt pitkästä pahasta unesta.

Kuten **Juha Vainion** laulussa sanotaan, että ”Aika entinen ei koskaan enää palaa...” on tässäkin varmaan jotain samaa, mutta kuitenkin Aimon mielestä tämä kehityksen suunta on kuin joululahja suomalaisille merenkulkijoille.

Yksi toive vielä Aimolla on ja se on, että nyt viimeistään pitää kaikkien suomalaisten saada asianmukaiset rokotukset. Jossain maailman muissa maissa kuten muun muassa Amerikassa uskotaan rokotuksen olevan jonkin salaliiton puuhastelua tai rokotuksen saaneet saadaan aivopestyä johon hallituksen juoneen. Muualakin on mitä erikoisimpia luuloja rokotuksesta. Aimo arvelee, että Suomi voidaan kohta avata kokonaan ja siihen auttaa asiallinen suhtautuminen terveydenhoitoomme. *Hii-O-Hoi!*

Näihin pistäviin sanoihin Aimo lopettelee tämän joulun pakinaa hyvillä mielin. Moni Aimon vanhoista seilauskavereista on jo saanut työtä ja vaikka talvi onkin pimeimmillään, kohti valoa mennään!

*Hyvää joulua ja uutta vuotta toivottaa,
Aimo Myrämä*



Työttömyysturvalakiin tehdyt väliaikaiset muutokset päättävät joulukuun alussa

TEKSTI SARA MALINEN

Työtulojen suojaosa jälleen 300 euroa

Soviteltua päivärahaa maksettaessa työttömyysturvassa on suojaosa. Suojaosalla tarkoitetaan sitä työtulon määrää, jonka voi ansaita ilman, että päiväraha pienenee. Suojaosan ylittävältä osalta palkasta puolet vaikuttaa vähentävästi päivärahaan.

Ansiöpäivärahan suojaosa on ollut vuoden 2020 kesäkuusta lähtien poikkeuksellisesti korkeampi, 500 euroa kuukaudessa ja vastaavasti 465 euroa neljän viikon hakujaksolla. Tämä väliaikainen lakimuutos päättyy 30.11.2021 ja joulukuun alusta lähtien suojaosa on 300 euroa kuukaudessa tai 279 euroa neljän viikon hakujaksolla.

Väliaikainen korkeampi suojaosa on voimassa vielä niissä hakujaksossa, jotka alkavat viimeistään 30.11.2021. Suojaosa on 300 euroa 1.12.2021 ja sen jälkeen alkavissa hakujaksossa.

Esimerkki 1

Kaisalle maksetaan osa-aikatyöstä kuukausipalkkaa. Hän hakee päivärahaa ajalta

1.–30.11.2021. Suojaosa on marraskuun hakemuksessa 500 euroa. Seuraava hakujakso tulee olemaan 1.–31.12.2021 ja tässä hakujaksossa suojaosa on 300 euroa.

Esimerkki 2

Taisto saa palkan aina viikon välein ja hänen hakujaksonsa on neljä viikkoa (ma-su). Hän hakee päivärahaa ajalta 29.11.–26.12.2021. Suojaosa on tässä hakemuksessa vielä 465 euroa. Seuraava hakemus täytetään ajalta 27.12.2021–23.1.2022 ja tällä hakujaksolla suojaosa on 279 euroa.

Liikkuvuusavustuksen työmatkaedellytys palaa kolmeen tuntiin kokoaikatyössä

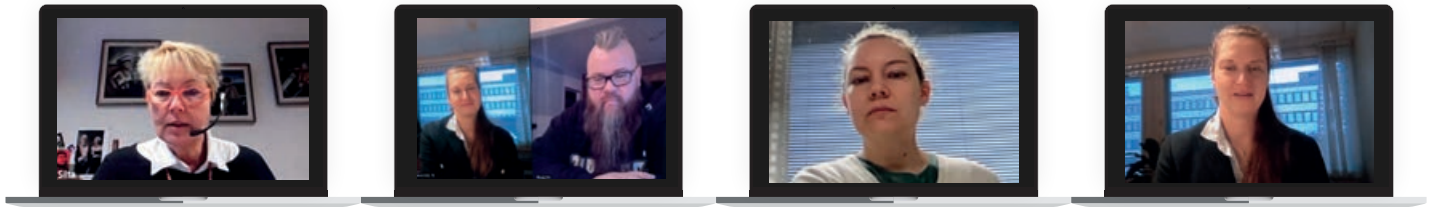
Liikkuvuusavustusta voi saada, jos vastaanottaa työn tai työhön liittyvän koulutuksen pitkän matkan päässä asuinpaikkakunnaltaan. Liikkuvuusavustus maksetaan korvaamaan työmatka- tai muuttokuluja.

Liikkuvuusavustuksen myöntämisen edellytys on, että henkilö on päivärahan

saajana välittömästi ennen työn tai työhön liittyvän koulutuksen alkua ja edestakainen työmatka on kokoaikatyössä yli kolme tuntia päivässä tai osa-aikatyössä yli 2 tuntia päivässä. Työsuhteen tulee tämän lisäksi kestää vähintään kaksi kuukautta. **Jos kokoaikainen työsuhte alkaa aikavälillä 12.6.2020–30.11.2021, voi hakija saada liikkuvuusavustusta vielä yli kahden tunnin edestakaisen työmatkan perusteella. 1.12.2021 tai sen jälkeen alkavassa kokoaikaisessa työsuhteessa edellytetään jälleen yli kolmen tunnin työmatkaa päivässä liikkuvuusavustuksen myöntämiseksi.**

Liikkuvuusavustuksen määrä on koko-aikatyön vastaanottavalle perustasoltaan 726 euroa kuukaudessa. Liikkuvuusavustus voidaan maksaa korotettuna, jos työmatkan pituus on yli 200 kilometriä yhteen suuntaan. Liikkuvuusavustukseen voidaan maksaa myös lapsikorotus. Osa-aikatyössä liikkuvuusavustus on 33,78 euroa päivässä ja sitä maksetaan ainoastaan tehtyjen työpäivien ajalta. ↴

Työsuhte alkaa	Työmatkan keston minimivaatimus kokoaikatyössä	Työmatkan minimikesto osa-aikatyössä
Ajalla 12.6.2020–30.11.2021	Yli 2 tuntia päivässä	Yli 2 tuntia päivässä
1.12.2021 tai sen jälkeen	Yli 3 tuntia päivässä	Yli 2 tuntia päivässä



Merimies-Unionin virtuaalinen tietoisku sai hyvän vastaanoton

MERIMIES-UNIONI JÄRJESTI luottamusmiehilleen virtuaalisen tietoiskun 10.–11. marraskuuta.

Tietoiskussa käsiteltiin liiton ajankohtaisia asioita, lainsäädäntöhankkeita sekä lomautuksien erityiskysymyksiä.

Tietoiskun vastaanotto oli hyvä ja osallistujien mielestä tietoiskut olisivat jatkossakin tervetulleita tiettyjen ajankohtaisten asioiden läpikäyntiin. Luottamusmieskursseja ne eivät kuitenkaan tule korvaamaan.

Sjömans-Unionens virtuellt infotillfälle fick gott mottagande

SJÖMANS-UNIONEN ORDNADE ett virtuellt infotillfälle för sina förtroendemän den 10–11 november.

Under infotillfället behandlades förbundets aktuella frågor, lagstiftningsprojekt och specialfrågor gällande permitteringar.

Mottagandet av infotillfället var positivt och deltagarna ansåg att infotillfällen även i framtiden skulle lampa sig för en genomgång av vissa aktuella frågor. Däremot kommer de inte att ersätta förtroendemannakurser.

Sähköpostia ammattiliitolle tietoturvallisesti

Lähetäessäsi Merimies-Unionin toimistoon sähköpostia, joka sisältää henkilökohtaisia tietoja, kehotamme sinua lähettämään sen turvapostina. Erityisesti, jos olet lähettämässä meille sähköpostin liitteenä asiakirjoja kuten työsopimuksia, lääkärintodistuksia tai palkkalaskelmia, käytä turvapostia. Turvapostin viesti on salattu ja sen tietoturvasuojaus suojattu. Turvapostia voit lähettää mihin tahansa Merimies-Unionin sähköpostiin, joka on muotoa etunimi.sukunimi@smu.fi. Jäsenrekisterimme tavoitat osoitteella jassenrekisteri@smu.fi.

Merimies-Unionin turvapostin linkki löytyy helpoimmin kotisivuilta etusivun oikeasta yläkulmasta sinisestä Turvaposti-napista. Se löytyy myös Yhteystiedot-sivulta.

Skicka e-post till fackförbundet datasäkert

När du skickar e-post som innehåller personliga uppgifter till Sjömans-Unionens kontor uppmanar vi dig att skicka det som skyddad e-post, s.k. Turvaposti. Det gäller speciellt om du ska bifoga dokument såsom arbetsavtal, läkarintyg eller lönekalkyler. Meddelandet i Turvaposti-meddelandet är krypterat och datasäkerheten är skyddad. Du kan skicka Turvaposti-meddelanden till vilken som helst av Sjömans-Unionens e-postadresser som har formen fornamn.efternamn@smu.fi. Vårt medlemsregister når du på jassenrekisteri@smu.fi.

En länk till Sjömans-Unionens Turvaposti finns längst upp till höger på webbplatsens förstasida bakom den blå Turvaposti-knappen. Den finns också på sidan Kontaktuppgifter.

Betlehemin tähti opasti itämaan tietäjiä yli 2000 vuotta sitten

TEKSTI JUHANI ARO KUVA GETTY IMAGES

Vieläkään ei varmasti tiedetä, mistä tähti oli kyse.

Kaikki tuntevat Matteuksen evankeliumin kertomuksen kolmen itämaan tietäjän matkasta Betlehemiin vastasyntyneen Jeesuksen seimen ääreen osoittamaan kunnioitusta vastasyntyneelle juutalaisten kuninkaalle. Heidät johdatti paikalle taivaalle syntynyt kirkas tähti.

Mutta mikä tuo tähti oli, sitä ei tiedetä vielä varmasti.

Tähtitiede ei selitä

On oikeastaan ihme, ettei tähtitiede kykene kuin arvailemaan, mistä ilmiössä oli kyse. Taivaankappaleiden liikkeitä, kun kyetään nykyään laskemaan hyvinkin pitkälle menneisyyteen ja tulevaisuuteenkin. Tässä tapauksessa kyse lienee kuitenkin hyvinkin

erikoisesta tapahtumasta, johon ei ehkä löydetä selitystä koskaan.

Ongelmat alkavat, kun yritetään selvittää, milloin Jeesus syntyi. On varmaa, että Jeesus oli todellinen henkilö, mutta syntymäaikaa ei löydy asiakirjoista. Mikäli tarkka aika tiedettäisiin, olisi Betlehemin tähtikin helpompi jäljittää.

Joka tapauksessa kysymys on kiehtonut astronomeja pari tuhatta vuotta. Jeesuksen on arveltu syntyneen vuosien 1–8 eaa. välisenä aikana. Kiisikö Maapallon ohi tuolloin suuri ja kirkas komeetta? Mainintoja aikalaikirjoista ei kuitenkaan löydy edes kiinalaisilta, jotka jo tuolloin kirjasivat taivaan tapahtumat tarkkaan ylös. Heti perään täytyy todeta, että kiinalaiset kyllä havaitsivat vuonna 12 ennen ajanlaskun alkua kirkkaan komeetan. Se on sittemmin tunnistettu Halley'n komeetaksi. Samoihin aikoihin

taivaalla liikkui muitakin komeettoja.

Suosituin selitys tiedemiesten keskuudessa on planeettojen konjunktio. Kaksi tai useampi planeettaa asettuu Maasta katsoen samalle linjalle ja meille näkyy yksi kirkas planeetta, usein tähdeksikin kutsuttu. Mutta. Jälleen puuttuu se tärkein: tarkat aikalaikirjaukset.

Betlehemin tähdeksi on ehdotettu myös supernovaa, eli läheisen tähden räjähdystä. Sellainen näkyisi Maassa asti kirkkaasti. Noin vuonna 5 eaa. taivaalla näkyi hyvin kirkas supernova peräti 70 päivän ajan. Mutta oliko se juuri Betlehemin tähti?

Selityksiä ja ristiriitaisuuksia piisaa.

