

MERIMIES

4/2025

SJÖMANNEN

HALLITUS EI LEIKANNUT MERENKULUN TUISTA –

Matkustaja- autolautat jatkavat Suomen lipun alla

REGERINGEN KAPADE INTE SJÖFARTSSTÖDEN – PASSAGERAR-
BILFÄRJORNA FORTSÄTTER ATT SEGLA **UNDER FINSK FLAGG**

MERIMIES – SJÖMANNEN

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

4|2025

Kannen kuvassa:

Kannen kuvassa: M/s Viking XPRS:n kansimies Markus Berner (vasemmalla) ja korjausmies Tomas Enberg (oikealla).

Kuva: Saana Lamminsivu

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR
Saana Lamminsivu

ULKOASU, TAITTO • LAYOUT
Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu Oy

TOIMITUS • REDAKTION
John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki, p. (09) 615 2020
John Stenbergs strand 6, 2:a våningen,
00530 Helsingfors, tel. (09) 615 2020

PAINO
Grano Oy, ISSN 0355-872X

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

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

ILMOITUKSET • ANNONSER
puh. / tel. (09) 615 2020

Lehti ilmestyy viisi kertaa vuodessa. / Tidningen utkommer fem gånger om året.

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

Turun työllisyysalue MERITYÖNVÄLITYS

Yhteyshenkilö: Ville Käldeström
Palvelunumero: 044 796 5015
Sähköposti:
merityonvalitys.tyollisyysalue@turku.fi
Osoite:
Yliopistonkatu 27a, 20100, Turku
Palvelumme on valtakunnallinen.
Henkilökohtainen asiointi aina aikavaruksella.

Åbo sysselsättningsområde SJÖMANSFÖRMEDLING

Kontaktperson: Ville Käldeström
Tjänstenummer: 044 796 5015
E-post: sjomansformedling.sysselsattningsomrade@turku.fi
Adress: Universitetsgatan 27 A, 20100, Åbo
Vår service är nationell. Tidsbokning krävs för att utträta personliga ärenden.

sisältö | innehåll

- 4 Hallitus ei leikannut merenkulun tuista
- 9 Merenkulkualan koulutus
- 10 Miehistötuen poisto olisi ollut kohtalokasta
- 12 Jäsenkortilla etuja ja alennuksia
- 14 Kamppailu Itämeren hallinnasta ei ole vain historiaa
- 18 IMO: Meriliikenteen kasvihuonepäästöt
- 20 Suomen lippu on tärkeä, jos kriisi iskee
- 22 Ahvenanmaan osasto 40 vuotta
- 24 Lounais-Suomen osasto 40 vuotta
- 28 Merimies kysyy, lakimies vastaa
- 30 Regeringen kapade inte sjöfartsstöden
- 35 Sjöfartsutbildningen
- 36 Slopande av besättningsstödet hade varit ödesdigert
- 38 IMO: Växthusgasutsläpp från sjötrafik
- 40 Kampen om Östersjön är inte bara historia
- 43 Sjömannen frågar, juristen svarar
- 44 Ansökningen om Unionens stugor

Huomasitko?

Oman ammattiosastosi näet nyt suoraan Merimies-lehden takasivulta osoitekentästä. Jos huomaat kuuluvasi väärään osastoon voit pyytää osaston vaihtoa: jasenrekisteri@smu.fi

Märkte du?

Du kan nu se din fackavdelning på baksidan av tidningen Sjömannen i adressfältet. Om du tillhör fel avdelning kan du begära byte: jasenrekisteri@smu.fi

MERIMIES – SJÖMANNEN ILMESTYMISAIKATAULU 2025 TIDTABELLEN 2025

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
4	22.9.	17.10.
5	24.11.	19.12.

Suomalaista merenkulkua ei saa ulkoistaa vieraan valtion hoitoon

Valtiovarainministeri **Riikka Purra** ehdotti elokuussa mitavia leikkauksia merenkulun miehistötukeen palveluhenkilöstön osalta.

Suomalaiset varustamot ilmoittivat, että mikäli merenkulun tukia leikataan, niiden ainoaksi vaihtoehdoksi jää ulosliputtaa alukset lähimpiin kilpailijamaihin Ruotsiin tai Viroon, jossa merenkulkua edelleen tuetaan EU:n merenkulun suuntaviivojen mukaan.

Purran ehdotus oli mannaa Virolle, joka ilmoitti viikkoa ennen budjettineuvotteluiden alkua, että se nelinkertaistaa matkustajalukseksi tarjotun tuen. Viro myönsi suoraan, että se pyrkii houkuttelemaan maahan lisää aluksia ja uusia varustamoita.

Yhden poliitikon sooloilu ajoi elokuussa 2025 suomalaisen merenkulun vakavimpaan kriisiin vuosikymmeniin: suomalaiset matkustaja-autolautat olivat ulosliputusuhan alla. Matkustaja-autolautoilla työskentelee jopa 5000 merenkulkijaa. Jos alukset ulosliputetaan, nämä merimiehet jäävät työttömiksi, sillä heidän ei kannata ottaa töitä vastaan vieraan lipun alta. Se tarkoittaisi kirjojen siirtoa esimerkiksi Ruotsiin.

Jotkut päättäjät olivat vielä sinisilmäisempiä ja ehdottivat, että Suomen merikuljetukset voisi ulkoistaa Ruotsin ja Viron hoitoon. Tällaiset puheet ovat suorastaan vastuuttomia tilanteessa, jossa Venäjän varjo Itämeren yllä tummenee ja kaapelit katkeilevat.

Suomi ei voi laskea merikuljetuksiaan sen varaan, että Ruotsi tai Viro hoitaisivat niitä vakavassa kriisitilanteessa. Jos tilanne Itämerellä eskaloituu, jokainen valtio hoitaa ensin oman tonttinsa. Ruotsin suurin satama, Göteborg, sijaitsee Pohjanmeren rannalla. Ruotsi saa omat kuljetuksensa kyllä hoidettua, joten miksi se pistäisi resursseja merten takaisen itänaapurin, Suomen, merikuljetusten hoitoon. Sama tilanne on Virossa: jos Virolla on omat yhteydet

poikki, sen päätehtävä on auttaa omaa kansaansa eikä pohjoisessa olevaa Suomea.

Ainoa tie Suomeen on meritie: yli 90 prosenttia maamme kuljetuksista tapahtuu laivoilla. Suomi sijaitsee muihin Pohjoismaihin ja Baltiaan nähden aina lahden takana, katsommepa nykyisiä kuljetusreittejämme mistä suunnasta tahansa.

Miten Suomen merikuljetukset saadaan hoidettua vakavassa kriisitilanteessa? Omilla, Suomen lipun alla purjehtivilla laivoilla, joita operoivat kotimaiset merenkulkijat. Suomen valtio voi ottaa hallintaansa vain Suomen lipun alla purjehtivia aluksia. Ulkomaalaisiin aluksiin meillä ei ole minkäänlaista valtaa. Niiden reitin määrittää alusten omat lippuvaltiot. Talvi- ja jatkosotien aikaan ulkomaalaiset alukset eivät toimittaneet Suomeen tavaraa, vaan purjehtivat pois. Ulkomaalaisten alusten miehistöt ovat vierasmaalaisia, jotka ovat lojaaleja omalle kotimaalleen, eivät Suomelle.

Suomalaiset merimiehet pystyvät tulemaan töihin laivoillemme kotimaasta nopealla aikataululla kriisitilanteessa. Merimies-Uniionille ihmisten tasa-arvoinen kohtelu ja suvaitsevaisuus ovat tärkeitä arvoja. Suomalaisilla matkustaja-autolautoilla työskentelee myös paljon maahanmuuttajataustaisia ihmisiä, jotka ovat suomalaisia. Rakennamme ja ylläpidämme isänmaata kaikki yhdessä ja turvaamme Suomen merikuljetukset.

Suomen hallitus kokoontui budjettiriiheen syyskuun alussa. **Petteri Orpon** (kok.) hallitus kuunteli järjen ääntä, eikä leikannut merenkulun tuista. Suomalainen merenkulku selätti vakavimman kriisin vuosikymmeniin koko alan yhteistyöllä. Jokainen laiva, merimies ja lyhty Suomen vesillä on tärkeä ja niiden avulla luodaan yhteistyössä verkosto, jonka avulla selviämme kriisistä kuin kriisistä. Suomalainen merenkulku jatkuu ja oman laivaston ja merimiesten merkitys maallemme on vääjäämätön. 🇫🇮

Merenkulun kaikkien aikojen taistelu päättyi Merimies-Unionin torjuntavoittoon

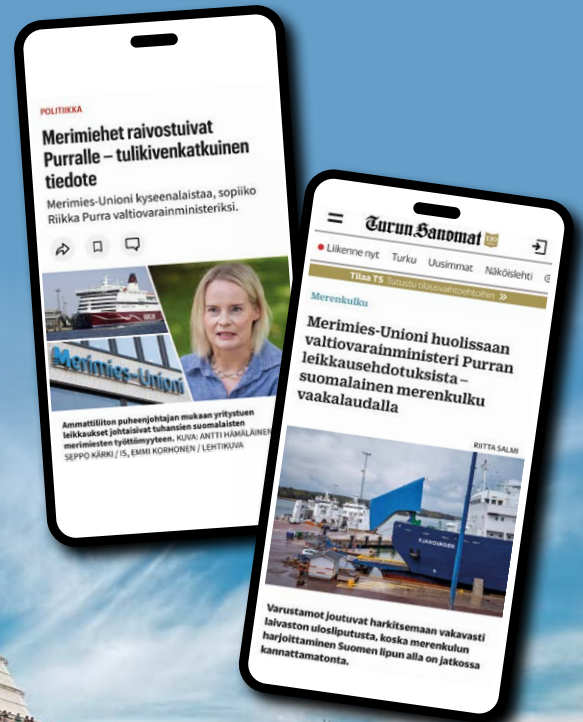
Hallitus ei leikannut

MERENKULUN TUISTA – matkustaja- autolautat jatkavat Suomen lipun alla

Syyskuun toinen päivä suomalaisten merimiesten sydämettä putosi siirtolohkareen kokoinen kivi: hallitus päätti budjettiriihessä, että merenkulun miehistötukeen ei tehdä leikkauksia. Suomalainen merenkulku jatkuu ja suomalaisten merimiesten työpaikat säilyvät.