Mutta. Jospa Betlehemin tähti olikin se joulun oikea ihme, jota ihmisen ei pidäkään yrittää selittää. Jos elät, Venus ja Jupiter ovat konjunktiossa jälleen vuonna 2065. Kannattaa odottaa. ↓

Säker och fungerande bemanning – **behörig och utvilad besättning**

När man fastställer bemanningen på fartyg beaktar man bland annat fartygets egenskaper, drift på det aktuella trafikområdet och den aktuella linjen, hamnbesökens frekvens och besättningens vilotids- och vaktbytesarrangemang. När ett fartyg inleder sin trafikering fastställer Sjömans-Unionen och rederiet tillsammans besättningens storlek och nödvändiga behörigheter i ett bemanningsavtal.

Trots det ansöker rederierna hela tiden om nya minimibemanningscertifikat från Transport- och kommunikationsverket (Traficom) som är betydligt "svagare" än vad man ursprungligen kom överens om när det gäller bemanningen. För det mesta rör ändringsansökan avlägsnandet av behörigheter för allmän tjänstgöring eller sänkning av behörighetskraven för reparatör/maskinman. Som grund anges som regel "problem med tillgång" till behörig arbetskraft. Det är dock inte en tillräcklig och godtagbar grund, utan problemet måste lösas på annat sätt.

Mest alarmerande är att alla ändringsansökningar tycks gå igenom trots att man i ansökningarna inte framlägger några sådana lagenliga och verkliga omständigheter och utredningar t.ex. i anknytning till driften som skulle motivera behovet av att ändra bemanningen. Några sådana radikalt omvälvande förbättringar i fartygstekniken eller arbetssäkerheten har inte skett de senaste åren att det skulle förordas denna trend med "enklare" bemanningscertifikat. Allt sker på 'redarens ansvar', men i något skede måste man väl nå en gräns?

Genom att ständigt minska besättningen och behörighetskraven försämrar man fartygets och arbetstagarnas säkerhet, arbetets kvalitet, kunskaperna och bredden i dem samt orken i arbetet. Gynnar det någon att kunskap som införskaffats genom utbildning inte längre tycks ha någon betydelse och att man snart kan ta emot vilken som helst besättningsvakans med en vaktmansbehörighet?

Då AT-kraven, alltså kraven gällande allmän tjänstgöring, förväntas från bemanningscertifikaten har man dock inte i något skede utökat mängden personal på däck- eller maskinavdelningarna

trots att fartygen hela tiden åldras och servicebehoven ökar. Om rederiet vill avstå från AT-tjänster helt och hållet, dvs. tjänster där personen är behörig att arbeta på såväl däck- som maskinavdelningen, måste man anställa minst en vaktman till däcksidan och en vaktman till maskinsidan istället för AT-tjänsten. Baserat på erfarenhet och utredningar vet vi att bemanningen måste vara minst den som Sjömans-Unionen och rederiet har avtalat vad gäller antal och behörighet för att däck- och maskinpersonalens arbets- och vilotider ska förverkligas inom lagstiftningens ramar.

Det råder redan nu en skriande brist på behöriga sjömän och de behövs även i framtiden. Rederiet som arbetsgivare kan genom planering främja, uppmuntra och stödja sin sjöpersonal att få kunskaper och behörigheter. Exempel: Alla studerande får en teoretisk utbildning som stöder AT-behörigheten, men det som saknas är tillräcklig mängd sjötjänstgöring. Det kan rederiet erbjuda redan anställda arbetstagare samt unga framtida sjömän. För det andra: en erfaren maskinman med III/5-utbildning kan via sjötjänstgöring söka behörighet som reparatör. En erfaren maskinvaktman kan i sin tur utbilda sig till maskinman, vilket inte längre kräver långa tilläggsstudier. Många gånger handlar det alltså om personalens tilläggsutbildning och bristen på det. Finska rederier har dessvärre inte velat eller förstått att satsa och investera i utbildning på lång sikt, och nu slår det tillbaka i form av rekryteringssvårigheter.

För att vi även i framtiden ska kunna vara stolta över Finland som sjöfartsnation måste alla vi aktörer inom branschen, inklusive, myndigheter och skolor, trygga förutsättningarna för att det även i framtiden bor och arbetar yrkeskunniga, erfarna och uppskattade sjömän i Finland. Endast om sjöfarten är och framstår som ett beaktansvärt och lockande karriärsval framöver, kan vi försäkra oss om att det till branschen och framför allt till uppgifter tillhörande manskapet söker sig även i framtiden nya, ivriga aktörer.

Jessica Troberg
omdudsman

Sjöfackförbunden:

Finlands beroende av vintersjöfarten måste beaktas i EU:s utsläppshandel

MEDDELANDE 26.10.2021

Finlands vintersjöfart måste beaktas i klimatpaketet Fit for 55, som för närvarande behandlas i EU. Enligt nuvarande uppgifter har den finska vintersjöfartens särdrag inte beaktats alls vid beredningen av paketet.

Sjöfackförbunden är nu rädda för att EU-kommissionen inte förstår hur mycket det kan skada den finska sjöfarten och industrin och dess logistik som helhet. I värsta fall kan vi bli av med hela fabriker och hamnar, som man precis håller på att investera i t.ex. i norra Finland vid Bottenviken.

Nästan alla handelsfartyg som opererar i Bottenviken behöver hjälp av en isbrytare, oavsett fartygets isklass eller flaggstat. Finlands hamnar tar emot många utländska fartyg som inte har lika bra vintersjöfartsegenskaper som handelsfartyg som seglar under finsk flagg. Dessa fartyg behöver alltid hjälp av en isbrytare för att ta sig till de finska hamnarna, vilket ökar behovet av isbrytning och kostnaderna för det.

Internationella sjöfartsorganisationen IMO har beslutat att minska koldioxidutsläppen från sjöfarten med minst 40 procent fram till 2030 och med 70 procent fram till 2050 jämfört med 2008 års nivå. Utsläppsmålet uppnås bl.a. genom att sän-

ka fartygens maskineffekt. Det försämrar deras vintersjöfartsegenskaper och gör att de behöver ännu mer hjälp av isbrytare i framtiden. Handelsfartygen ökar dessutom i storlek, vilket leder till att nya isbrytare måste bli ännu bredare med en kraftigare konstruktion för att kunna öppna upp farbara leder åt fartygen. Det ökar bränslekostnaderna ytterligare.

Att färdas i isförhållanden ökar också bränslekostnaderna. Det går åt mer bränsle i isförhållanden, hela 20–60 procent. Den som får betala är industrin och i sista hand konsumenten. Om man nu misslyckas i utsläppshandelsförhandlingarna med EU får hela Finlands logistik och även industrin vid den södra kusten betala för skadan. Risken är att Ryssland eller Sverige tar över transporterna.

Frågan är om Sverige tagit ställning till EU:s klimatpaket vad gäller vintersjöfarten eller om de kör solo. Öresundsbron förbinder Sverige med Europa. Från Göteborg och söderut är havet öppet året om, vilket innebär att Finland står ensam med sina sjötransporter.

Innehållet i EU:s klimatpaket Fit for 55 måste gå att påverka och behovet av vintersjöfart, dess förutsättningar, specialförhållanden och betydelse för Finland måste

kunna beaktas. Om inte, skulle följderna bli katastrofala för sjöfarten, för Finlands logistiksystem som helhet och för dess funktion och konkurrenskraft. ↓

Finlands Maskinförbunds

Robert Nyman/verksamhetsledare

Finlands Skeppsbefälsförbund

Johan Ramsland/verksamhetsledare

Finlands Sjömans-Union

Kenneth Bondas/ordförande

Bild: Patrik Barck



Europaparlamentariker från nordligaste delarna av EU:

Vintersjöfarten kan inte stå för en oproportionerlig del av den gröna omställningen

PRESSMEDDELANDE (NILS TORVALDS / SFP) 24.11.2021

”Kommissionens förslag på det förnyade systemet för utsläppshandel tar inte vintersjöfartens förhållanden tillräckligt i beaktande. Det här anser 17 Europaparlamentariker från Finland, Sverige och Estland, däribland **Nils Torvalds** (SFP / Renew). Europaparlamentarikerna har uttryckt sin oro i ett brev som de på 23.11.2021 skickat till Europeiska kommissionens ordförande **Ursula Von der Leyen**, vice ordförande **Frans Timmermans**, samt kommissionärerna **Thierry Breton**, **Kadri Simson** och **Adina Vălean**.

– De import- och exportberoende länderna i nordligaste delarna av Europa kan inte förväntas betala oproportionerliga summor i jämförelse med isfria länder, för att hålla ekonomin igång, påpekar Torvalds.

I Finland transporteras 90 procent av exporten och 80 procent av importen till sjöss. Med i medeltal 40 procent av Östersjön frusen över flera månader varje år, spelar isklassade fartyg en essentiell roll i de nordligaste ländernas handel.

Eftersom isklassade fartyg kräver starka-

re motorer och är tyngre, blir deras utsläpp också högre. Enligt de uträkningar som kommissionen använt sig av, ligger fraktkostnaderna för isklassade fartyg på 10,2 procent över EU-medeltalet. De förväntade högre utsläppsprisen skulle ytterligare öka kostnaderna inom sjöfarten i de nordligaste delarna av Europa.

– Till följd av utsläppshandeln och övriga nya förordningar på EU-nivå för att minska utsläppen, bör även sjöfarten förnya sig och minska sina utsläpp precis som alla andra branscher, för att hållas konkurrenskraftig. Det kan ändå inte vara så att de isbetäckta länderna förväntas betala en ytterligare premie för isens skull, då man prissätter utsläpp i det nya systemet, anser Torvalds.

Prisökningarna för sjöfarten riskerar ytterligare påverka Åland, som är helt beroende av sjöfart för sina dagliga kommunikationer och transporter.

Kommissionens förslag till uppdaterad utsläppshandel behandlas som bäst av Europaparlamentet varefter medlemsländerna tar ställning till de olika förslagen.”



Av de finska europaparlamentarikerna undertecknades brevet av:

Teuvo Hakkarainen (SAF)
Eero Heinäluoma (SDP)
Laura Huhtasaari (SAF)
Elsi Katainen (CENT)
Miapetra Kumpula-Natri (SDP)
Silvia Modig (VÄNST)
Mauri Pekkarinen (CENT)
Petri Sarvamaa (SAML)
Nils Torvalds (SFP)
Henna Virkkunen (SAML)

Ordförande för riksdagens Sjöfartsgrupp Kristiina Salonen

Beslutsfattarna i EU måste informeras om finsk vintersjöfarts särdrag

TEXT SAANA LAMMINSIVU

Den 4 juli 2021 presenterade EU-kommissionen sitt stora klimatpolitiska reformpaket **Fit for 55**. Det siktar på att minska EU:s utsläpp av växthusgaser med minst 55 procent fram till 2030, jämfört med nivån 1990. Paketet beaktar inte vintersjöfartens särdrag.

– Det måste vara möjligt att inverka på innehållet i EU:s klimtpaket vad vintersjöfarten beträffar, det kan inte förbli sådant där. Konsekvenserna skulle vara katastrofala för sjöfarten och det skulle ha återverkningar på hela Finlands konkurrenskraft, konstaterar Salonen.

– Finlands utrikeshandel är nästan helt beroende av sjötransporter. Vintertid fryser havet till. Våra transportkostnader är redan från början högre än många jämförbara länders. En speciell utmaning för oss är att man i utsläppshandeln för sjöfart beaktar vintersjöfarten, kräver också kommunikationsminister **Timo Harakka**. [📍](#)

M/s Aurora Botnia är ett prov på finländska skeppsbyggnadskunskaper

I augusti 2021 började Wasalines nya passagerarfartyg M/s Aurora Botnia trafikera mellan Vasa och Umeå. Det splittrerna flaggskeppet i Kvarken fick Finlands flagga i aktern och kan transportera 800 passagerare.

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU

Någon nybyggnation har aldrig tidigare trafikerat rutten mellan Vasa och Umeå, trots att man utövat ruttrafik på linjen sedan 1940-talet. M/s Aurora Botnia ägs av Vasa stads och Umeå kommuns bolag **Kvarken Link**. Det tog flera år att ordna finansieringen av nybyggnationen, vilket nu när det är gjort är en insats som är värd att uppmärksamma.