YHTEENVETO SAANA LAMMINSIVU

KUVAT SAANA LAMMINSIVU, UUTISMEDIAT



Tuhannet suomalaiset merenkulkijat ja kotitaloudet elivät elokuun pelonsekaisissa tunnelmissa, joille ei löydy vertaista: jatkuvatko omat työt suomalaisilla matkustaja-autolautoilla vai onko edessä lopputili ja kortisto, jos oma työpaikka ulosliputetaan Ruotsiin tai Viroon. Ahdistus ja pelko veivät monien merimiesten yöunet ja aiheuttivat suurta huolta toimeentulosta: mitä tehdä sitten, jos työt meriltä loppuvat.

Valtiovarainministeri Purra loi painajaisen

Elokuusta 2025 muodostui suomalaisten merimiesten painajaisuni, jollaista ei ole nähty ja koettu kotimaisessa merenkulussa vuosikymmeniin. Painajainen ilmaantui yllättäen, kuten pahoilla unilla on tapana. Painajaisella on myös nimi: valtiovarainministeri **Riikka Purra** (ps.). Purra palasi kesälomalta 6. elokuuta ja ehdotti omissa nimissään mittavia leikkauksia merenkulun miehistötukeen palveluhenkilöstön osalta.

Purran ulostulo oli täysi yllätys myös pääministeri **Petteri Orpolle** (kok.), joka oli vielä kesälomalla. Purra ilmoitti lehdistölle keskiviikkona 6. elokuuta ilman ennakkovaroitusta, että hän järjestää vielä samana iltana suoran tiedotustilaisuuden kello 18.00. Etelä-Suomen perheissä valmistauduttiin koulujen alkuun seuraavana päivänä. Purran tiedotustilaisuuden ajankohta oli tarkkaan laskelmoitu, kun kotitalouksien huomio on toisaalla.

Merimies-Unionissa ja varustamoissa oli jonkinasteista ennakkoaavistusta, että syksyn budjettiriihessä saatettaisiin käydä keskustelua yritystuista. Kesän aikana tehtiin vaikuttamistyötä asian osalta. Kukaan ei voinut kuitenkaan arvata, mitä odottaa ovella elokuussa.

Merimies-Unionissa alettiin haistaa savun hajua valtiovarainministeriön suunnalta elokuun ensimmäisellä viikolla ja alettiin varautua: tyyntä myrskyn edellä.

Valtiovarainministeri **Riikka Purra** ilmoitti pitävänsä tiedotustilaisuuden omasta budjettiehdoksestaan jo samana päivänä. Purralle oli kiire esittää omat miljardin leikkausehdotukset ennen kuin pääministeri **Petteri Orpo** ja muu Suomi palaa kesälomilta.

Painajaisluvut ilmestyvät ruudulle: Purra on valmis leikkaamaan merenkulusta

Ilta-kuudelta kuudes elokuuta nousi myrsky, josta ilmapuntarit eivät ilmoittaneet. Suomalaisen alusten viimeisetkin gps-signaalit katosivat. Oli vain pelkkää pimeää. Sitten tietokoneiden ruutuihin ilmestyi valtiovarainministeri **Riikka Purra** kireät kasvot. Perussuomalainen valtiovarainministeri ilmoitti, että hän esittää merenkulun miehistötukeen – 36 miljoonan euron leikkauksia vuodelle 2026 ja – 36 miljoonaa euroa vuodelle 2027 palveluhenkilöstön osalta.

Niillä merenkulkijoilla, jotka töiltään tai vapailtaan sattuivat olemaan ruudun ääressä nousi silmiin suuri järkytys. Mitä tarkoittaa Purran kalvoissa lukeva kirjaus: ”rajataan palveluhenkilöstö miehistötuen ulkopuolelle”?

Kun Purran madonluvut ilmestyivät näkyviin, Merimies-Unionissa tiedettiin siltä istumalta mitä luvut tarkoittavat suomalaisen merenkulun osalta: jos merenkulun miehistötukeen tehdään yhdenkin siivun leikkaus, tarkoittaa se suomalaisten matkustaja-autolauttojen ulosliputusta kilpaileviin naapurimaihin Ruotsiin ja Viroon, jossa merenkulkua edelleen tuetaan. Tuhannet suomalaiset merimiehet jäävät työttömiksi. Suomalainen merenkulku loppuu.

Merimies-Unionin ennustus näytti toteutuvan. Pahasta painajaisesta tuli totta. Merimies-Unioni lähetti välittömästi julkisuuteen tiedotteen, jossa se ilmoitti että merenkulun miehistötukeen tehtävät leikkaukset johtaisivat matkustaja-autolauttojen ulosliputtamiseen. Suomalaisista merenkulkijoista merkittävä osa, 4 000–5 000 henkeä, työskentelee matkustaja-autolautoilla, jotka jäävät työttömiksi ulosliputusten seurauksena.

Myös varustamot tyrmäsivät Purran leikkausehdotukset ja ilmoittivat julkisuudessa, että merenkulun tukien leikkaus ajaisi Suomen laivat Ruotsin sekä Viron lipun alle. Julkisuudessa näkyvimmin oli esillä Viking Line, jonka kaikki alukset purjehtivat Suomen lipun alla. Myös Wasalainen toimitusjohtaja **Peter Ståhlberg** varoitti vakavista seurauksista, ja M/s Aurora Botnian ulosliputuksesta Ruotsiin, jos merenkulkuun tehdään leikkauksia.



Jos merenkulun miehistötukeen tehdään yhdenkin siivun leikkaus, tarkoittaa se suomalaisten matkustaja-autolauttojen ulosliputusta kilpaileviin naapurimaihin Ruotsiin ja Viroon, jossa merenkulkua edelleen tuetaan.

Kriisi yhdistää

Varustamot ja suomalaiset merenkulkijat istuivat nyt samassa veneessä, jonka valtiovarainministeri **Riikka Purra** oli valmis upottamaan perussuomalaisten puoluekanatuksen nostamiseksi. Tästä valtiovarainministerin leikkausehdotuksissa oli siis kysymys: suomalaisen merenkulun loppumisesta.

Jos suomalaiset matkustaja-autolautat ulosliputetaan, jäljelle jäävät enää vain kuivarahtilaivat, jäänmurtajat ja kotimaanliikenteen alukset, joilla työskentelee arviolta tuhat ja maksimissaan 2 000 merimiestä. Sen kokonainen olisi tulevaisuudessa Suomeen jäljelle jäävä merimieskunta samaan aikaan kun Venäjän varjo Itämerellä käy päivä päivältä yhä uhkaavammaksi.

Jos viikate heiluu, siinä menee kaikki

Matkustaja-autolauttojen miehistöt, ja erityisesti palvelutyöntekijät, ymmärsivät, että merenkulun tukien leikkaukset kohdistuisivat juuri heihin. Pelko työpaikan menetyksestä vaikutti vahvasti merimiesten psyykkeeseen ja sai monet tuntemaan suurta ahdistusta sekä pelkoa oman toimeentulon puolesta. Merillä työskentelee pareja, joista kumpikin osapuoli on merillä, joten ”konkurssin” partaalla olivat kokonaiset taloudet. Merimiehillä on lapsia ja talolainoja. ➤➤

Ulosliputusuhka koski myös ropax-alkusia

Suomalaisia merimiehiä on noin 6 500. Jos merenkulutukia leikattaisiin, suomalaisista merenkulkijoista arviolta noin 5 000 henkeä menettäisi työnsä Suomen lipun alta. Suomesta ulosliputettaisiin Viking Linen, Tallink Siljan ja M/s Aurora Botnian lisäksi mahdollisesti myös Finnlinesin ropaxit. Laivan miehityksen osalta ei ole mahdollista tehdä osittaista parturointia, vaan jos viikate heiluu, niin siinä menee sitten kaikki.

Myös Finnlinesin ropax-alkusille on myönnetty merenkulun tukia. Finnlines ei ollut julkisuudessa yritystukien osalta yhtä näkyvästi kuin Viking Line, mistä johtuen osa varustamon merimiehistä ei selvästikään ymmärtänyt, että ulosliputusuhka koski myös heitä. Mikäli tätä asiaa ei ole vielä ymmärretty, on viimeinen hetki tiedostaa, että niin sanotusti vapaamatkustajia ei ollut.

Suomalainen merenkulku yhdisti voimansa

Uhka merenkulun miehistötukien leikkauksesta oli siis todellinen, eikä mikään heitto. Sosiaalisesta mediassa esiintyi joitakin kommentteja, joissa epäiltiin varustamoi-

den vain pelottelevan ulosliputtamisella. Kyse ei ollut kuitenkaan pelottelusta, vaan faktasta: Erot aluksen miehistökustannusten välillä ovat merkittävät, jos merenkulun tukea maksetaan tai ei makseta. Jos Suomi leikkaisi merenkulun miehistötuesta ja toisessa valtiossa sitä ”maksetaan”, niin alus on pakko rekisteröidä maahan, jossa tukea on tarjolla.