Passagerarfartyget M/s Aurora Botnia byggdes på varvet i Raumo och är avsett för trafik i Kvarken. Det toppmoderna och miljövänliga fartyget kommer att vara en förebild för flera kommande fartyg. Aurora Botnia har beskrivits som en flytande dator.

– Nästan alla funktioner på fartyget har kontakt med land. Till exempel kan kas-

saapparaten eller tv-systemet uppdateras från land, förklarar rederiet Wasalines projektmanager/intendent **Markus Backlund** för personal från Sjömans-Unionen under ett besök på fartyget i oktober.

Automatiseringen och energibesparingen på M/s Aurora Botnia är av högsta klass: ljusen i korridorerna släcks t.ex. av sig själva när korridorerna inte används. Luftkonditioneringen och termostaterna på fartyget "lever" alltså efter situationen. Wärtsilä kan också övervaka sina maskiner från land.

– Fartygets 68 passagerarhytter samt lastbils- och besättningshytterna fungerar enligt samma energieffektivi-

tetsprincip: värmen sänks och ljusen släcks när hytterna är tomma.

Många undrar om vi snart ens behöver människor och personal om automation är vår framtid.

– Ja, det gör vi, lugnar intendenten oss.

– Automation kan inte ersätta människor: om ett avlopp blockeras i en hytt lagas det av en reparatör. Och hyttvärdinnorna och restaurangpersonalen betjänar kunderna på samma sätt som de har gjort hittills.

M/s Aurora Botnia satsar på sjömän vid 23 besättningsstationer varje skift.

– Personal från bland





INTENDENT MARKUS BACKLUND



MATROS PETER BYHOLM



annat Vasaregionen, Helsingfors, Karleby, Malax, Närpes, Jakobstad, Åbo och till viss del från Åland arbetar här.

Jämn och stabil gång hos det nya passagerarfartyget

Det splitternya passagerarfartyget som plöjer havet mellan Vasa och Umeå har beskrivits som ett flytande datacenter, vilket det också är. Intendenten och besättningen vill dock fästa mer uppmärksamhet på fartygets sjögångsegenskaper, som utan tvekan är värda att lyfta fram.

– Aurora Botnia har ett bra skrov och bra stabilisatorer. Det gungar inte alls, oavsett hur hård sjögången är. I slutet av september var det storm tre-fyra dagar på raken. Vårt gamla fartyg hade varit som en orm på havet, men det här går jämnt. Man har lyckats väldigt bra med konstruktionen av M/s Aurora Botnias skrov, bekräftar matros **Peter Byholm**.

Byholm har hållit igång trafiken på Kvarken i många år. Han hann arbeta på M/s Wasa Express i sju år. Bilar, lastbilar och människor har åkt fram och tillbaka, men

Byholm har troget stannat kvar i Vasa. För att få M/s Aurora Botnia i trafik behövde man Byholm igen.

– Jag gick i pension för ett par år sedan, men kontaktades eftersom man var i stort behov av personal. Det gällde alla avdelningar. Snacket om den så kallade sjömansbristen är så sett helt sant, säger Byholm.

Nu arbetar han som matros på Aurora Botnia och vikarierar vid behov som båtsman. Efter att han gått i pension erbjöds han också arbete på Finnlines, där han hann arbeta i åtta månader i en liknande tjänst.

Maskinerna på M/s Aurora Botnia drivs på dubbelbränsle och ackumulator. Arbetet på det tyst- och jämntgående passagerarfartyget är enligt Byholm enklare än på de gamla fartygen, där man verkligen kände av sjögången. Aurora Botnia ansluts till el i land i Vasa över natten, där det också bunkras.

– Däcksbesättningen på fartyget fick specialutbildning i bunkring, men det lär man sig också. Fartyget bunkras två gånger i veckan i Vasa, dit flytande naturgas transporteras med lastbil. Förutom LNG kan fartyget också använda biogas som bränsle.

M/s Aurora Botnia har 1 500 filmeter och två fraktdäck.

– Nu får vi med oss mycket gods som tidigare hade fått vänta på bättre dagar i land, dvs. lasten hade fått transporteras längs andra rutter. Med Aurora Botnia kan vi transportera såväl överhöga som överbreda laster, säger Byholm om det höga lastutrymmet, som är något att vara stolt över – och så breda laster har det inte varit att de inte skulle få plats i fartyget.

Aurora Botnia har transporterat extremt mycket frakt ända sedan starten.

– Fartyget har varit välanvänt, hojtar Byholm och går iväg för att förtöja fartyget, som är på väg in i Vasa.

Skandinavisk design och skandinaviska parfymer i butiken

Butiksansvarig **Nora Herrala** åker till arbetet i Vasa från Karis. Hon har arbetat länge i butiken på M/s Silja Serenade. I ➤



BUTIKSANSVARIG NORA HERRALA



SERVITRISEN EMILIA NYQVIST

höstas var hon permitterad i ett par veckor, tills hon kontaktades från Vasa.

– Jag är glad att man kom ihåg mig efter flera år och erbjöd mig arbete. Jag har ett tidsbestämt avtal fram till slutet av december, berättar Herrala.

– Fartyget har en välkomnande känsla och bra laganda, alla hjälper varandra, beskriver hon stämningen på det nya fartyget.

Det säljs inga tax free-produkter på M/s Aurora Botnia, men butiken är ändå full av folk.

– Godis säljer bra. Parfymerna i butiken har också ett bra pris-kvalitets-förhållande, säger Herrala.

När man går in i butiken får man först syn på inredningsprodukter i minimalistisk stil från svenska *Ernst*.

– Ernst säljs inte på andra fartyg. Serien lockar framför allt svenskar, men Herrala har märkt att allt fler finländare också köper produkterna.

Skärgårdsdelikatesser på fiskbordet

Alla restauranger – å la carte, baren, kaféet och mässen – är placerade runt fartygets

hjärta, alltså köket. Köket har ett arbetsutrymme på 200 kvm.

– På det gamla fartyget fick man springa 50 meter i varje riktning när man skulle hämta något i köket. Nu räcker det att öppna en dörr för att komma åt allt, förklarar intendent Markus Backlund.

Man försöker också erbjuda passagerarna en så enkel och smidig kryssningsupplevelse som möjligt. Alla funktioner på fartyget fungerar med ett kort.

– För att komma in i buffén håller man upp sitt landgångskort mot en maskin, vilket gör att man snabbt kommer in i restaurangen och slipper köa i onödan.

I restaurangsalen gör servitrisen **Emilia Nyqvist** från Vasa klart dukningen.

– Jag började här i oktober. Fartyget känns redan som min egen miljö, berättar Nyqvist, som tidigare arbetat inom turistbranschen.

Bakom fönstren i restaurangsalen *Saaristolaispöytä* med drygt 100 platser öppnar ett magnifikt sjölandskap upp sig. Sjöresan från Vasa till Umeå tar 3,5 timmar. Under kryssningen hinner man gott och väl

äta och även vila. På M/s Aurora Botnia serverar man närproducerad mat av hög kvalitet till bra pris.

– Fiskbordet består av skärgårdsdelikatesser. Maten på fartyget har fått mycket beröm, säger servitris Nyqvist.

Hurdana specialiteter erbjuds då i M/s Aurora Botnias restaurang *Saaristolaispöytä*? Det kan kallskänkan **Marita Periaho** och kocken **Alexander Häggdahl**, som stökar runt i köket, svara på.

– Räkröra är en av våra hitprodukter, säger Periaho och drar ut en låda med färdig räkröra.

– Vi erbjuder också t.ex. gräddsik, skal-djurscheesecake och många andra delikatesser på ett skärgårdsbord, inklusive traditionella kräfter, som finns i tre sorter. Älgköttet tillagar vi själva och på förrättsbordet finns det naturligtvis Västerbottenostpaj.

Menyn på buffén görs om i slutet av november och får ett jultema med skinka och lådor. På Wasaline satsar man på kvalitet. Färskheten och kvaliteten samt varuleverantörerna väljs ut noggrant.

– Vi tillagar maten själva från grunden i



KALLSKÄNKAN MARITA PERIAHO



Kocken Alexander Häggdahl började på M/s Aurora Botnia i augusti och praktiserade på Wasaline för två år sedan. Nu erbjuds han arbete på det här fartyget. Det är definitivt bra att arbeta på en "närlinje", berättar han.



SERVITRISEN JENNIFER SALO

den mån det är möjligt, förklarar kallskänkan.

Periaho kommer ursprungligen från Sydösterbotten och bor i Seinäjoki. Arbetsresan till Vasa är kort. Innan hon började som sjöman arbetade hon hela sitt yrkesliv inom hotell- och restaurangbranschen.

– Detta är mitt fjärde år till havs, säger kallskänkan.

Fördelen med sjömansarbetet är de långa ledigveckorna.

– Och så är ju detta ett nytt, fantastiskt fartyg, säger hon och berömmar de väl fungerande arbetsutrymmena i köket.

Passagerarfartyget förenar Vasa med Umeå

I kaféet som rymmer 220 gäster arbetar servitrisen **Jennifer Salo** från Vasa. Hon arbetar normalt sett i á la carte-restaurangen, men vid behov också i kaféet. Enligt Salo är det bästa med fartyget besättningen.

– Vi har en riktigt bra besättning och laganda. Vi skrattar mycket på jobbet, här är man inte allvarlig, berättar hon.

Den goda stämningen sprider sig också till passagerarna, och kunderna har enligt

Salo gett såväl det nya fartyget som servicen god respons. Aurora Botnias tysta och jämna gång har också noterats. Kaféet är ljust och fräscht. M/s Aurora Botnia lämnade Vasa på morgonen och solen stiger som bäst upp bakom horisonten. Himlen bjuder på sitt allra bästa och landskapet är som en gyllenröd målning.

– Så här vackert och fantastiskt väder har vi inte haft på ett tag, säger Salo bakom kassan.

Salo började på Wasaline på M/s Wasa Express 2017 och arbetar som extrapersonal. Vid sidan om arbetet till havs studerar hon psykologi i Vasa.

– På Aurora Botnia reser det också många studerande som går i skola i Umeå. Folk reser över Kvarken för att träffa släktingar och vänner. Ett passagerarfartyg mellan Vasa och Umeå är livsviktigt för invånarna i regionerna, säger Salo om ruttens betydelse.

Tillbaka i arbete efter lång permittering

Bartendern **Joel Myntti** och hans kollega **Janne Hiltunen** strålar som solar bakom bardisken. Orsaken är tydlig: ett splittrnytt

fartyg och arbete efter lång permittering.

– Det var underbart att få arbeta igen och så till råga på allt på det här nya fartyget, säger Joel Myntti från Vasa med ett leende.

Bakom sig har han 1,3 års permittering på grund av coronapandemin. Myntti har arbetat på Viking Line sedan 2014, först på M/s Rosella vid sidan om sina studier och sedan på M/s Gabriella.

– Man kan inte annat än le. Det nya fartyget är fantastiskt och erbjuder nya möjligheter, sammanfattar Myntti.

Han bor på Replot i Vasa och kan nu se kännetecknet för sin ö genom fönstret på arbetsplatsen: Replotbron.

– Det får mig att tänka på den gamla goda tiden och Vasafartygen.

Bartender Janne Hiltunen är också nöjd med sitt liv.

– Detta är min tredje dag på det här fartyget, så jag är fortfarande rätt ny, berättar han.

Dryckerna blandar han dock till i en handvändning, då även han har gedigna yrkeskunskaper. >>



JANNE HILTUNEN (VÄNSTER) OCH HANS KOLLEGA JOEL MYNTTI (HÖGER).

– Jag kommer ursprungligen från Sverige och flyttade till Finland 2002. Jag arbetade på Silja i 19 år under svensk flagg, berättar han.

Till följd av coronapandemin sade rederyt upp personal på fartyg under svensk flagg.

– 300 besättningsmedlemmar och 10–15 chefer sades upp, säger Hiltunen om situationen för M/s Galaxy.

Hiltunen och hans många kollegor miste sin arbetsplats. Att förlora jobbet var så klart ett hårt slag.

– Det räckte inte ens med 25 år i företaget för att rädda jobben. Många tog det hårt och

kände att pandemin används som ursäkt för att säga upp dem, berättar Hiltunen.