Varustamot ja Merimies-Unioni sekä muut yhteistyökumppanit yhdistivät voimansa ja tapasivat lukuisia päättäjiä ja kertoivat, miksi suomalaisen merenkulun säilyminen ja jatkuminen on maallemme tärkeää. Vuosikymmeniin vakavin, koko suomalaista merenkulkua kohtaava kriisi yhdisti varustamot ja merimiehet sekä osoitti, että tilanteen vaatiessa yhteistyö sujuu. Koko merenkulkuala seisoj yhdessä suorassa rintamassa ja kävi raivoisaan taistelun oman olemassaolonsa puolesta.

Suomalaisen merenkulun parissa työuransa tehneet harmaat eminenssit käärivät hihat ja ottivat osaa pelastustalkoisiin. Korkea-arvoiset virkamiehet, merenkulkualan johtajat ja asiantuntijat sekä puolustusvoimien edustajat ottivat mediassa kantaa suomalaisen merenkulun puolesta. Liike-elämän edustajista löytyi ymmärrystä merenkulkua

kohtaan aina Kauppakamaria myöten.

Tämä ei ollut ensimmäinen kerta, kun yritystukiin ehdotettiin leikkauksia, mutta ehdottomasti vakavin kriisi mitä suomalainen merenkulku on kokenut vuosikymmeniin, sillä nyt oli vaarassa mennä lapsi pesuveden mukana. Julkisuudessa selostettiin seikkaperäisesti, miksi merenkulunkulun miehistötuen palautusjärjestelmä on olemassa ja miten se toimii Suomessa. Vastava järjestelmä on käytössä myös muissa EU-valtioissa ja lähimmissä kilpailijavaltioissa, eikä siihen olla tekemässä leikkauksia – päinvastoin.

Merimiehet pelastivat itse itsensä

Suurin kiitos suomalaisen merenkulun tulevaisuuden puolesta kuuluu merimiehille itselleen.

Merimiehet kommentoivat mediassa suoraan sanoin ja sydämestään leikkauksuhkaa.

M/s Viking Cinderellan intendentti **Krista Öhman-Jalosen** somepäivitys merenkulun tukien puolesta julkaistiin kriisin toisena päivänä (7. elokuuta) ja keräsi välittömästi tuhansia katselukertoja. Syyskuun alkuun mennessä ”intti Öhmanin” selväsanaisten ja rauhallisten päivitysten on kerännyt jo 43 900 katselukertaa.



– Riikka Purra, pure ittees. Jos suomalainen merenkulku loppuu, valtiovarainministeri on syyllinen, tarjoilija Roger Kvarnström M/s Viking Cinderellalta lähetti terveisiä Merimiesradion podcastissa. (soundcloud.com > merimiesradio)



Vinkki A-studioon: Intendentti Krista Öhman-Jalonen on erittäin fksu ja selväsanaisten esiintyjä suomalaista merenkulkua koskeissa kysymyksissä.



Tallink Siljan pääluottamusmies Marko Laineen haastattelu oli Helsingin Sanomien printin ja digin pääuutinen isolla kuvalla 8.8.2025. Laineen haastattelu Hesarissa kriisin kolmantena päivänä keräsi arviolta satoja tuhansia lukijoita.

Pettymyksensä Purran leikkauksiin toi rohkeasti esiin myös M/s Viking XPRS-aluksen kansimies **Markus Berner**, joka myönsi rehellisesti äänestäneensä viimeksi perussuomalaisia, muttei enää: se oli viimeinen kerta.

Helsingin Sanomat haastatteli kriisin ensimmäisinä päivinä Tallink Siljan pääluottamusmies **Marko Lainetta**. Laineen vihainen ilme Hesarin kansikuvassa keräsi satoja tuhansia lukijoita ja viesti tehokkaasti suomalaisten merimiesten ahdingosta.

Merimies-Unionin omilla sivuilla ja viestivälilaineissa tuotiin esiin merimiesten haastatteluina pelko työpaikkojen ulosliputtamisesta.

Suomalaiset merimiehet ovat luonteeltaan rauhallisia eivätkä hötkyile turhasta, mutta kun kriisi yllättää, niin johan alkaa heilua ja niin kävi nytkin. Kiitos kaikille merenkulkijoille, jotka ottivat kantaa ja jakoivat sosiaalisessa mediassa eteenpäin tietoa merenkulun tuista.

Ahvenanmaan ”oma kansanedustaja” **Mats Löfström** (rkp.) teki suuren urakan ja työn perustellessaan merenkulun merkitystä



M/s Viking XPRS:n kansimies Markus Berner (oikealla) otti kantaa rohkeasti somessa Purran leikkauksiin. Bernerin kannanotto keräsi katselukertoja myös eduskunnasta. Vasemmalla työkaveri, korjausmies Tomas Enberg komppaa.

eduskunnalle. Löfström on jatkanut työtä edelleen esittämällä ja selvittämällä Suomeen niin sanotun sekamallisen nettopalkkajärjestelmän rakentamista.

Kriisitilanteessa venettä on soudettava samaan suuntaan

Laiva tarvitsee purjehdukseen koko miehistön ja kriisitilanteessa jokaista merimiestä tarvitaan. Jos suomalainen merenkulku kohtaa tulevaisuudessa minkä kriisin tahansa, on tärkeää että yhdistämme voimamme joukkona ja pystymme rakentamaan ketjun, joka ponnistelee yhteisen päämäärän puolesta.

Vaikeissa kriiseissä joukkojen on soudettava samaan suuntaan tai muuten uppoamme. Suomessa on sananvapaus ja eri asioista on voitava – ja saa keskustella –, mutta on olemassa vakavia ja koko joukkoa, kuten suomalaista merenkulkua uhkaavia kriisejä, jolloin oman agendan ajaminen hädän hetkellä ei ole arvostettavaa. Tuolloin ihminen sooloilee kuten Riikka Purra, joka oman edun ja kannattajakunnan suosion tavoittelulla on valmis uhraamaan muut. ➤



MAIKKARIN HUOMENTA SUOMI
12.8.2025:

**Keskuskauppakamarin
toimitusjohtaja
Juho Romakkaniemi:
Ei ole yhtäkään turhaa
yritystukea**

LUE JUTTU: SMU.FI

Yritystuet puhuttavat: media räjähti

Purran tarkoituksellinen ulostulo yritystukiin tehtävistä leikkauksista räjäytti median. Jo sana ”yritystuki” saa monissa ihmisissä nousemaan karvat pystyyn, vaikka merenkulun osalta ei kyseessä ole lopulta edes yritystuki, vaan palautusjärjestelmä.

Purran ammuttua leikkausehdotuksensa julkisuuteen niistä alkoi kiihkeä keskustelu, jota jatkui koko elokuun. Monet olivat valmiita leikkaamaan merenkulun tukia. Oman lusikkansa soppaan työnsi myös Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa, joka arvatenkin kannatti Purran ehdottamia merenkulun leikkauksia.

Merimies-Unionin puheenjohtaja **Joachim Alatalo** vastasi MaRalle Kauppalehdessä, että jos kotimaiset matkustaja-autolautat ulosliputetaan, suomalaiset merimiehet vaihtuvat ulkomaiseen työvoimaan. ”Viihde” merellä ei lopu, vaan risteilyt jatkuvat. Keskinäisen toran ja kyräilyn sijaan MaRan ja suomalaisen merenkulun tulisi lyödä hynttyyt yhteen ja löytää keskinäinen synergia.

Helsingin Sanomat puolestaan vertasivat suomalaisia matkustajavarustamoita intialaisiin kobra kauppiasiin, mikä tullaan varmasti muistamaan legendaarisena ulostulona.

Elokuun aikana selvisi, että valtiovarainministeri **Riikka Purra** oli laatinut oman leikkauslistansa kasaan alle viikossa, mikä antaa osviittaa valtion taloudenpidosta vastaavan ministerin asioihin perehtymisen tasosta.

Tilanteet kiristyivät ennennäkemättömälle tasolle ja panokset suomalaisen merenkulun loppumisesta tai jatkumisesta kovenivat. Ahvenanmaalta kuultiin uutinen, että valtiovarainministeri **Riikka Purra** oli käynyt tapaamassa Maarianhaminassa Viking Line -varustamo.

Siinä ei ollut vielä kaikki, vaan budjettineuvotteluita lähestyttäessä oman osuutensa apajasta halusi houkutella Viro, joka ilmoitti nelinkertaistavansa matkustaja-autolautoille maksettavan tuen. Viro myönsi suoraan, että se pyrkii houkuttelemaan maahan uusia varustamoita ja aluksia.

Suomalaiset merimiehet ja varustamot sekä merenkulun sidosryhmät tekivät kaikin voimin, yhteen hiileen puhalttaen 24/7 töitä, että merenkulun tukiiin ei tehdä leikkauksia ja suomalainen merenkulku jatkuu.

Merenkulun miehistötukeen ei tehdä leikkauksia

Budjettineuvottelut lähestyivät ja ne oli tarkoitus käydä 1.–2. syyskuuta. Oman kohunsa budjettineuvottelujen alla aiheutti perussuomalaisten varapuheenjohtaja **Teemu Keskisarjan** puheet halveksivaan

sävyyn maahanmuuttajaväestöstä, jotka olivat lähellä kaataa koko hallituksen. Lopulta päästiin itse aiheeseen, joka meinasi hukkua tärkeän asiasisältönsä – miljardin leikkauslistan – puolesta käytävän maahanmuuttajakeskustelun alle.

Pääministeri **Petteri Orpo** (kok.) ilmoitti Purran leikkauslistan olevan Purran tekele ja hallituksen käyvän budjettineuvottelut tyhjältä pöydältä eikä Purran listan pohjalta.

Syyskuun 2. päivä suomalaisten merimiesten sydämetä putosi siirtolohkareen kokoinen kivi. Hallitus päätti budjettiriihessä, että merenkulun miehistötukeen ei tehdä leikkauksia. Onneksi Suomen hallituksen enemmistöltä löytyi ymmärrystä ja arvostusta suomalaista merenkulkua ja sen jatkuvuutta kohtaan.

Valtiovarainministeri **Riikka Purra** on menettänyt kasvonsa suomalaisten merenkulkijoiden silmissä, kun hän oli valmis leikkaamaan suomalaisesta merenkulusta, jonka seurauksena suomalaiset matkustaja-autolautat olisi ulosliputettu Suomesta. Kuten M/s Viking XPRS-aluksen kansimies **Markus Berner** suorin sanoin totesi: myönnän, äänestin persuja, mutta en enää: se oli viimeinen kerta. 🇫🇮



Merimies-lehti haastatteli Kotkan Ekamin koulutuspäällikkö Anssi Avelinia elokuussa 2025

Opiskelijat kysyvät, onko heillä töitä tulevaisuudessa

TEKSTI ELINA TALVIO KUVA TERO TALVIO

Etälä-Kymenlaakson ammattikoulun merenkulun ja logistiikan koulutuspäällikkö **Anssi Avelin** on saanut vastata aloittavien opiskelijoiden kysymyksiin siitä, onko heillä valmistuessaan töitä, kun opiskelijat ovat nähneet uutisotsikoita.

Ekamissa koulutetaan monenlaisia merenkulkijoita konehuoneesta ravintolaan. Etenkin cateringin työllisyysnäkymät ovat hyvät.

– Olen aina sanonut, että tavallinen ravintolakokki voi työskennellä vain maissa, mutta laivaravintolapuolen ammattilainen voi työskennellä sekä laivalla että maissa, Avelin kuvailee koulutuksen etuja.

SUOMALAISTA palveluhenkilökuntaa tarvitaan jatkossakin, sillä suomalaiset matkustajat haluavat edelleen suomenkielistä palvelua.

Jos odotettavissa olevat uhkakuvat toteutuvat, se vaikuttaa koko merenkulkuala, ei vain palveluhenkilökuntaan. Avelin pelkää, että mahdollisen ulosliputuksen alkaessa se kiihtyy ja joukossa on tulevaisuudessa myös mahdollisesti rahtilaivoja.

On pakko kysyä, kumpi on pahempi: toisen asteen koulutusleikkaukset vai mahdolliset laivojen ulosliputukset? Avelin ei osaa sanoa mutta nostaa esiin kolmannen haitan, nimittäin huonot uutiset. Hän näkee että koulutusaloihin hakeutuminen näkyy uutisoinnissa.

– Jos sanotaan, että rakennusala sakkaa, kuka hakeutuu rakennusalalle? hän kysyy.

PITÄISI AINA KATSOA pidemmälle, kolmen vuoden kuluttua voi olla ihan erilainen suhdanne. Rakennusala voi opiskelijan valmistuessa olla sellainen, että moni vastavalmistunut saa töitä. Koulumaailmassa ollaan hyvin hereillä suurempien trendien suhteen niin että koulutetaan sitä, mille katsotaan olevan kysyntää vielä vuosien päästä.

Nyt aloittavat merenkulkualan opiskelijat ovat tehneet päätöksensä keväällä ja opiskelijavalinnat varmistuneet kesällä ennen elokuussa kerrottua leikkauslistaa. On mahdollista, että huonot uutiset näkyvät ensi vuoden hakijamäärissä. Opiskelijamäärien väheneminen näkyisi koulun saamassa rahoituksessa, jolloin riskinä on kurjuuden kierre.

Uutisotsikoiden myötä oppilaiden kiinnostus alan rakenteita kohtaan on jonkin verran kasvanut. Avelin on saanut kertoa, millainen varustamotuki on, miten se vaikuttaa, ja mitä ammatteja mahdolliset leikkaukset koskevat. Hän on saanut valaa oppilaisiin uskoa, että opiskelu ei ole turhaa.

Vaikka kotimaisia laivoja ei olisikaan, merille on mahdollista päästä. Suomalainen merimies on hyvässä huudossa maailmalla, ja töitä on niin kauan kuin laivat kulkevat. Avelinilla on tuttuja, jotka seilaavat siellä missä palmut huojuvat ja aurinko paistaa.

– Maailma on auki, sanoo Avelin.

MATRUUSEILLE JA KONEPUOLEN henkilöstölle on tälläkin hetkellä työpaikkoja auki, niille on jatkuva tarve. Koulussa toivotaan, että Kotkaan saataisiin laivasähköalan koulutusohjelma, sillä sille on kasvava



tarve, kun tulevaisuudessa laivat sähköistyvät ja laivat liitetään niin sanotusti piuhan päähän satamassa. Ammatillisesta koulutuksesta leikkaaminen näkyy siinä, että uusia opintolinjoja on vaikeampi saada kasaan budjetin rajoissa. Suomenkielistä laivasähköasentajan koulutusta on tarjolla vain Rauhalla, jossa koulutus aloitettiin tänä vuonna Winnovan ja SAMKin yhteistyönä. Kotkassa alan koulutusta on tarjolla Xamkissa, jossa on tarjolla merenkulun sähkövoimatekniikan insinööritutkinto.

Avelin toivoo, että poliitikot ymmärtäisivät mitä tukirahalla saadaan: sillä turvataan suomalaista merenkulkua. Pahimmassa tapauksessa Suomen lipun alla ei olisi yhtään laivaa, ja meitä ei auta kukaan muu kuin me itse. Hätätilan iskiessä Ruotsi ja Viro ajattelevat eniten omia kansalaisiaan.

Se, vaikuttaako julkinen keskustelu opiskelijamääriin, selviää ihan kohta, sillä tammiukuussa aloittavien opintojen haku aukeaa kohtapuoliin. ⚓

Merimies-Unionin puheenjohtaja Joachim Alatalo:

Miehistötuen poisto olisi ollut kohtalokasta

– ”Olisimme helisemässä”

Helpotuksen huokaus. Sellainen pääsi Suomen Merimies-Unionin (SMU) puheenjohtajan Joachim Alatalon suusta, kun hallitus peruutti aikeistaan leikata merenkulun miehistötuesta. Leikkaukset olisivat tipauttaneet matkustaja-autolauttojen palveluhenkilöstön tuen ulkopuolelle.

TEKSTI ANNA-LIISA BLOMBERG / DEMOKRAATTI KUVA NORA VILVA



Se ei ole kenenkään etu, että olemme kouissa työriidoissa.

– Poikkeusoloissa laivojen vakuutusten hinta voi nousta niin tähtitieteelliseksi, että alusta ei ole kannattavaa ajaa tänne. Jos meillä ei ole omaa kalustoa, niin kyllä me helisemässä olisimme. Se olisi kestämatön tilanne, Alatalo sanoo.

Laivojen miehistöllä on myös oikeus irtisanoa työsopimuksensa, jos alus on menossa alueelle, jossa on esimerkiksi sodan tai tartuntataudin vaara.

– Kun miehistö saa tiedon, että nyt ollaan menossa Suomeen, miehistö voi sanoa, että ei muuten mennä.

HALLITUS aikoo selvittää yhdessä merenkulun toimijoiden kanssa Suomelle soveltuvaa mallia, jonka pohjana olisi Ruotsin nettopalkkajärjestelmä. Sillä korvattaisiin nykyinen miehistötuki.

– Tämä on meidän näkökulmastamme erittäin tärkeä asia ja kannattamme selvitys-

Varustamojen, kuten Viking Linen viesti oli selvä: jos sakset heiluvat, vaihtuvat laivan perässä liehuvan lipun värit. Käytännössä aluksia olisi siirretty Ruotsin tai Viron lipun alle. Maihin, joissa miehistötukea saa laivan koko henkilöstölle. Ulosliputuksen seuraukset olisivat Alatalon mukaan alalle ja Suomelle kohtalokkaat.

– Voi sanoa, että matkustaja-aluksien noin 5000 työntekijää olisi korvautunut joko ruotsalaisilla tai virolaisilla merimiehillä.

Laivoilla noudatetaan sen maan työehtoja, jonka lipun alla seilataan. Sama koskee muun muassa työntekijöiden sosiaaliturvaa. Mitä ulosliputus naapurimaihin olisi tarkoittanut laivoihin mahdollisesti jäävien suomalaisten laivaduunareiden työehdoille?

– Virossa on palkkataso tällä hetkellä matalampi kuin Suomessa, joten se olisi tarkoittanut ansionalenemaa. Ruotsissa asia ei välttämättä ole näin, palkkataso on aika lähellä meitä, ehkä hievenen korkeampikin.

Syy siihen, miksi suomalaiset jäisivät Alatalon mukaan suurella todennäköisyydellä pois laivojen miehistöstä liittyy siihen, millä perusteilla varustamot saavat tukea. Sitä saa vain miehistöstä, joka on kirjoilla samassa maassa kuin laivakin. Harva haluaa muuttaa tai siirtää kirjojaan Ruotsiin tai Viroon.