– Själv klarade jag 19 år i företaget utan uppsägning, säger Hiltunen och vänder sin egen förlust till vinst med bartenderhumor.

Före den officiella uppsägningen hann Hiltunen vara permitterad i land i nio månader.

– Så snart coronapandemin började satte jag igång med att bygga ett eget bryggeri i Åbo, berättar Hiltunen.

Med lång erfarenhet från branschen och specialiserad på öl hade han länge drömt om ett eget bryggeri. Han hade sett en gammal tegelbyggnad från 1874 intill

Logomo i Åbo, som han drömde om.

– Jag hyrde byggnaden och under permitteringen drog jag in nya avlopp och vatten med mera. Jag köpte också en tågagn som jag ställde framför bryggeriet. Det är en normal, 27 meter lång InterCity-vagn. Där ska jag bygga en restaurang, förklarar han.

Om coronapandemin fört något gott med sig så är det att människor som har möjlighet till det har kunnat uppfylla sina drömmar. Det egna bryggeriet är fortfarande under uppbyggnad och Hiltunen kommer inte att sluta arbeta till havs när det någon dag öppnas heller.



HYTTVÄRDINNAN MALIN HJÄRPPE



Om man räknar ihop alla sittplatser i de olika restaurangerna och andra platser på M/s Aurora Botnia, får man fler än den totala passagerarmängden 800.

Vasabornas stolthet

Glada och humoristiska **Hanna Carlsson** arbetar som servitris på M/s Aurora Botnia.

– Jag började på Wasaline 2019 och har haft olika uppgifter lite här och var på fartyget. Nu vikarierar jag här i informationen, säger Carlsson om sina många arbeten.

Vasabon Carlsson arbetade redan som ung på Silja och Vasafartygen med start 1988. Sedan fick hon barn och ett arbete i land. Nu fick hon chans att jobba till havs igen. För Carlsson är det nya passagerarfartyget utan tvekan något att vara stolt över.

– Alla Vasabor känner att M/s Aurora Botnia är vårt eget fartyg, förklarar hon.

Ekologiskt och rent kryssningsresande

Hyttvärdinnan **Malin Hjärppe** byter raskt lakan då fartyget åker tillbaka till Vasa från Umeå. M/s Aurora Botnia har 68 passage-rarhytter plus ett antal besättningshytter. Fartygets inredning är hållbar, men också ekologisk. Till exempel är mattorna i hytterna tillverkade av gamla fisknät. Hytterna har också golvvärme, vilket gör att golven alltid är torra.

På **toaletterna** finns det en blå städlampa, något man hämtat från sjukhusvärlden. Ljuset och beläggningen dödar bakterier.

– För närvarande genomför man en stu-

die om just detta. Lösningen är rätt fungerande och bakterierna dör på ytan, berättar intendent Markus Backlund.

Kaféets bord och andra möbler är tillverkade av återvunnen plast. Om man vill byta ut dem mot en annan modell lossar man delarna, hackar dem i bitar och gjuter nya.

Business Lounge & Comfort Lounge

Business Lounge har 34 sittplatser och Comfort Lounge 42 sittplatser. Om man räknar ihop alla sittplatser i de olika restaurangerna och andra platser på M/s Aurora Botnia, får man fler än den totala passagerarmängden 800. [↓](#)



Det finns alltid jobb för kompetenta sjöfarare

Så småningom förs nya fartyg in under finsk flagg. Samtidigt lider sjöfarten av arbetskraftsbrist. Redan nu är det utmanande att hitta finländsk arbetskraft inom vissa sjöyrken.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD JOOSUA LEHTINEN / LÄNSI-SUOMI

Ville Käldeström som är kontaktperson på Havsförmedlingen på Egentliga Finlands arbets- och näringsbyrå är oroad.

– Jag vill att man nu allmänt inser den här saken så att vi inte om ett eller två år är i den situationen att man helt enkelt inte hittar finländska sjöfarare fastän det skulle finnas jobb.

Havsförmedlingen fungerar som en länk mellan rederierna och de arbetssökande: Man försöker hitta arbetskraft för rederierna och arbete för de arbetslösa arbetssökande. För tillfället lider sjöfarten av arbetskraftsbrist.

– Det råder till exempel skriande brist på fartygselektriker. Sådana finns knappt alls som arbetslösa eller permitterade. Det

finns inte heller maskinbefäl att få: För tillfället är jämnt noll personer med maskinmästarbehörighet arbetslös eller permitterad, beskriver Käldeström läget.

Det finns jobb av alla slag ombord.

– Det finns jobb för alla poster. Det enda som det inte är akut brist på är personer med sjökaptensexamen, sådana finns det att tillgå. Om läget fortsätter så för befälets

Sjömans-Unionens ombudsmän Jessica Troberg (till vänster) och Pia Levin samt Havsförmedlingens kontaktperson Ville Källdström från Egentliga Finlands TE-byrå på sjönätverksdagen i Raumo i början av november.

Fartyg förs under finsk flagg, och finländskt sjöfolk behövs



del är det bra och det finns en klar jämvikt.

Men manskap behövs det mera av till sjöss.

– På manskapssidan finns det något-sånär gott om matroser och lättmatroser, men det finns verkligt få båtsmän permitterade eller utan jobb för tillfället. Det samma gäller reparationsmontörer (för maskinrummet). Maskinmän eller maskinvaktmän finns det inte heller många av.

Havsförmedlingens kontaktperson Ville Källdström tycker att det kunde finnas flera finländska sjömän "i reserven". Speciellt ifråga om fartygens driftsmanskap är läget alarmerande.

Mera jobb bland manskapet

Om man vill ha en bombsäker arbetsplats i framtiden så lönar det sig att först läsa grundexamen i sjöfart och sedan inrikta sig antingen mot sjöfartselektriker eller maskinbefäl, exemplifierar Källdström.

– Man kan till exempel gå på vaktmaskinmästarlinjen och sedan fortsätta till sjöfartsingenjör.

– Alla behöver ändå inte studera maskin- eller elteknik utan det finns arbete till sjöss också på andra poster, understryker Källdström.

Vid Havsförmedlingen på Egentliga Finlands arbets- och näringsbyrå påminner man om att det går att göra en fin och meningsfull karriär i manskapsuppgifter.

– Det är inte illa att förbli en del av manskapet och vara nöjd med sin bana. Sannolikt finns det också i framtiden flera arbetsplatser i manskapet än bland befälet, påminner Källdström.

Men en kompetent sjöfarare har ändå alltid lätt att få jobb, menar Källdström.

– Det finns jobb i framtiden för kompe-

tenta sjöarbetstagare, i vilken position som helst ombord.

Bara ett fåtal av Havsförmedlingens arbetsplatser annonseras offentligt

Jämfört med flera andra branscher är sjöfarten rätt gammaldags vad arbetsförmedling beträffar.

– Det är mycket få platser som annonseras ut offentligt. Det är mycket sällan som sådana dyker upp på TE-tjänsternas sidor, på sin höjd ett tiotal om året, säger Källdström.

Sjöfararna söker i stor utsträckning jobb via sina egna kontakter, likaså rederierna.

– Folk skickar öppna arbetsansökningar till rederierna, och ringer upp. Tjänsten Linkedin används också i någon mån till rekrytering inom sjöfarten.

Men Arbets- och näringsbyråns Havsförmedling är en beaktansvärd aktör inom arbetsförmedlingen och den förmedlar under årets lopp många platser.

– Via Havsförmedlingen hittas varje år många arbetsplatser.

Ville Källdström knogar på som kontaktperson för att sammanföra arbetsplatser och arbetstagare.

– Alla arbetssökande blir inte kunder hos TE-tjänsten eftersom de till exempel redan kan ha fått klartecken för att fortsätta jobba annanstans då deras tidsbundna kontrakt tar slut.

Sköt om byråkratin och behörigheterna

Det finns mycket "byråkrati" som en sjöfarare måste vara uppmärksam själv då det gäller det egna yrket och den egna behörigheten.

– Det gäller för en sjöfarare att vara skärpt så att hen har alla papper och behö-

righeter som behövs i skick för att jobb i Finland på fartyg under finsk flagg, säger Källdström och uppmanar alla att då och då kontrollera sina egna papper.

Han vet att man kanske ser annorlunda på saken under andra flaggstater.

– Om du till exempel seglat länge under norsk flagg och sedan söker jobb i Finland så finns det skillnad på systemen.

Hur kan sysselsättningen förbättras?

Det huvudsakliga budskapet från Havsförmedlingen är att finländskt sjöfolk kommer att behövas också framgent. Med tanke på försörjningsberedskapen får Finland inte råka i ett sådant läge att man inte mera har sjömän.

– Hur skall vi förbättra läget? Hur får vi nya sjöfarare att intressera sig för branschen, frågar sig Källdström.

– Sällan stöter man till exempel i sociala media på meddelanden som skulle locka med "Hej, sök dig till sjöss som fartygselektriker!"

– Man borde också i grundskolan tala om att sjömansyrket finns och att det är något man kan leva på.

Ville Källdström ser sjöfartens arbetskraftsbrist som ett stort hot och vill tackla utmaningen innan det är för sent.

– Olika organisationer har säkert långt samma ambitioner i frågan, men de ser den från olika håll. Jag tror att alla är måna om att förse branschen med flera finländska sjöfarare.

– Havsförmedlingen i Egentliga Finlands arbets- och näringsbyrå ordnar nästa år en dag till vilken vi inbjuder rederier, fackförbund och utbildningsanstalter. Vi skall sedan tillsammans fundera på vad man kan göra åt situationen, har Källdström planerat. 

DET ALLA, SOM VEDERBÖR, TILL EFTERRÄTTELSE LÄNDER

TEXT SANNALEENA KALLIO

SJÖMANNEN: Om en tvist som rör ett arbetsförhållande inte går att lösa mellan arbetstagaren och arbetsgivaren ens med hjälp av förtroendemannen eller i tvisteförhandlingar mellan fackförbundet och arbetsgivarens representanter, vad händer då? Överlämnas målet alltid först till tingsrätten? Hur går rättegången till?

JURISTEN: Om man trots försök inte når en förlikning måste man fundera på om tvisten ska överlämnas till domstol för avgörande eller om man ska överlämna målet för fortsatt handläggning. Tvister som rör arbetsavtalsförhållanden handläggs såväl vid allmänna domstolar som vid arbetsdomstolen. Allmänna domstolar är **tingsrätten**, **hovrätten** och längst upp **högsta domstolen (HD)**. Handläggningen av målet börjar alltid längst ner, dvs. vid tingsrätten. Ändring i tingsrättens avgörande görs genom att överklaga till hovrätten. Målet tas upp till handläggning i hovrätten om den beviljar målet tillstånd till fortsatt handläggning. Högsta domstolen handlägger överklaganden av hovrättens avgöranden. För att högsta domstolen ska ta upp målet till handläggning krävs ett beviljat prövningstillstånd. Ansökan om prövningstillstånd ska motiveras separat. Det är alltså ingen självklarhet att alla avgöranden från tingsrätten eller hovrätten som parten är missnöjd med tas upp i nästa instans. Högsta domstolens domslut kan inte längre överklagas, dvs. det vinner laga kraft direkt.

I Finland finns det 20 tingsrätter. Tingsrättens avgörande överklagas till den hovrätt vars domsaga tingsrätten tillhör. Det finns fem hovrätter: I Helsingfors, Åbo, Vasa, Rovaniemi och Kuopio (kallad Östra Finlands hovrätt). Högsta domstolen ligger i Helsingfors i närheten av Presidentens slott.

Om tvisten rör iakttagande av ett kollektivavtal överlämnas målet direkt till **arbetsdomstolen (AD)** för avgörande. Där är rättegångsparterna i princip parterna i kollektivavtalet, dvs. arbetstagar- och arbetsgivarorganisationerna. Arbetsdomstolens behörighet omfattar frågor om kollektivavtalets giltighet, bestånd, innebörd och tolkning av en viss punkt samt om huruvida ett visst förfarande är i enlighet med kollektivavtalet. I samband med en sådan fråga kan arbetsdomstolen också avgöra ett krav på påföljd, t.ex. storlek på skadestånd. På så sätt kan tvister lösas i sin helhet vid en domstol och behöver inte tröskas flera gånger vid olika domstolar. En allmän domstol kan be om "handräckning", dvs. ett utlåtande från arbetsdomstolen i mål som omfattas av dess behörighet. Arbetsdomstolens domslut vinner omedelbart laga kraft och kan inte överklagas.