ULOSLIPUTUS ei olisi kolaus vain suomalaisille laivojen työntekijöille, vaan myös maan huoltovarmuudelle, Joachim Alatalo muistuttaa.

– Moni mieltää matkustaja-autolautat kuluiksi yökerhoiksi. Sosiaalista mediaa kun työn puolesta seuraa, niin tämä mielikuva ihmisillä usein on. Siinä herkästi unohtuu se, että niillä kulkee todella paljon rahtia.

Suomen tuonnista ja viennistä 96 prosenttia kulkee meriteitse. Matkustaja-autolauttojen merkitys tässä potissa ei ole vähäinen. Niillä kulkee yli 60 prosenttia kappaletavariennistä ja 50 prosenttia tuonnista. Tilastokeskuksen mukaan viime vuonna matkustaja-autolautoilla tuotiin 4,64 miljoonaa tonnia kappaletavaraa, kun konttilaivoilla tuotiin 1,97 miljoonaa tonnia.

Kriisin tullen suomalaisten viranomaisen määräysvalta rajoittuu Suomen lipun alla kulkeviin aluksiin, Alatalo muistuttaa. Valmiuslain nojalla varustamoita voidaan poikkeusoloissa velvoittaa kuljettamaan tavaraa ja ihmisiä tarpeen mukaan – kyydissä voisi olla esimerkiksi puolustustarvikkeita, Nato-joukkoja tai vaikkapa pakolaisia.

– Jos alus on jonkin muun maan lipun alla, tällaisen toiminnan pitää perustua sopimuksiin. Välttämättä sopimukseen ei aina takaa, tuleeko alus tänne.

työn tekemistä. Olemme tuoneet päättäjille Ruotsin mallia esille tapaamisissamme elokuun aikana ja toivomme, että muutos saataisiin myös Suomeen aikaiseksi nykyisen hallituksen aikakaudella, Joachim Alatalo sanoo.

Kaikilla EU:n merenkulkumailla on käytössä tukijärjestelmä, joka on aikoinaan luotu kansallisen merenkulun turvaamiseksi. Ilman tukea EU-maiden lipuilla ei voisi kilpaila niin sanottujen mukavuuslippujen kanssa.

– Varustamot siirtävät aluksia näiden halpalippujen alle, koska niissä maissa ei ole mitään työelämän pelisääntöjä tai ne ovat hyvin heikot. Suomenkin satamissa käy näitä aluksia, joissa sekä miehistön että itse aluksen kunto on huono.

Miehistökustannusten palautusjärjestelmässä varustamolle palautetaan sen maksamat työnantajamaksut. Suomen ja Ruotsin tukijärjestelmät eroavat siten, että Suomessa varustamo ensin maksaa työnantajamaksut ja hakee niitä sitten jälkikäteen valtiolta takaisin. Ruotsissa työnantaja pidättää palkasta työnantajamaksut, kuten Suomessakin tehdään, mutta ei tilitä niitä valtiolle.

– Ruotsin mallia kutsutaan nettopalkkajärjestelmäksi, koska raha ei liiku eteenpäin, vaan jää suoraa varustamolle palkanmaksukauden päätyttyä kuukauden lopussa. Tuki on näin ollen myös reaaliaikainen, Alatalo selvittää.

– Etuna Ruotsin mallissa Suomeen verrattuna on myös se, että nykyisin valtion varustamolle takaisin palauttavat maksut näkyvät valtion budjetissa menona ja on siten budjettineuvotteluissa helposti leikkauslistoilla ”turhana” kohteena, kuten nyt näimme elokuussa hallituksen etsiessä säästöjä valtiontalouteen.

ALATALO tarttui Merimies-unionin ruoriin keväällä 2024. Puheenjohtajaksi hän nousi SMU:n asiantuntijan työstä, jossa tutuksi oli parin vuoden aikana tullut käytännössä kaikki liiton toiminta kahvin keittämisestä sopimusneuvotteluihin.

Puheenjohtajuus houkutteli Alataloa, koska hän halusi mahdollisuuden jättää omaa kädenjälkeään suomalaisen merenkulkuun ja parantaa merenkulkijoiden asemaa työpaikoilla.

Ammattiyhdistysliikkeeseen hän päätyi aikoinaan putkiasentajana työskennellessään.

– Viimeiset vuodet niissä töissä toimin luottamusmiehenä ja sieltä kumpusi ajatus, että haluaisin parantaa työntekijän asemaa työmarkkinoilla. Oikeastaan lähtölaukauksen antoi erittäin hyvä luottamusmies, joka siirtyi myöhemmin Rakennusliittoon töihin ja toimii nykyään puheenjohtajana siellä, Alatalo kertoo **Kimmo Paloseen** viitaten.

Putkiasentajan veri alkoi vetää merille. Alatalon perheessä oli merenkulkijoita ja työ vaikutti hänestä mielenkiintoiselta, joten hän opiskeli merenkulkualan insinööriksi. Valmistuttuaan hän työskenteli aluksi jonkin aikaa hinaajissa ja sitten Silja Sere-naden konemestarina.

Maakravuksi hän siirtyi, kun Suomen Konepäällystöliitosta soitettiin, että eläköitymisen vuoksi voisi olla töitä tarjolla. Konepäällystöliitossa vierähti yhdeksän vuotta asiamiehenä ja sopimusalavastaavana ennen SMU:n leipiin siirtymistä.

SMU:N solmimista työehtosopimuksista suurinta määrää jäseniä koskevat ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimus ja ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimus. Kotimaan matkustaja-alusliikenteelle on oma sopimuksensa.

– Ne neuvoteltiin keväällä. Alunperin oli tarkoitus neuvotella vain palkankorotukset tälle vuodelle. Sopimusneuvotteluissa tulitiinkin siihen lopputulemaan, että jatkoimme olemassa olevien työehtosopimusten voimassaolokautta vuoteen 2028 saakka, Joachim Alatalo kertoo.

Samalla sovittiin yleisen linjan mukaisesti palkankorotuksista eli luvassa on 7,8 prosenttia kolmen vuoden aikana. Mitään erityisiä vääntöjä ei tällä kierroksella Alatalon mukaan ollut. Esimerkiksi hallituksen lainsäädäntöuudistuksiin ei ollut tarvetta reagoida neuvotteluissa.

– Se on mielenkiintoista, että mihin tämä jatkossa muotoutuu, että pyrkiikö työnantaja esimerkiksi heikentämään olemassa olevia kirjauksia lain tasolle, Alatalo pohtii.

Kaikkiaan SMU solmii huikeat 50–60 työehtosopimusta. Edellä mainittujen suurten sopimusten lisäksi neuvotellaan paljon yrityskohtaisesti. Sopimusten määrä vaihtelee, kun yrityksiä lopettaa tai uusia syntyy. Osa sopimuksista on jo neuvoteltu.

– Ensi vuonna on vielä kymmenkunta yrityskohtaista sopimusta vielä neuvoteltavana.



Haluan parantaa merenkulkijoiden asemaa työpaikoilla.

HALLITUKSEN työelämäuudistuksille Joachim Alatalolta ei kehuja irtoa. Hän kiteyttää, että lainsäädäntötie ei ole oikea tapa hoitaa asioita. Poliitikkojen ei ylipäättään pitäisi millään tapaa sekaantua työmarkkinakuvioiden, hän sanoo. Jos lainsäätäjät ryhtyvät vielä jatkossa nyt nähtyyn malliin toteuttamaan työnantajien toiveita, ei hyvä heilu.

– Riskinä on ammattiyhdistysliikkeen radikalisoituminen, Alatalo sanoo.

Riskit työmarkkinaselkkauksille kasvavat hänen mukaansa tilanteessa, jossa lakiin kirjataan liittojen jäsenten asemaa heikentäviä asioita. Ay-liike valvoo jäsentensä etua pyrkimällä tasoittamaan tilannetta ja estämään heikennykset työehtosopimuskirjauksin.

– Jos toinen osapuoli ei suostu siihen, työtaistelut voivat eskaloitua pahoiksi. Se ei ole kenenkään etu, että olemme kovissa työriidoissa. Se ei kehitä mitään, vaan aiheuttaa vain pahaa verta.

Valtakunnansovittelija **Anu Sajavaara** kehotti taannoin Demokraatin haastattelussa, että työmarkkinaosapuolten pitäisi miettiä, millaisissa tilanteissa palkankorotusten yleinen linja voitaisiin ylittää tai alittaa sovittelijan toimistossa. Mitä Alatalo ajattelee kehoksesta?

– En pidä hyvänä, että on asetettu tällainen niin sanottu yleinen linja lainkaan. Jokaisen ammattiala on omanlaisensa ja on erilaiset tarpeet kehittää oman alan työehtoja ja palkkausta.

Alatalo näkee tarpeen sille, että yleisestä linjasta voidaan poiketa tarpeen vaatiessa. Niin on tehtykin, hän huomauttaa.

– Korona on hyvä esimerkki siitä, että me ymmärrämme myös työnantajan tarpeita. Silloin matkustaja-alussektorilla tehtiin työehtosopimusratkaisu, jossa palkkoja ei korotettu lainkaan. Kyllä mekin haluamme toimia vastuullisesti niin, että meillä on työpaikat turvattu poikkeusolosuhteiden jälkeiseen aikaan. 🚢

JÄSENKORTILLA

etuja ja alennuksia

Suomen Merimies-Unionin jäsenkortin saavat kaikki Unionin varsinaiset jäsenet, eli myös opiskelijajäsenet ja eläkkeelle jääneet. Jäsennumerosi löydät kortin etupuolelta.