Finlands medlemskap i EU medför att nationella domstolar har rätt och i en del fall skyldighet att också hänskjuta målet till **Europeiska Unionens domstol (EUD)** för avgörande. Det rör de pågående mål som innefattar en fråga som omfattas av EU-rätt och där man behöver ett förhandsavgörande.

Rättegången som förfarande följer vanligtvis alltid samma mönster. Målet inleds med en *stämningsansökan* från käranden till domstolen. Svaranden, ur arbetstagarens och fackförbundets synvinkel arbetsgivaren eller arbetsgivarorganisationen, ger ett skriftligt *svaromål* på stämningen. Skriftlig förberedelse och skriftväxling kan vid behov fortsätta längre. Därefter hålls ett muntligt *förbere-delsesammanträde*, där man går igenom målet ytligt och utreder vilka omständigheter som är stridiga och ostridiga. Under förberedelsen dryftar man också under ledning av domaren om målet kan avgöras genom förlikning. Efter förberedelsen följer *huvudförhand-lingen*, där ombuden för parterna i tvisten framför sin talan, fram-lägger skriftliga bevis och hör vittnen, varefter man håller en pläde-ring. Under sammanträdena fokuserar man bara på handläggning av det rättsproblem som begränsats i den skriftliga förberedelsen. Där diskuterar man alltså inte t.ex. mer omfattande vilka missför-hållanden arbetstagaren har upplevt under sitt arbetsförhållande i arbetsgivarens tjänst. Efter huvudförhandlingen börjar domaren och sekreteraren skriva ett domslut, som skickas till parterna nå-gon gång, ibland mycket, senare efter huvudförhandlingen. Dom-stolarnas avgöranden publiceras på domstolarnas webbsidor och på Finlex (finlex.fi). EUD:s domslut och rättegångshandlingar finns i tjänsten Eurlex (eu-lex.europa.eu).

Som kuriositet kan också nämnas att man i kollektivavtalen för utrikesfarten också har enats om möjligheten att avgöra en fråga som rör tolkningen och tillämpningen av kollektivavtalet i ett **skil-jemanna-förfarande** i enlighet med bestämmelserna i den lag som rör det. Vilken som helst expert som utses av kollektivavtalsparter-na kan agera skiljeman. Skiljemanna-förfarandet har använts en gång i Sjömans-Unionens historia, år 2014. Målet rörde ett passa-gerarfartygsavtal och fastställande av lön under moderskaps- och faderskapsledigheter.

Det alla, som vederbör, till efterrättelse länder – med dessa ord avslutas alla domslut från högsta domstolen.

Frågor är välkomna: sannaleena.kallio@smu.fi

Uttalande 23.11.2021

Det finns jobb på finska fartyg, arbetskraft behövs

Så småningom introduceras nya fartyg under finsk flagg. Samtidigt lider sjöfarten av arbetskraftsbrist. Redan nu är det utmanande att hitta finländska sjöfarare inom vissa sjöyrken.

Det finns mera arbete än det finns arbetskraft ombord på finländska fartyg. För närvarande rekryteras nya besättningar för flera nya fartyg som introduceras under finsk flagg.

Det råder till exempel skriande brist på fartygselektriker. Sådana finns knappt alls som arbetslösa eller permitterade, bekräftar kontaktpersonen **Ville Källdström** på Egentliga Finlands arbets- och näringsbyrås Havsförmedling.

”Det finns jobb av alla slag ombord. Det kunde finnas flera finländska sjömän ”i reserven”. Speciellt ifråga om fartygens driftsmanskap är läget alarmerande.”

Det behövs arbetstagare för olika jobb på finländska fartyg: på däck (lättmatros, matros, purser och reparatör) samt i kök, restauranger och hyttavdelningar. Framtidsutsikterna för finländsk sjöfart är goda och det finns gott om arbete både nu och framöver.

Under det gångna året har det introducerats nya fartyg under finsk flagg, och flera är på väg. Det finns jobb i framtiden för kompetenta sjöfarare i vilken position som helst ombord, säger man på Egentliga Finlands arbets- och näringsbyrås Havsförmedling.

Besättningarna på finländska passagerarfartyg är utmattade

Bland de branscher som drabbats hårdast av coronapandemin finns den finländska kryssningstrafiken. Den låg länge helt nere och startade på nytt först i somras. Tidvis jobbas det med mycket liten personalstyrka ombord på passagerarfartygen. Läget har lett till allt fler utmattade sjöfarare och allt större sjukfrånvaro. Man gör nu med en mindre personal det arbete som före coronapandemin sköttes med en normal personalstyrka.

En del av sjömännen som jobbar på passagerarfartygen har haft arbete bara tidvis. Det förefaller lite som om arbetsgivarna utnyttjar situationen och försöker göra det lilla antalet arbetstagare till ”det nya normala”.

Permitteringarna har speciellt drabbat de yngre sjöfararna och för dem som har familj är den ekonomiska situationen utmanande. En sjöfarare som får jobba bara under veckosluten kan inte försörja sig. Permitterade sjöfarare tvekar att ta emot tillfälliga jobb. Ibland erbjuds jobb med mycket kort varsel. ⚓

Brahestads stålverk gör i framtiden världens utsläppsfriaste stålverk

I framtiden är SSAB:s stålverk i Brahestad en producent som resten av världen följer efter. Stålverket i Brahestad bereder sig på att tillverka vätereducerat, alltså utsläppsfritt, stål som görs av återvunnet stål. Mera ekologiskt stål finns inte.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD ESL SHIPPING, ARCTIA OCH JÄLJEN JÄTTILÄINEN

Det har investerats mycket i SSAB:s stålverk i Brahestad under de senaste åren för att göra fabriken koldioxidfri.

– Det kommer att göras ännu mera investeringar i produktionen av hybridstål, berättar **Pauli Sarpola**, VD för Raahan Sata-ma Oy (Brahestads hamn).

Fabriken i Brahestad är för tillfället den största källan till koldioxidutsläpp i landet, men avsikten är att inom 20 år få ner fabriken utsläpp till noll. Det kan kanske ske redan tidigare, för staten tog i september ett fastare tag om sin ägarandel på 6,3 procent av aktiekapitalet och underställde det statsrådets kansli direkt. Man kan hoppas

att ägarstyrningsministern **Tytti Tuppurainen** som är hemma från Uleåborg förstår värdet av grönt stål för Finlands framtid. Och det kan väl vara så, för ägarstyrningsminister Tuppurainen leder som bäst en utredning kring grundandet av ett statligt vätebolag.





Grön väte är utsläppsfri, men dyr

Med väte kan man tillverka produkter utsläppsfritt men det blir dyrt. Väteekonomin kräver stora investeringar i elnät, gasrör och distribution till trafiken, vilket betyder att finska staten kan bli tvungen att tänka på effektivare åtgärder för att påskynda teknologiskiftet. Teknologin förutsätter forskning, och framför allt måste produktionskostnaderna fås ner.

Om Brahestads stålverk helt övergår till vätereduktion skulle dess elförbrukning uppskattningsvis sex-sjufaldigas. Därför måste man få ner priset på elöverföring.

– Sverige kör om Finland med sin billigare ström. Vi har diskuterat stamnätet Fingrids prissättning med ministern. Något borde göras åt priset på elöverföring, kräver Brahestads stadsdirektör **Ari Nurkkala**.

Men uppe i Bottenviken går det också att tänka sig lösningar som skulle ge Brahestads stålverk egen kraft.

– Vi planerar att i framtiden få ström från vindkraftverk direkt till fabriken så att vi inte är beroende av nätet, berättar Nurkkala.

I framtiden är Brahestads stål utsläppsfritt

Förberedelserna för att producera återvunnet stål i SSAB:s stålverk i Brahestad är redan i full gång. SSAB tänker ersätta sina gamla masugnar med med ljusbågeugnar, som redan provas i ett pilotprojekt i Sverige.

– SSAB planerar att först ersätta masugnen i svenska Oxelösund år 2025, Brahestads ena masugn fram till 2030 och Brahestads andra masugn samt Luleås masugn fram till år 2040. SSAB letar ändå som bäst efter olika sätt att förkorta tidtabellen, uppger SSAB:s koncerninformation.

I Brahestad har man framställt stål allt sedan 1960-talet och hela stadens funktioner har utformats kring det.

– Inklusive underleverantörer sysselsätter Brahestads stålverk över 4 000 personer. Vi gör allt vi kan för att fabriken verksamhet skall fortsätta, berättar stadsdirektör Ari Nurkkala för tidningen Sjömannen.

SSAB är globalt sett en av de första aktörerna som utvecklar grönt stål. Många andra stater, till exempel Kina, använder ännu en teknologi som bygger på gamla sätt att pro-

ducera stål. Då man skall reducera utsläpp har SSAB ett rejält försprång.

Från och med 2026 levererar SSAB fossilfritt stål till Peab

Ståltillverkaren SSAB och det svenska byggbolaget Peab berättade 5.10.2021 att de avtalat om samarbete kring användningen av fossilfritt stål. Peab avser att börja använda fossilfritt stål i sina byggprojekt från och med 2026. Peab är det första byggbolag som anmäler sig som köpare av SSAB:s fossilfria stål. Peab avser att fungera helt klimatneutralt senast år 2045.

Vadslagning

Björn Wahlroos som är styrelseordförande för Sampo och UPM sa i pressen 1.10.2021 att han "slår vad om att Finland i något skede inom de närmaste tio åren kommer att lösa Finlands utsläppsproblem genom att stänga Brahestads stålverk".

Wahlroos preciserade med att "jag får slå vad om det eftersom jag inte vet något om saken".

Centerriksdagsledamoten **Hanna-Leena Mattila** från Brahestad hann redan ➤

reagera förtrytsamt på Nalle Wahlroos uttalande om stålverket: "Om man är tillräckligt arrogant så kan man ta ställning också till sådant som man säger sig inte veta någonting om".

Hanna-Leena Mattila har rakt motsatt uppfattning om framtidsutsikterna för SSAB:s fabrik i Brahestad.

– De som vet någonting säger att utsikterna och priset på stål är sådant att det inte borde finnas affärsekonomiska moln på Brahestads himmel. SSAB utvecklar ständigt nya metoder och stål utan koldioxidavtryck kommer att vara en enorm försäljningstrumf, påminde Mattila om i Suomenmaa 1.10.2021.

Inte heller de "spågummor" som offentligt slagit vad om saken i Brahestads hamn ses som något spöke. VD:n för Raahen Satama Oy Pauli Sarpola ser lugnt på läget.

– Enligt vad jag lärt mig om hybridtillverkning av stål så kan vätereduktionen i framtiden ske i Brahestad, men den kan också ske i Sverige. Det betyder inte ändå att fabriken stängs om vätereduktionen görs annanstans än här, vet VD Pauli Sarpola.

Finländska företag säljs till Sverige – varför?

Diskussionen om Brahestads stålverk gäller inte enbart utsläppsfrågor utan det kan också röra kommersiella intressen eftersom SSAB är svenskt. Stålkoncernen SSAB köpte 2014 Rautaruukki för 1,1 miljarder euro. I Finland var inte alla nöjda med affären – åter sålde finska staten ut ett av sina företag. Rautaruukki grundades 1960 som statsbolag för att trygga den inhemska varvs- och övriga industrins tillgång på råvaror, och till att börja med använde bolaget inhemsk malm. Tillsammans med finska staten delgot Outokumpu, Valmet, Wärtsilä, Rauma-Repola och Fiskars i grun-

dandet av Rautaruukki. Brahestad fick den första västerländska stålfabrik där man började tillverka stål med den ekonomiska metoden för kontinuerlig gjutning istället för traditionella gjutning i formar.

Tiina Helenius som är chefsekonom på pensionsförsäkringsbolaget Elo frågade sig 2020 varför framgångsrika finländska företag så lätt säljs till utlandet.

– Under de senaste årtiondena har många företag sålts från Finland till grannen i väster. Enligt pensionsförsäkringsbolaget Elos chefsekonom Tiina Helenius får svenska företag nyttan av "kapitalets borgar" som har samlat förmögenhet rentav i århundraden, skriver Aamulehti om saken 18.7.2020.

Enligt Elos chefsekonom Tiina Helenius borde företagen växa sig större i Finland.

– Det kan inte helt vara frågan om kapital, för om man har goda idéer och företag så får man finansiering också på internationella kapitalmarknader, säger Helenius.

Aamulehti räknar i sin artikel upp svenska företagsköp i Finland, såsom Rautaruukki, Sonera, Artek och MTV. Under de senaste årtiondena har många finländska företag sålts till Sverige såsom WSOY, Sato, Musti ja Mirri och Sonera.

– Håller Finland på att bli en dotterbolagsökonomi? Flera finländska företag har på senare år blivit svenskägda, men handeln i motsatt riktning har varit mycket mindre.

Över 80 procent av produkterna från Brahestads hamn transporteras med finländska fartyg

Räknat i ton är Brahestads hamn en av Finlands största. Från Brahestad skeppas stål, råvaror, sågvaror, projektlaster, i någon mån containers samt kemikalier, bulkvaror – allt tänkbart.

Av alla transporter från Brahestad går i ton räknat över 80 procent på finländska kölar.

Det här är en hög andel jämfört med andra finländska hamnar, visar Statistikcentralens statistik för utrikessjöfart. Brahestad trafikeras bland annat av fartyg ägda av *ESL Shipping*, *Meriaura* och *Prima Shipping*.

– I år kommer Brahestads hamn upp till 5,6 miljoner transporterade ton. Så gott som alla segment växer: sågvarorna, projektlasterna, bulklasterna till fabriken och produktlasterna, säger hamnbolagets VD Pauli Sarpola med ledning av statistiken.

Färdigt att ta emot återvinningsstål

I synnerhet Brahestads stålverks produkter skeppas i stor utsträckning ut. Finländska ESL Shipping förser fabriken med råvaror och rederiets dotterbolag *AtoB@C* sköter transporten av färdiga produkter. ESL Shipping köpte det svenska rederiet *AtoB@C* år 2018.

– Som bäst går vi igenom nästa års produktion. De närmaste åren ser det bra ut och produktionen går för fullt. Men det är en annan sak om stålmarknaden svajar, då syns det också hos oss, konstaterar Sarpola om de ljusa utsikterna för Brahestads hamn.

– Globalt kommer användningen av återvunnet stål att öka då kolbaserad malm lämnas bort och ersätts av återvunnet stål, säger Brahestads hamns VD Pauli Sarpola.

Därför planerar han redan mottagandet av återvunnet stål. Sådan kommer i olika kvaliteter.

– Globalt tror stålindustrin att man kommer att trefaldiga användningen av återvunnet stål. Det blir möjligt då man använder ljusbågeugnar som kan svälja återvunnet stålskrot.

Eftersom återvunnet stålskrot behövs som råvara inte bara från Finland så kan det sysselsätta sjötransporterna.

– Visst har vi haft tankar på detta men vi har inte talat så mycket om det än så länge. Det måste planeras först innan vi kan pre-

sentera och förverkliga saker, gläntar Sarpola på förhänget.

Enligt bedömningar har Brahestads hamn sammanlagt 675 fartygsbesök fram till slutet av 2021.

– Trafiken till England har ökat något, dit har man transporterat sågvaror, det är en växande trend. Tidigare har sågvaror skickats som enstaka containers med stål-fartygen, men nu har det rentav åkt enskilda fartyg med sågvaror. Sågvarorna åker från Brahestad främst med fartyg från AtoB@C.

Via Brahestads hamn åker specialtransporter

Brahestads hamn består av två delar: La-paluoto som ägs av Raahen Satama Oy och SSAB:s hamndel som ägs av SSAB.

– Hooli Stevedoring Oy sysselsätter omkring 50 stuveriarbetare och säkert lika många på fabrikens sida, plus funktionärerna. I Brahestads hamn jobbar över ett-hundra personer och dessutom den indirekta arbetskraften, räknar hamnbolagets VD Pauli Sarpola.

Det kommer mycket specialtransporter som delar av vindkraftverk via hamnen.

– Vindkraften ger sysselsättning både där den ställs upp och här i hamnen där det görs montering.

Under planering är också kärnkraftverket Hanhikivi i Pyhäjoki, Fennovoimas projekt.

– Projektet vaknade till liv i somras igen. Det har dragit ut på tiden med tillstånd-projektet men nu har det antytts att tillståndet kan komma år 2022.

Om kärnkraftsbygget blir av så får sjöfarten sysselsättning.

– Det hänger mycket sjötrafik ihop med bygget av kärnkraftverket. Jag vet att också finländska rederier deltar i det, säger Brahestads hamns vd.

Det finns också mycket träförädling i Brahestad, som fabriker för huselement.

– Än så länge åker största delen av elementen med lastbil, men det skulle också vara rakt och effektivt att transportera sjövägen.

– Ibland frågas det om vi kunde leverera element med fartyg och saken har också diskuterats. Det skulle vara förnuftigt att använda sjötransporter då det gäller stora projekt, vet Pauli Sarpola, vd för Raahen Satama Oy. 📍



Presentation av riksdagens Havsgrupp och Havsakademi

Riksdagen har en Havsgrupp med riksdagsledamot Kristiina Salonen (SDP) från Raumo som ordförande och riksdagsledamot Mats Löfström (Sr) från Åland som vice ordförande.

TEXT OCH SAANA LAMMINSIVU

Riksdagens Havsgrupp grundades 2011.

– Gruppen grundades av **Sauli Ahvenjärvi** (KD) från Raumo, som innan han kom till riksdagen arbetade bland annat som lärare på SAMK. Jag gick med i gruppens verksamhet så snart den grundades, berättar **Kristiina Salonen**, nuvarande ordförande för Havsgruppen.

Efter Ahvenjärvi var riksdagsledamot **Kari Uotila** (VF), före detta huvudförtroendeman vid Helsingfors varv, ordförande för Havsgruppen. Han lämnade riksdagen 2019 och bad Kristiina Salonen att bli ordförande för gruppen, vilket hon gick med på.

– Havsgruppens nya mandatperiod (2019) fick en fartfylld start och vi fick nya medlemmar. Sedan slog pandemin till och verksamheten saktade ner, berättar Salonen.

Havsgruppens verksamhet har expanderat genom åren

Genom åren har anledningarna till att riksdagsledamöterna gått med i Havsgruppen blivit allt fler och man har diskuterat om gruppen även ska rikta in sig på miljöfrågor.

– Som ordförande föredrar jag att vi fokuserar på frågor som rör havsklustret, sjöfarten och sjöfartsindustrin. Där finns det tillräckligt att göra. För en tid sedan grundades en grupp i riksdagen som fokuserar t.ex. på att förbättra situationen i Skärgårdshavet och jag tycker det är bra att det uppstår grupper som fokuserar på just havets tillstånd.

Havsakademin

Riksdagsledamot Kristiina Salonen föreslog också en Havsakademi för riksdagsledamöter, vars verksamhet startade 2019.

– Olika parter anordnar utbildningstillfällen för riksdagsledamöterna, som t.ex. en försvarskurs. Riksdagsledamöterna får också inbjudningar till t.ex. Skogsakademin och Värdeakademin. Däremot har det inte funnits någon särskild utbildningshelhet för riksdagsledamöterna vad gäller frågor som rör sjöfartsindustrin, sjöfarten och havsklustret, vilket är varför jag tyckte att det var bra att också få en Havsakademi för riksdagsledamöterna.

I Havsakademin går man igenom sjöfartens och havsklustrets verksamhet för de riksdagsledamöter som är intresserade av branschen. För att stödja verksamheten behöver man information från branschens olika aktörer.

– All sådan verksamhet som rör havet som finns i Finland, som t.ex. kryssningar, isbrytare eller oljetankers, säger Salonen som exempel.

– Det är viktigt att skapa sig en bild av branschens särdrag och -frågor när det gäller beslut som rör riket. Ju mer vi förstår om havsbranschen, desto mer kan vi ha med det när vi fattar beslut.

En blick in i framtiden

Havsakademin hann hålla sitt första arrangemang, men när pandemin bröt ut var man tvungen att ställa in alla planerade evenemang.

– Min dröm är att vi ska ha en Havsakademi som anordnats tillsammans med olika havsaktörer när nästa riksdag påbörjar sitt arbete.

– I Havsakademin skulle man kunna lyfta fram grundläggande information om sjöfarten och havsklustret samt diskutera aktuella frågor, säger Salonen som en hälsning till sjöfartens olika aktörer – och kanske lite som hemläxa också.

I Havsakademin är tanken att man också ska blicka in i framtiden.

– Riksdagsledamöterna behöver information och synvinklar på sjöfartens framtid. Kommer det t.ex. autonoma fartyg eller är de en utopi? Vad skulle autonomi innebära på lagstiftningsnivå? Eller internationellt?, säger Salonen som ett exempel på frågor som man säkerligen kommer att arbeta med.

Riksdagens Havsgrupp:

Kristiina Salonen, ordförande (SDP)

Mats Löfström, vice ordförande (Sr)

Ledamöter:

Outi Alanko-Kahiluoto (Gröna)

Sandra Bergqvist (Sr)

Eeva-Johanna Eloranta (SDP)

Satu Hassi (Gröna)

Petri Huru (Sannf)

Katja Hänninen (VF)

Vilhelm Junnila (Sannf)

Eeva Kalli (C)

Marko Kilpi (Saml)

Johannes Koskinen (SDP)

Suna Kymäläinen (SDP)

Aki Lindén (SDP)

Matias Marttinen (Saml)

Jari Myllykoski (VF)

Tom Packalén (Sannf)

Joakim Strand (Sr)

Peter Östman (KD)

Finlands åtgärdsprogram för havspolitik

publiceras under hösten 2021. De främsta punkterna i åtgärdsprogrammet är skydd av haven, havsklustret och maritim produktion. 

Kristiina Salonen, ordförande för riksdagens Havsgrupp, vill stärka Finlands ägandebas i kritiska industribranscher

TEXT OCH BILD SAANA LAMMINSIVU



Kristiina Salonen, ordförande för riksdagens Havsgrupp, är orolig för Finlands försörjningsberedskap särskilt vad gäller sjöfarten.

– Sjöfartens betydelse för vårt land är enorm. Finland fungerar inte om inte sjöfarten fungerar, säger Havsgruppens ordförande Kristiina Salonen allvarligt.

Man har lärt sig mycket av coronapandemin. Samtidigt måste Finland förbereda sig för nya eventuella kriser.

– Vi har mycket att göra när det gäller försörjningsberedskapen. Coronapandemin lärde oss att det är en sak att vara förberedd på pappret och en helt annan att

vara det på konkret nivå. Det såg vi t.ex. när det gäller anskaffning av skyddsutrustning.

Världens säkerhetsklimat har blivit hårdare. Ingångna avtal håller inte alltid.

– Coronapandemin visade verkligen hur människor fungerar i en krissituation: vi räddar våra egna först. Vi finländare är lite godtrogna. Vi litar på att vi kan få hjälp av andra i en krissituation och att avtalen håller. Som litet land kan vi inte trygga allt själv, men vi får inte heller vara för blåögda, säger Salonen ärligt.

Den nationella ägandebasen viktig för försörjningsberedskapen i centrala bolag

Vårt land är ännu mer sårbart när det gäller sjöfarten: "Den som betalar bestämmer hur det ska vara", påminner Havsgruppens ordförande.

– Om Finland vore helt beroende av utländska företag och sjötransporter skulle en främmande stat i en krissituation kunna säga att de själva behåller alla produkter som Finland behöver. Utländska fartyg skulle inte köra till vårt land och vi skulle stå utan produkter.

Finland måste förbereda sig inför dåliga dagar.

– Eftersom staten är företagsägare är det viktigt att tänka på ägarskapet även när det gäller försörjningsberedskapen, betonar Salonen.

Kontinuiteten inom kritiska industribranscher måste tryggas

Det är särskilt viktigt att ta hand om de

kritiska industribranscherna.

– I den globala världen har vi gått in i en era där framför allt ekonomiska frågor avgör om ett företag etablerar sig i ett visst målland. Det har lett till ett läge där man även i Finland hela tiden kämpar för att se till att verksamheten i företag som är viktiga för försörjningsberedskapen blir kvar i landet.