Suomen Merimies-Unionin jäsenkortilla saat monenlaisia etuja ja alennuksia. Muista siis mainita jäsenyydestäsi, kun asioit eri yrityksissä ja järjestöissä, joiden kanssa Suomen Merimies-Unioni on neuvotellut etuja tai alennuksia. Näin jäsenille neuvotellut alennukset ja edut tulevat huomioituiksi niissä asioidessasi. Riippuen yrityksestä, edun myöntämiseen tarvitaan yleensä vähintään nimi ja jäsennumero.

Jäsenkortti on voimassa kaksi vuotta kerrallaan.

Förmåner och rabatter

MED MEDLEMSKORTET

Alla ordinarie medlemmar i Unionen får Finlands Sjömans-Unionens medlemskort d.v.s. även studerande och pensionerade medlemmar. Du hittar ditt medlemsnummer på kortets framsida.

Med Sjömans-Unionens medlemskort får du en mängd olika förmåner och rabatter. Kom därför ihåg att meddela om ditt medlemskap när du gör affärer med olika företag och organisationer som Sjömans-Unionen har förhandlat om förmåner eller rabatter med. På så sätt beaktas de rabatter och förmåner som förhandlats fram för medlemmar när du gör affärer med dem. Beroende på företag krävs vanligtvis minst ditt namn och medlemsnummer för att bevilja förmånen.

Ett nytt medlemskort skickas vartannat år.

MÖKIT

Merimies-Unionilla on jäsenten käyttöön tarkoitettuja vapaa-ajanviettopaikkoja ympäri Suomen ja kaikissa mökeissä on mökkeilyyn tarvittavat perustarvikkeet. Osa talvi- ja kesäkauden mökeistä arvotaan.

Mökkeihin voi tutustua tarkemmin nettisivuilla: www.smu.koutavaraus.fi/varaus/

VAKUUTUSEDUT

SMUn jäsenenä saat Turvasta 10 % jäsenalennuksen vakuutuksistasi. Jos sinulla on kotivakuutuksen lisäksi vähintään yksi muu vakuutus Turvassa, saat lisäksi 10 % omistaja-alennuksen. SMU:n jäsenet ovat lisäksi vakuutettu vapaa-ajan tapaturman varalta. Lisätietoja löydät www.turva.fi ja valitsemalla oman ammattiliittosi.

LAKINEUVONTAA PUHELIMITSE

Merimies-Unionin jäsenillä on jäsenetuna oikeus saada Eversheds Asianajotoimistolta puhelinneuvontaa jäsenten yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa asioissa. Tarvittesasi oikeudellista neuvontaa voit soittaa

STUGOR

Sjömans-Unionen har fritidsstugor runt om i Finland till medlemmarnas förfogande. Alla stugor är utrustade med grundläggande nödvändigheter för stugliv. Vissa stugor för vinter- och sommarsäsongen lottas ut.

Du kan läsa mer om stugorna på webbplatsen: www.smu.koutavaraus.fi/varaus/

FÖRSÄKRINGSFÖRMÅNER

Som medlem får du 10 % medlemsrabatt på dina försäkringar hos Turva. Om du har minst en annan försäkring utöver hemförsäkringen hos Turva får du dessutom 10 % ägarabatt. FSU:s medlemmar är även försäkrade mot fritidsolycksfall. Mer information hittar du på www.turva.fi genom att välja ditt fackförbund.

JURIDISK RÅDGIVNING PER TELEFON

Som medlem har du rätt till telefonrådgivning i privata juridiska ärenden via advokatbyrån Eversheds. Vid behov av

arkisin klo 10.00–16.00 välisenä aikana Eversheds Asianajotoimiston numeroon 010 684 1400. Palvelu on ilmainen, kun ilmoitat soittaessasi olevasi Merimies-Uni-
nin jäsen ja kerrot jäsennumerosi. Puhelin-
neuvonta kattaa asiat, jotka voi selvittää
puhelimessa ilman perehtymistä asiakirjoi-
hin tai sähköposteihin. Voit kysyä neuvoa
esimerkiksi asunto-osakkeisiin ja kiinteistöi-
hin liittyvissä asioissa sekä muun muassa
avio- ja avoliittoon, lapsiin, perintöön,
testamentteihin, osituksiin, lahjoituksiin
jne. liittyvissä asioissa. Neuvonta ei koske
asiakirjojen laatimista. Lisätietoa palvelun
laajuudesta ja rajauksista voit lukea
kotisivuiltamme kohdasta jäsenedut.

POLTTOAINEALENNUKSET

Jäsenkortilla saat tankkausalennusta
St1-asemilla ympäri Suomen sekä lisäksi
vaihtuvia tuote-etuja HelmiSimpukoista.
Rekisteröi tai päivitä jäsenkorttisi tiedot St1
omille sivuille kirjaudu.st1.fi ja syötä
jäsenkortin takaa löytyvä 16-numeron sarja
kohtaan ”rekisteröi järjestökorttisi”.

juridisk rådgivning kan du ringa vardagar
kl. 10.00–16.00 till Eversheds på nummer
010 684 1400. Tjänsten är kostnadsfri när
du uppger att du är medlem i Sjömans-Uni-
onen och anger ditt medlemsnummer.
Telefonrådgivningen omfattar frågor som
kan lösas per telefon utan att behöva läsa
dokument eller e-post. Du kan be om råd i
till exempel frågor som rör bostadsaktier,
fastigheter, samboförhållande, äktenskap,
barn, arv, testament, bodelning eller gåvor.
Rådgivningen gäller inte upprättande av
dokument. Du läsa mer information om
tjänstens omfattning och begränsningar på
vår hemsida under medlemsförmåner.

BRÄNSLERABATTER

Med medlemskortet får du rabatt på
bränsle vid St1-stationer runt om i Finland
samt tillfälliga produktförmåner hos
HelmiSimpukka. Registrera eller uppdatera
ditt medlemskort på St1:s webbplats
kirjaudu.st1.fi genom att ange den 16-siffriga
koden på baksidan av kortet under ”regist-
rera ditt organisationskort”.

HERTZ AUTONVUOKRAUS

-15% autonvuokrausetu on voimassa
Suomessa ja ulkomailla. Tarkista varauk-
sen yhteydessä annettavat tiedot kotisivuil-
tamme kohdasta *jäsenedut* →
Hertz autovuokraus.

MERIMIES-LEHTI

Lehti ilmestyy viisi kertaa vuodessa ja
löydät sen myös sähköisenä osoitteesta:
www.smu.fi/liitto/merimies-lehti/

HOSTELLIJÄRJESTÖN MAJOITUSEDUT

Merimies-Uni-
nin jäsenenä saat 10 %
majoituslennuksen Hostellijärjestön
verkoston hostelleissa Suomessa.
Saat alennuksen, kun teet varauksen
www.hostellit.fi sivuston kautta tai suoraan
hostelliin. Alennus annetaan saapuessasi
hostelliin, kun todistat jäsenyytesi. Mikäli
reissaat myös ulkomailla, suosittelemme
sinulle Kansainvälistä hostellikorttia, jonka
voit ostaa Hostellijärjestön sivuilta. Kansain-
välisellä hostellikortilla saat vähintään 10 %
majoituslennuksen myös ulkomailla.

HERTZ BILUTHYRNING

15 % rabatt på biluthyrning gäller både i
Finland och utomlands. Kontrollera
informationen vid bokningstillfället på vår
webbplats under *medlemsförmåner* →
Hertz biluthyrning.

TIDNINGEN SJÖMANNEN

Tidningen utkommer fem gånger per år
och hittas även digitalt på:
www.smu.fi/liitto/merimies-lehti/

BOENDEFÖRMÅNER HOS HOSTELLIJÄRJESTÖ

Som medlem i Sjömans-Uni-
onen får du 10 % rabatt på boende i Hostellijärjestö
ry:s vandrarhem i Finland. Rabatten gäller
när du bokar via www.hostellit.fi eller direkt
hos vandrarhemmet. Visa ditt medlemskap
vid ankomst för att få rabatten. Om du
reser utomlands rekommenderar vi det
internationella vandrarhemskortet som du
kan köpa på Hostellijärjestö ry:s sida. Med
ett internationellt vandrarhemskort får du
minst 10 % rabatt på boende på vandrar-
hem utomlands.

TUETUT LOMAT

Palkansaajien hyvinvointi ja terveys PHT ry
järjestää tuettuja, työkykyä ja terveyttä
edistäviä 1. askel -hyvinvointijaksoja
työikäisille aikuisille ja heidän perheilleen.
Hyvinvointilomat ry ja Suomen Meri-
mies-Uni-
nioni järjestävät yhteistyössä
ohjattuja lomaviikkoja Sosiaali- ja terveys-
ministeriön Veikkausvoittovaroista myönne-
tyllä tuella.

LISÄTIEDOT JA HAKULOMAKKEET TUETTUJA LOMIA VARTEN:

Tetta Härkönen

puh. (09) 6152 0225

sähköposti: [tetta.harkonen\(at\)smu.fi](mailto:tetta.harkonen(at)smu.fi)

Lisäksi jäsenillä on käytettävissään Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK:n tarjoamat jäsenedut:

[www.sak.fi/liitot-ja-sopimukset/
miksi-liittya-ammattiliittoon/jasenedut/](http://www.sak.fi/liitot-ja-sopimukset/miksi-liittya-ammattiliittoon/jasenedut/)

REKREATIONSSEMESTRAR

PHT rf (Främjande av löntagarnas
välbefinnande och hälsa) ordnar subventio-
nerade välfärdsperioder för arbetsföra
vuxna och deras familjer. Även Hyvinvointi-
lomat ry och Sjömans-Uni-
onen ordnar tillsammans ledda semesterveckor med
stöd från Social- och hälsovårdsministeri-
ets Veikkaus-lotterifonden.

MER INFORMATION OCH ANSÖKNINGSBLANKETTER FÖR REKREATIONSSEMESTRAR:

Tetta Härkönen

Tel. (09) 6152 0225

E-post: [tetta.harkonen\(at\)smu.fi](mailto:tetta.harkonen(at)smu.fi)

Dessutom har medlemmarna tillgång till medlemsförmåner som erbjuds av Finlands Fackförbunds Central- organisation SAK:

[www.sak.fi/sv/fackforbund-och-avtal/
varfor-ska-du-bli-medlem-i-facket/
medlemsformaner/](http://www.sak.fi/sv/fackforbund-och-avtal/varfor-ska-du-bli-medlem-i-facket/medlemsformaner/)



Merihistorioitsija Ville Vänskä: Kamppailu Itämeren hallinnasta ei ole vain historiaa

Ville Vänskä on merivoimien upseeri ja intohimoinen merihistorian harrastaja. Merimies-lehdelle antamassaan henkilöhaastattelussa Vänskä kertoo omia näkemyksiään merenkulun merkityksestä Suomelle ja kertoo mitä voimme oppia Ukrainan käymästä merisodasta. Näkemykset ovat Vänskän omia tulkintoja merisodankäynnin historiasta ja nykyajasta.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT PUOLUSTUSVOIMAT

Suomi rajautuu etelässä 430 kilometriä pitkään Suomenlahteen ja 650 kilometriä pitkään Pohjanlahteen. Suomen ainoa keino hoitaa tavarakuljetuksensa ovat meritiet, joiden toiminta on turvattava.

– Totta. Logistisesti tarkastellen Suomi on kylmä ja kallis saari, joka sijaitsee pussin perällä. Suomen tuonnista ja viennistä noin 90 prosenttia kulkee meritse, eivätkä merikuljetukset ole korvattavissa millään muulla kuljetusmuodolla. Jäämerenrata tai Suomenlahden alittava tunneli ovat hyviä huoltovarmuutta lisääviä ajatuksia, mutta ne eivät itsessään ole riittäviä vaihtoehtoja kaiken tarvittavan tuonnin korvaamiseksi. Siksi meriyhteydet ovat elinehto Suomelle

ja ne on kaikissa tilanteissa kyettävä turvaamaan, merihistorioitsija Ville Vänskä toteaa Itämeren olosuhteista.

Toinen maailmansota ja nykypäivän Ukraina

Toinen maailmansota alkoi Saksan hyökättyä Puolaan 1.9.1939. Kolmen kuukauden kuluttua, 30.11.1939, Neuvostoliitto pommitti Suomea. Neuvostoliiton oli tarkoitus valloittaa Suomi kahdessa viikossa. Venäjällä vaikuttaa olevan vallalla sama ajattelutapa Ukrainan osalta, joka piti ottaa haltuun muutamassa päivässä. Toisin kävi.

– Ukrainan sotaa verrataan helposti Suomen käymään talvisotaan, vaikka eroja on

enemmän kuin yhtymäkohtia. On kuitenkin totta, että nämä molemmat sodat pohjautuivat väärälle tiedustelutiedolle. Tämä on tyypillistä diktatuureille, kun tiedustelukoneisto ei uskalla kyseenalaistaa johdon näkemyksiä ja päätöksiä, Vänskä toteaa.

– Venäjän kevään 2022 hyökkäys perustui valheelliselle tiedustelun arviolle Ukrainan kyvystä ja tahdosta asettua vakavasti otettavaan puolustustaisteluun. Tämä aiheutti sen, että varautuminen pitkäkestoiseen sotaan laiminlyötiin, Venäjä ei varautunut yhteiskunnan siirtymiseen sotatalouteen, teollisuus ei varautunut sotatarvikkeiden tuotantoon ja jo aiemmin alas ajettua liikekannallepanojärjestelmää ei muodostettu uudelleen. Joukot oli



Merihistorioitsija Ville Vänskä

varustettu enemmän miehitystä kuin hyökkäystä varten, ja nyt yli kolmen vuoden kiihkeiden taisteluiden jälkeen yksinvaltiaan arvovalta ei salli myöntää virhearviota ja viiheltää peliä poikki.

Suomenlahden saaret 1939

Talvisodan alettua marraskuussa 1939 Neuvostoliiton laivaston ensimmäinen tehtävä oli ottaa Suomenlahden ulkosaaret haltuun.

– Suomenlahden saarilla ja yleisemmin Itämeren saarilla on sotilaallista merkitystä. Kuka hallitsee saaria, hallitsee myös niiden lähialueiden meriliikennettä. Siinä missä sota-alusten ja kokonaisten taisteluosastoiden täytyy aina aika ajoin käydä huoltamassa satamassa ovat saaret kuin ankkuroiduista taisteluosastoista. Suomenlahden saaret hallitsivat liikennettä Suomenlahden pohjukkaan ja pohjukasta ulos, ja siksi ne olivat ensimmäisiä vallattavia alueita. Vielä nykypäivänäkin turvallisuuspoliittisissa puheissa korostuu samasta syystä Itämeren suurten saarten – Bornholmin, Gotlannin, Saarenmaan ja Ahvenanmaan – tärkeys.

Neuvostoliitto julisti Suomen kauppasaartoon ja pyrki estämään maamme meriyhteydet länteen.

– Talvisodan alla Suomen laivaston vahvuus oli melko vaatimaton. Vuoden 1927 laivastolain perusteella oli rakennettu kaksi rannikkopanssarilaivaa, viisi rannikkosukellusvenettä ja viisi moottoritorpedovenettä. Vahvuutta lisäsivät siviilistä sota-

palvelukseen otetut alukset, Vänskä luettelee.

– Talvisodan alla Neuvostoliiton kanssa etupiiriin tehnyt Saksa häiritsi merikuljettajia Itämerellä, kunnes Ruotsi aloitti suomalaisalusten saattamisen aluevesiensä kautta Tanskan salmiin. Talvisota oli myöskin ajallisesti niin lyhyt sota, ettei meriyhteyksien häiriintyminen ehtinyt merkittävästi vaikuttaa Suomen huoltovarmuuteen, Vänskä selostaa ja jatkaa

– Jatkosodassa taas Itämeri oli Saksan sisämeri ja kaikki Suomessa tarvittava tuontitavara saatiin Saksasta. On vielä huomioitava, että Suomen omavaraisuusaste 1930-40-luvuilla oli jotain aivan muuta kuin nykypäivänä, jolloin lähes kaikki kulutustavara tuodaan meritse.

Neuvostoliitolla oli huomattavasti suurempi laivasto ja merivoimat kuin Suomella. Tästä huolimatta Suomi pystyi torjumaan merellä venäläisten hyökkäyksiä.

– Suomen laivasto ei juuri joutunut kamppailemaan määrällisesti vahvemman neuvostolaivaston kanssa viime sodissa. Talvisodan merisotatoimet päätti ankara jäätalvi ja jatkosodassa Saksan nopeasti edennyt kesän 1941 maahyökkäys Baltian kautta Leningradin porteille, pakotti Neuvostoliiton punalippuisen Itämeren laivaston Suomenlahden pohjukkaan. Itämeren laivaston pysyminen pohjukassa varmistettiin rakentamalla massiivinen sukellusveneverkoilla vahvistettu miinasulku Suomenlahdelle yhdessä Saksan laivaston kanssa.

Neuvostoliitto pommitti Helsinkiä ja hyökkäsi Hankoon mereltä käsin, joka jouduttiin vuokraamaan Neuvostoliitolle 30 vuodeksi. Mitä voimme oppia mereltä päin tehdyistä hyökkäyksistä?

– Neuvostoliitto hyökkäsi mereltä Hankoa vastaan, joka jouduttiin vuokraamaan Moskovan rauhan ehtojen mukaisesti Neuvostoliitolle. Hanko sijaitsi strategisella paikalla Suomenlahden suulla ja sillä oli suuri merkitys Leningradin puolustukselle.

– Oppeja mereltä suoritetuista hyökkäyksistä voisi olla, että meri on paitsi kuljetusväylä, niin usein myös hyökkäystie. Suomen meri- ja rannikkopuolustuksen suorituskyky on aivan yhtä tärkeä kuin ilma- ja maapuolustuksen kyky. Merivoimien tehtävä on siis

paitsi meriyhteyksien turvaaminen, niin myös hyökkäyksen torjunta.

Itämeri oli tiheimmin miinoitettu merialue toisen maailmansodan aikana

– Talvi- ja jatkosodan välisenä välirauhan aikana puolueettoman Suomen rahtialukset joutuivat toisinaan maailman merillä miinojen ja sukellusveneidä uhreiksi. Samoin kävi koko toisen maailmansodan puolueettomana pysytelleen Ruotsin laivoille, joita se menetti toisessa maailmansodassa yli 200, Vänskä muistuttaa.

– Sama toistui Ukrainan sodan ensimmäisinä viikkoina. Puolueettomuus ei antanut suojaa Mustallamerellä kolmansien maiden merikuljetuksille, vaan ne joutuivat usein Venäjän umpimähkäisen tulenkäytön uhreiksi.