– Hur kan vi säkerställa att de kritiska industribranscherna stannar kvar i Finland? Det gäller t.ex. oljetankers. Det känns på något sätt konstigt om statligt ägda bolag agerar på ett sätt som äventyrar kontinuiteten hos kunskaperna i Finland eller försvagar dem – och i värsta fall äventyrar vår försörjningsberedskap, konstaterar Salonen.

De finska skeppsbyggnadskunskaperna får också ett särskilt omnämnande av Havsgruppens ordförande.

– Jag anser det viktigt att kunskaperna som behövs i havsklustret stannar kvar i landet. När det gäller t.ex. skeppsbyggnad kan vi inte nöja oss med en situation där byggandet sker i Finland, men alla kunskaper kommer från annat håll. Vi måste kunna trygga bestående kunskaper i branschen.

– Vi måste se till att Finland förblir i spetsen för skeppsbyggande och att teknologi som skapats i Finland installeras i fartygen. Vi är med och skapar världens framtid och bygger samtidigt Finlands egen försörjningsberedskap, avslutar Kristiina Salonen, ordförande för riksdagens Havsgrupp. ⚓

Säkerheten, tryggheten och internationella regelverk sätter hinder:

Utan besättning kommer fartygen inte att segla på flera årtionden

Trots den tekniska utvecklingen ligger autonoma fartyg än så länge långt bakom horisonten. Den slutsatsen når man när man lyssnar på branschens experter. Efter all hype och alla grundlösa överdrifter för några år sedan har man kommit ner på jorden igen.

TEXT JAAKKO TAKALAINEN BILDER ILKKA HEINO OCH GETTY IMAGES

Europa-forumet i Åbo i slutet av sommaren diskuterade också möjligheten med självgående fartyg i Finlands närvatten. Under rubriken "Hot och möjligheter med autonom fartygstrafik på Östersjön" samlades branschens experter i en pandediskussion.

Kommer man snart att kunna styra fartyg på distans eller kommer de snart att kunna segla utan besättning, autonomt? Måste vi vänta i flera år till eller kommer förändringen snabbare?

När moderatorn **Ulla Tapaninen**, professor i sjötrafik vid tekniska högskolan i Tallinn, bad experterna att presentera sig, rasade alla föreställningar om en snabb förändring.

Ekosystemchef **Päivi Haikkola** från DI-

MECC Oy, sammanslutningen för fartygs- och teknologiföretag, berättar att man bara använder assisterande system, dvs. den nya tekniken hjälper besättningen kontrollera fartyget, och även då vid kusten och på insjöarna.

Enligt **Iiro Lindborg**, som blivit känd som vd för Rolls-Royces självständiga och fjärrstyrda sjötrafik, finns det flera forskningsprojekt i Japan och Asien, men få, om ens några, kommersiella tillämpningar. Enligt gemensamt överenskomna principer ska alla dela med sig av forskningsrön, men enligt Lindborg ville alla ha information, men inte överlämna sina egna resultat.

Då även **Anne Miettinen**, kommunikationsråd vid kommunikationsministeriets avdelning för kunskapshantering, tar upp

IMO, EU:s och Finlands regelverk för till exempel säkerhet och ansvar, seglar autonoma eller fjärrstyrda fartyg minst tio år in i framtiden.

– Att ett fartyg är autonomt innebär dessutom inte att det är helt obemannat, utan det kommer fortfarande att behövas kunniga och yrkeskompetenta personer för att t.ex. ta hand om passagerarna på en oceankryssning, konstaterar Miettinen.

Hon anser att *autonom* som term lätt blir missvisande. Därför granskar även Internationella sjöfartsorganisationen IMO definitionen innan de bereder lagstiftningen.

Donerade anläggning till yrkeshögskolan
De senaste åren har den stora motortillverkaren Rolls-Royce hållit en hög profil inom

autonom sjöfart. För fem år sedan meddelade Iiro Lindborg, vd för bolagets offshore-industrigrupp, att obemannade och fjärrstyrda transportsystem höll på att bli vardag.

Vänta lite, hans nuvarande titel hänvisar inte längre till Rolls-Royce, utan till det lilla IT-konsultföretaget *Groke Technologies*, som han grundade och är styrelsemedlem i. Det har gått ett par år sedan han avslutade sitt 16-åriga arbete med autonoma fartyg på Rolls-Royce.

Dessutom sålde Rolls-Royce hela sin sjötrafikverksamhet till det norska vapenföretaget Kongsberg 2019. I början av september meddelade Kongsberg dessutom att de lånar ut en stor anläggning till yrkes-högskolan i Åbo för att utveckla den autonoma och fjärrstyrda fartygstrafiken. Anläggningen är värd över en miljon euro.

Autonom och fjärrstyrd fartygstrafik är alltså inte längre viktig ens för Kongsberg. Bolaget har slagits ihop med den finska vapentillverkaren Patria.

Enligt Iiro Lindborg handlar ökad automation alltid om pengar. Minskar man besättningen måste det ge avkastning, därför satsar man på det. Päivi Haikkola är inne på samma linje.

– Ever Given-olyckan i Suezkanalen i våras fick rederierna att vakna upp. När en frakt med 18 000 containrar fastnar är det

dags att räkna om hur och med vad man ska transportera frakten. Olyckan dämpar säkert de värsta försöken, konstaterar Haikkola.

Ingen anslutning till större system

Iiro Lindborg är med i ett startup-företag och har numera jordnära och förstäliga saker att säga.

– Det största felet med dagens fartyg är att de flesta inte är anslutna till något system. Därför går det inte att göra t.ex. fjärrunderhåll på ett cybersäkert sätt, konstaterar Lindborg.

Han säger att bristerna på cybersäkerhet gett bittra erfarenheter. Bland annat fick containerrederiet Maersk avbryta alla sina funktioner på grund av Petja-viruset 2017.

Såväl Lindborg som DIMECC:s Päivi Haikkola är inne på samma linje när det gäller tidsplanen för när obemannade och fjärrstyrda transportsystem ens blir tillämpningar. De tror att det kan ske runt 2030 och att beredningen av den slutliga lagstiftningen kan dröja till 2032.

Anne Miettinen från kommunikationsministeriet berättar att Finland deltar i IMO:s beredning av ett förslag på ett arbetsprogram som ska främja automationen inom sjöfarten och som skulle tjäna till att förnya lagstiftningen för att möjliggöra autonoma sjöfart. Det kommer nog att ta åtminstone tio år innan regelverken och



Före detta chefen för Rolls Royce enhet för automatisk sjötrafik är numera med i ett startup-företag. Åsikterna om obemannade och fjärrstyrda transportsystem har också dämpats på ett halvt årtionde.

tekniken möjliggör en automatisk, autonom eller fjärrstyrd sjötrafik.

– Då kommer det återigen en ny generation fartyg med den absolut senaste tekniken. Och då kommer det också en ny generation människor som kan arbeta med obemannade och fjärrstyrda fartyg, säger Iiro Lindborg. >>



Anne Miettinen (den andra till höger) ser förbättring av informationsutbyte som den viktigaste utmaningen inom sjöfarten. Information om rutt, plats, väder och förhållanden ska vara tillgänglig för alla.



ANNE MIETTINEN

Säkerhet och tillit måste alltid tryggas

Automationsenheten vid Kommunikationsministeriets avdelning för kunskapshantering grundades i slutet av 2020 och har omkring tio anställda. En av dem är kommunikationsråd **Anne Miettinen**. Hon säger att enheten behandlar såväl trafikautomation som bland annat lagstiftning rörande transport av farliga ämnen och fordonsteknik.

Åtgärds- och lagstiftningsplanen för trafikautomation som är under beredning i enheten är en del av Finlands regeringsprogram. Baserat på den har statsrådet fattat beslut om att främja trafikautomationen.

– Jag arbetade tidigare som forsknings-

och informationsservicechef och tycker därför att frågorna som enheten behandlar och som också anknyter till utnyttjande av information är mycket intressanta, berättar Miettinen.

Lagarna måste vara teknologineutrala

Anne Miettinen betonar vikten av effektiv, säker och hållbar automation. Hon säger att säkerheten måste tryggas vid alla förändringar.

– Till exempel måste algoritmerna som styr anläggningarna vara transparenta på ett sätt som inte avslöjar några affärshemligheter. Tillit ligger till grund för allt, säger Miettinen.

– Tillverkarna måste bevisa att deras program och anläggningar fungerar på ett sätt som gör att en oberoende bedömare eller myndighet kan konstatera att de fungerar säkert.

Enligt Miettinen måste lagarna alltid vara teknologineutrala så att de inte favoriserar eller diskriminerar en viss teknologi utan grund. Hon anser att man bör utveckla datasystemen i befintliga bemannade fartyg innan man tar in autonoma fartyg. Genom att t.ex. förbättra förmedlingen av tidsinformation i hamnarna förbättrar man såväl effektiviteten som säkerheten. 🌱



De temporära ändringarna i lagen om utkomstskydd för arbetslösa upphör i början av december

TEXT SARA MALINEN

Skyddsdeln för arbetsinkomster återigen 300 euro

Vid utbetalning av jämkad dagpenning har utkomstskyddet en skyddsdel. Med skyddsdel avses den arbetsinkomst som man kan tjäna utan att dagpenningen minskar. Hälften av lönen för den del som överstiger skyddsdeln har en minskande inverkan på dagpenningen.

Skyddsdeln för inkomstrelaterad dagpenning har sedan juni 2020 undantagsvis varit högre, 500 euro i månaden och motsvarande 465 euro för en ansökningsperiod på fyra veckor. Denna temporära lagändring upphör 30.11.2021 och från och med början av december är skyddsdeln 300 euro i månaden eller 279 euro för en ansökningsperiod på fyra veckor.

Den temporära högre skyddsdeln gäller ännu för de ansökningsperioder som börjar senast 30.11.2021. Skyddsdeln är 300 euro för ansökningsperioder som börjar 1.12.2021 och därefter.

Exempel 1

Kaisa får månadslön för deltidsarbete. Hon

ansöker om dagpenning för perioden 1.–30.11.2021. Skyddsdeln är 500 euro för ansökan för november. Nästa ansökningsperiod kommer att vara 1.–31.12.2021 och för denna ansökningsperiod är skyddsdeln 300 euro.

Exempel 2

Taisto får lön varje vecka och hans ansökningsperiod är fyra veckor (må–sö). Han ansöker om dagpenning för perioden 29.11–26.12.2021. Skyddsdeln är fortfarande 465 euro för den här ansökan. Nästa ansökan fylls i för perioden 27.12.2021–23.1.2022 och för denna ansökningsperiod är skyddsdeln 279 euro.

Kravet rörande arbetsresans längd för rörlighetsunderstöd blir återigen tre timmar vid heltidsarbete

Man kan få rörlighetsunderstöd om man tar emot ett arbete eller en utbildning i anknytning till arbetet långt borta från sin bostadsort. Rörlighetsunderstödet betalas ut för att ersätta kostnader för arbetsresa eller flytt.

Förutsättningen för att rörlighetsunderstöd ska beviljas är att personen får dagpenning direkt innan arbetet eller utbildningen i anknytning till arbetet börjar och att arbetsresan dit och tillbaka tar mer än tre timmar per dag vid heltidsarbete eller mer än två timmar per dag vid deltidsarbete. Anställningen ska dessutom vara i minst två månader. **Om en heltidsanställning börjar under perioden 12.6.2020–30.11.2021 kan den sökande få rörlighetsunderstöd baserat på att arbetsresan dit och tillbaka tar mer än två timmar. Vid heltidsanställning som börjar 1.12.2021 eller därefter krävs återigen att arbetsresan dit och tillbaka tar mer än tre timmar för att beviljas rörlighetsunderstöd.**

Grundbeloppet i rörlighetsunderstödet för en heltidsarbetande är 726 euro i månaden. Rörlighetsunderstödet kan betalas ut förhöjt om arbetsresans längd är mer än 200 kilometer i en riktning. Barnförhöjning kan också betalas ut till rörlighetsunderstödet. Vid deltidsarbete är rörlighetsunderstödet 33,78 euro per dag och betalas endast ut för utförda arbetsdagar. [↕](#)

Anställningen börjar	Minimikrav på arbetsresans längd vid heltidsarbete	Arbetsresans minimilängd vid deltidsarbete
Under perioden 12.6.2020–30.11.2021	Över 2 timmar per dag	Över 2 timmar per dag
1.12.2021 eller därefter	Över 3 timmar per dag	Över 2 timmar per dag

Christer Donner

(15.1.1949 – 5.10.2021)

Emeritus pääluottamusmies



hmiselämän hauraus ja särkyvyys, kaiken arvaamattomuus, ilmestyi kasvojen eteen kaikessa ankaruudessaan harmaana lokakuun aamuna, kun sain viestin Christer Donnerin äkillisestä menehtymisestä.

Olin vasta kolme päivää aikaisemmin puhunut hänen kanssaan puhelimesta, ja hän kuulosti ihan tyytyväiseltä elämään kotona Espanjassa... Asuntokaupat oli juuri saatu päätökseen. Lähetin hänelle WhatsAppissa kesällä kotisaaren rannassa kuvaamani videon, jossa joutsenemo ui ohitse kolme poikasta perässään. Tähän hän vielä vastasi. Kolme päivää myöhemmin hän oli golfkentältä palattuaan valittanut rintakipua... Varttia myöhemmin hän kuoli vaimonsa syliin.

Christer Donner oli Merimies-Uniönin valtuuston jäsen 1996–2000. Hallituksessa hän toimi 2000–2008, ja Lounais-Suomen osasto 006:n sihteerinä 1999–2007. Ehdolla eduskuntaan hän oli vuoden 1999 vaaleissa saaden kaikkiaan 1534 ääntä. Läpimenoon olisi tarvittu kaikkien merimiesten äänet, ja vähän päälle. Parhaiten merenkulkijat muistavat hänet kuitenkin Viking Linen merihenkilöstön pitkäaikaisena, niin työntekijä- kuin työnantajapuolen, arvostamana pääluottamusmiehenä. Tätä tehtävää hän hoiti viisi kautta vuosina 1997–2007.

Christerin mittava merenkulkijan työura alkoi 1974 *M/s Viking I*:llä, käsittäen yhteensä 14 laivaa, mukaan lukien lähes kaikki Vikingin "numerolaivat". Hän hoiti suurimman osan työvuosistaan intendentin tai purserin tehtäviä, mutta myös risteilypäällikön ja varastonhoitajan tehtävät näkyvät työhistoriassa.

Perusteellisuus ja tarkkuus kaikessa tekemisessä olivat Christerille luonteenomaista. Niille, jotka ovat tutustuneet hänen pääluot-

tamusmiesaikaisiin muistiinpanoihinsa, avautuu näkymä kirjoittajan ajoittain valtaavan turhautumiseen työnantajan jääräpäisyyteen ja puusilmäisyyteen – pienissäkin asioissa. Viking Lineä nimitettiin aikoinaan luottamusmiesten korkeakouluksi, eikä aivan perusteetta. Juuri siksi asiat on saatava parempaan suuntaan sopimalla ja neuvottelemalla, niin tuskaisan hidasta kuin se olisi. Tällaisena sitkeänä neuvottelijana Christer oli omaa luokkaansa.

Christerillä oli myös rohkeutta sanoa ääneen, että työnantajakin voi joskus olla oikeassa... Tästä eivät kaikki pitäneet. Eikä siitä, että pääluottamusmiehenä toimi korkeakoulututkinnon suorittanut tehtaanjohtajan poika.

Niin kuin kaikissa ihmisen rakentamisessa yhteisöissä, myös ammattiyhdistysliikkeessä on toisinaan mukana niitä, joiden toimintaa ei ohjaa ensi kädessä inhimillisuus ja heikompien auttaminen, vaan ennemminkin kateus, kavaluus, vallanhimo, jopa suoranainen ilkeyskin. Tällaisten voimien ivan ja mustamaalauksen kohteeksi myös Christer joutui luottamusmiesuransa aikana. Niitä harvoja, jotka uskalsivat puolustaa häntä tuolloin, Christer ei koskaan unohtanut.

Luovuttuaan pääluottamusmiehen tehtävästä 2007, Christer halusi päättää työuransa "oikeissa töissä". Hän palasi henkilöstöpurserin työhön *M/s Viking Mariellalle*, josta hän siirtyi eläkkeelle keväällä 2009.

Silloin kun olimme samaan aikaan aluksella, otin tavaksi kotiinläähtöaamuna viedä hänelle kahvit ja croissantit purserin toimistoon. Näitä aamuksia juttutuokioita hän usein muisteli jälkeenpäin. Ei puhuttu ay-asioita, vaan maailmanpolitiikkaa ja historiaa... tai italialaisista autoista, Christerillä taisi olla parikin Alfa Romeota.

Christer oli ylpeä lapsistaan ja lapsen-



lapsistaan... ja myös esivanhemmistaan. "Oolannin sodan" aikana 1854 Britannian laivaston hävittäessä ja ryöstäessä Pohjanlahden kaupunkeja, muuan **Anders Donner** järjesti Kokkolan rannikkopuolustuksen ja torjui näin brittilaivaston maihinnousun. Tämä oli Christerin isoisän isoisän isä.

Emeritusarkkipiispa **John Vikströmin** seuraavat sanat ilmentävät Christerin ihmisyyttä ehkä paremmin kuin mikään...

"Nöyryys

ilmenee suhtautumisessa muihin ihmisiin, omaan työhön ja elämäntehtävään.

Nöyrä ihminen hyväksyy erilaisuuden, on suvaitsevainen ja avarakatseinen, mutta ei välinpitämätön.

Yksioikoinen fanaatikko ei ole sivistynyt ihminen".

Christer Donner oli laajasti sivistynyt ihminen.

Kaikkein suurinta näistä oli kuitenkin sydämen sivistys.

Mika Ojala

SMU:n Lounais-Suomen osaston entinen puheenjohtaja

Entinen pääluottamusmies

Ammattiosastot tiedottavat / Fackavdelningarna informerar

SISÄ-SUOMEN OSASTO

Sisä-Suomen osaston virkistysviikonloppu 4.–6.2.2022

Sisä-Suomen osasto järjestää virkistysviikonlopun 4.-6.2.2022 kylpylähotelli Kunnonpaikassa Siilinjärvellä (Jokiharjuntie 3, 70910 Siilinjärvi).

Virkistysviikonlopun (omavastuu) hinta: Sisä-Suomen ammattiosaston jäseneltä 50 euroa / hlö / 2 vrk sisältäen majoituksen kahden hengen huoneessa. Jos ehdottomasti haluat oman yhden hengen huoneen, omavastuu hinta osaston jäseneltä 130 euroa, ja jos otat seuralaisen mukaan, seuralaisen omavastuu hinta on 130 euroa.

Sitovat ilmoittautumiset 10.1.2022 mennessä: Ilmoittautunut jäsen maksaa omavastuuhinnan osaston tilille. Viesti kohtaan omavastuuosuus virkistysviikonlopusta. Omavastuumaksut maksetaan osaston tilille tammikuun 2022 puolella. Pankkiyhteys: FI15 5651 1340 0394 51

Ilmoittautumiset toivotaan tehtävän Sisä-Suomen osaston sivujen ilmoittau-

tumislomakkeella: sisasuomi.smu.fi/yhteystiedot (Kelaa sivun alaosaan, jossa ilmoittautumislomake. Ilmoitathan samalla myös erityisruokavaliot.)

Virkistysviikonloppuun mahtuu mukaan 30 ensimmäiseksi ilmoittautunutta. Tervetuloa!

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

Lounais-Suomen osasto ry tiedottaa:

Meripesä-mökin varaukset jatkossa SMU:n sivulta: www.smu.fi/jaseneksi/jasenedut/unionin-mokkien-vuokraus/ Meripesää koskevat kyselyt ja palautteet s-postiin meripesa006@gmail.com

Lisätietoja osaston sivulta: lounaissuomi.smu.fi

Huomioi! Meripesää vuokrataan ainoastaan Lounais-Suomen osasto 006 jäsenille!

LÄNSI-SUOMEN OSASTO

Länsi-Suomen osaston talviristeily Uumajaan 22.1.2022

Tervetuloa Länsi-Suomen osaston jäsenet talviristeilylle Uumajaan 22.1.2022!

Laivan lähtö Vaasan Terminaalista klo 9.00. Paluu Vaasaan klo 21.30.

Uumajassa on mahdollisuus poistua laivasta ja käydä vaikka shoppailemassa Uumajan keskustassa.

Paluumatkalle on varattu ruokailu saaristolaispöydässä (sisältyy matkan hintaan).

Hinta jäsenille 45 euroa.

Ilmoittautumiset ottaa vastaan Jan-Erik Berlin, puh. 050 516 3863. Ilmoita tekstiviestillä nimesi.

Sitova ilmoittautuminen, ja maksu matkalta, tulee tehdä **viimeistään 3.1.2022**.

Tilitiedot: SMU Länsi-Suomen osasto FI81 1528 3000 1236 90.

Viite: Aurora Botnia

Tervetuloa mukaan!

IN MEMORIAM

Tytti Pirttikoski

s. 9.12.1944

k. 6.10.2021

Nukkui pois Terhodissa.

Viimeinen laiva oli M/s Mariella, jossa toimi hyttisiivoojana.

Kaipauksella muistaen,

Pekka Pirttikoski, sukulaiset ja ystävät

✱

Paavo Kovanen

s. 26.3.1953

k. 19.8.2021

Jäätä särkemässä viidellä vuosikymmenellä

*Kun vuodet tulevat täyteen
ohjaan veneeni valoisalle merelle
tuuli puhaltaa myötäisesti
ja pilvettömän taivaan alla
unohdun aalloille*

*Aina muistoissamme,
sisarukset perheineen*

ELÄKKEELLE

Kiitos kaikille muistamisesta jäädessäni eläkkeelle 1.9.2021.

Pentti Holappa, kokkistuertti, J/m Otso

KULTAMERKIT

Jokila Tapio

Silta Satu

**Merimies-Unionin henkilökunta toivottaa kaikille
Unionin jäsenille ja yhteistyökumppaneille**
*Hyvää Joulua &
Onnellista Uutta Vuotta 2022!*

**Sjömans-Unionens personal önskar alla
Unionens medlemmar och samarbetspartner**
God Jul & Gott Nytt År 2022!

Merimies-Unionin toimisto on suljettu 23.12.–31.12.2021.

Sjömans-Unionens kontor är stängt 23.12.–31.12.2021.



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2022

Luottamusmiesten peruskurssi 14.–17.3.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 26.–27.4.

Luottamusmiesten jatkokurssi I 30.5.–2.6.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 12.–15.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 18.–19.10.

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

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Kenneth Bondas

p. 040 456 0245

kenneth.bondas(at)smu.fi

Förtroendemannautbildning 2022

Grundkurs för förtroendemannen 14.–17.3.

Kompletteringskurs för förtroendemannen 26.–27.4.

Luottamusmiesten jatkokurssi I 30.5.–2.6.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 12.–15.9.

Kompletteringskurs för förtroendemannen 18.–19.10.

Kursansökningen görs på fackföreningsrörelsens kursansökningsblankett. Ansökningsblanketter får du från förtroendemannen, från Sjömans-Unionens kontor.

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Kenneth Bondas

tel. 040 456 0245

kenneth.bondas(at)smu.fi

Merimies-Unioni

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

VAIHDE
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI
etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT
Arkinen klo 9.00–15.00

KULJETUSALAN TYÖTÖMYYSSKASSA

POSTIOSOITE
PL 65, 00531 Helsinki

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

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

TYÖTÖMYYSSKASSAN
SÄHKÖINEN PALVELU
www.kuljetusalan.fi

TRANSPORTBRANSCHENS ARBETSLÖSHETSKASSA

POSTADDRESS
PB 65, 00531 Helsingfors

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

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

ARBETSLÖSHETSKASSANS
ELEKTRONISKA TJÄNSTER
www.kuljetusalan.fi/se

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

Sihteeri / Sekreterare
Minna Zitting
040 455 9834

Sihteeri / Sekreterare
Tetta Härkönen
(vuorotteluvapaalla
4.10.2021–12.1.2022)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kassanhoitaja / Kassaföreståndare
Stiina Raitio
(09) 615 20 219

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

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

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

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

Sjömans-Unionen

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

VÄXEL
+358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADDRESS
förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER
Vardagar kl. 9.00–15.00