– Toisessa maailmansodassa Itämeri, ja tarkemmin Suomenlahti, oli maailman tiheimmin miinoitettu merialue. Miina-ase oli tehokas suojaamaan Suomen rantoja ja vapaata merenkulkua. Miina-aseella on Suomessa pitkät perinteet ja miinasodankäynnissä Suomi on edelläkävijämaa.

Meriyhteydet nykypäivänä

Suomelle on tärkeää turvata meriyhteytensä myös tänä päivänä. Suomen meriliikenteen huoltovarmuuskuljetuksia hoidetaan Suomen lipun alla purjehtivilla kauppa-aluksilla. Miksi Suomelle on tärkeää, että sillä on omaa, Suomen lipun alla purjehtivaa tonnistoaa?

– Kuten todettua, niin Suomelle meriyhteydet ovat normaali- ja poikkeusoloissa elinehto. Olemme nykypäivänä täysin riippuvaisia meriteitse tapahtuvasta tuonnista. Ja vaikka kriisitilanteissa kaikkia ylellisyytavaroita ei tarvitsi Suomeen tuodakaan, niin silti meriyhteytemme eivät kestä pitkiä häiriöitä.

– Persianlahden öljysota, huthi-kapinallisten iskut Punaisella merellä ja jossain määrin Mustanmerenmeren merisota on osoittanut, että rahalla saadaan yleensä joku purjehtimaan kriisialueellakin. Mutta voi tulla myös tilanteita, joissa merikuljetuskapasiteettia ei ole saatavilla. Tällaisia tilanteita ovat historiassa olleet esimerkiksi Falklandin ja Persianlahden sotien keskityskuljetukset, jotka sitoivat tonnistoaa massiivisiin merikuljetuksiin. Tätä tosiasiaa vasten merikuljetuksista riippuvaisella valtiolla tulee olla kotimaista tonnistoaa vähimmäistarpeen ➡

kuljettamiseen tarvittava määrä, merihistorioitsija Ville Vänskä summaa.

Suomen merivoimat turvaavat Suomen kauppalaivaston kulkua tarvittaessa poikkeusoloissa. Onko merivoimien työ samanaista kuin menneisyydessä?

– Helposti syntyy mielikuva, että meriliikenne suojataan kokoamalla kauppa-alukset sotalaivojen suojaamiksi saattueiksi. Näin ei kuitenkaan yhdeksässä kymmenestä tapauksesta ole. Merivoimat suojaa meriliikenteen valvomalla merialuetta, ilmatilaa ja pinnanalaista maailmaa, ylläpitämällä kykyä tulenkäyttöön, tuottamalla tiedustelun arvioita, laskemalla merimiinoitteita oman meriliikenteen suojaksi ja niin edelleen. Meriyhteyksiä turvataan yhdessä muiden puolustushaarojen, viranomaisten ja liittolaisten kanssa, Vänskä kertoo ajankuvasta.

Meriyhteyksien turvaaminen on Suomelle ensiarvoisen tärkeää. Onko merivoimilla riittävästi resursseja työnsä hoitoon? Jos ei, mihin voisimme panostaa?

– Tähän pitäisi kai vastata, että ei ja tarvitsemme sitä, tätä ja tuota. Kyllä merivoimilla on meriyhteyksien turvaamiseen ja mereltä suuntautuvan hyökkäyksen torjuntaan hyvät työkalut. Laivastolta löytyy maailman parhaat miinantorjunta-alukset, huippumodernit pintatorjuntaohjukset, torpedot ja pian myös Itämeren altaan tehokkaimmat monitoimikorvetit. Sitä mitä merivoimilta ei löydy, löytyy todennäköisesti liittolaisilta. Esimerkiksi Ruotsilla on käytössään sukellusvenease.

Venäjä panostaa oman laivastonsa kehittämiseen

Venäjä kehittää ja panostaa vahvasti omaan laivastoonsa tällä hetkellä. Venäjällä on myös oma meripolitiikka. Venäjä jatkaa oman laivastonsa suorituskyvyn palauttamista kylmän sodan päättymistä edeltävälle tasolle.

– Merivoimalla on suuri merkitys Venäjälle.

Turhamaisuudessaan Venäjä haluaa näyttäytyä maailmanpolitiikassa vakavasti otettavana suurvaltana, jolla on globaalia vaikuttavuutta. Yksi keskeinen osa suurvaltastatusta on vahva merivoima, vaikka sotilaallinen tarve ei sitä välttämättä edellyttäkään. Venäjän merivoimien reformilla oli ja on mahtipontiset tavoitteet, mutta lännen talouspakotteet ja puutteet kotimaaisessa telakkateollisuudessa ovat tehneet sen, että uudisrakennusohjelma on jäänyt tavoitteistaan hurjasti jälkeen. Eikä laadussakaan ole ollut kehumista. Venäjän yritykset rakentaa esimerkiksi suljetun kierron tekniikalla varustettu sukellusvene epäonnistui surkeasti.

Ajatuksia Venäjän varjolaivastosta

Suomenlahtea pitkin purjehtii tänäkin päivänä lukuisia Venäjän varjolaivastoon kuuluvia aluksia. Mitä ajattelet tästä?

– Venäjän varjolaivasto on monella tapaa uhka Suomelle, Itämeren rantavaltioille ja yleisemmin lännelle. Kokemattomat miehistöt ja huonokuntoiset laivat kuljettavat valtavia määriä vientikiellossa olevaa venäläistä öljyä. Varjolaivasto muodostaa ympäristöriskin Itämerelle, Venäjä saa öljykaupasta varoja sodankäynnin jatkamiseen Ukrainassa ja yritykset puuttua tähän vaaralliseen öljykauppaan lisäävät eskalaatioriskiä lännen ja Venäjän välillä.

Ukrainan sota

Olet seurannut tiiviisti Ukrainan merisotaa. Mitä siitä tulee ottaa opiksi?

– Merisodankäynnin kannalta on ollut huomattavaa, kuinka Ukraina, jolla ei käytännössä ole merivoimaa, on toistuvasti kyykittänyt Venäjän Mustanmeren laivastoa. Ukrainan onnistuneet iskut miehittämättömin venein (USV, Unmanned Surface Vessel) ovat samankaltainen merisodankäynnin murros kuin panssarilaivojen esiinmarssi Yhdysvaltain sisällissodassa, miina-

-aseen ensiesiintyminen Krimin sodassa tai torpedoaseen ensimmäiset historialliset merivoitot Kiinan–Japanin sodassa, Vänskä kuvailee sodankäynnissä meneillään olevaa murrosta.

– Miehittämättömiä järjestelmiä kehittelevät ja ottavat kilvan käyttöön nyt niin eri valtioiden merivoimat kuin myös erilaiset terroristiset ja kapinalliset järjestöt. Tässä kehityksessä on syytä olla mukana, vaikka tuskin miehittämättömät järjestelmät tulevat syrjäyttämään mitään toista merisodan asetta, kuten ei tehnyt lentokonekaan. Uudella aseella kun on aina tapana saada rinnalleen tehokas vasta-ase, Vänskä toteaa historiankulusta.

– Tässä yhteydessä en malta olla suosittelematta Pekka Toverin kirjaa: *Ukrainan sota*. Siinä näitä oppeja sodasta on esitetty terävänäköisesti ja kansantajuisesti, Vänskä antaa lukuvinkin.

Menneisyyden ja nykyisyyden Itämeri

Voisi olettaa, että kamppailu Itämeren hallinnasta olisi jo historiaa. Valitettavasti näin ei ole, Vänskä toteaa.

– Itämeri heijastelee kansainvälisiä jännitteitä ja Venäjän Itämeren laivasto on merkittävä peluri Itämerellä. Jos Itämeren turvallisuus jostain syystä järkkyy ja Suomen ”valtimo” häiriintyy, niin edessä olisi meriyhteyksistä riippuvaiselle maalle todellinen ongelmatilanne. Tällaista meriliikenteen häiriintymistä ei Suomessa oikeastaan ole vielä koskaan koettu. Toimivat ja turvatut meriyhteydet Itämeren altaassa nousevat tärkeämmiksi kuin koskaan aiemmin. On tärkeää, että tuontiriippuvaisina meillä on keinot ja toimintatavat valmiina puuttua mahdollisiin häiriötekijöihin Itämerellä, intohimoinen merihistorian harrastaja painottaa ja vahvistaa

– Mutta mitä ikinä näinä vaikeasti ennustettavina aikoina tapahtuukin, niin Suomen meripuolustus on kunnossa. 🇫🇮

Lentokoneesta laskuvarjolla pudotettujen miinojen trallausta Svartbäckin aukolla Porvoon maalaiskunnassa. Porvoon maalaiskunta, Svartbäckenin aukko 1941. Kuva: SA-kuva.





Markku Mylly ei usko onnettomuuteen eikä vahinkoon, mutta asiat on hyvä tutkia. Kyllä laivassa tuntuu, jos sen ankkuri raahautuu merenpohjassa kaapeleita katkoen.

Merenkulkuneuvos Markku Mylly: **Eivät ankkurit katko kaapeleita huomaamatta**

TEKSTI JA KUVA HILKKA KOTKAMAA

Onhan tämä merkillistä, että laivasta voi pudota ankkuri ja laahautua kilometrikaupalla meren pohjassa ilman että kukaan laivassa sitä huomaa.

– Ei ole mahdollista, että laivasta putoaisi ankkuri päällystön huomaamatta. Jos ankkuri lähtee valtoimenaan menemään jarrujen ja lukitusten pettäessä yhtä aikaa, siinä menee koko kettinki. Sitä ei pitele enää mikään, vaan se menetetään kokonaan.

Merenkulkuneuvos ja pitkään rahtilaivoilla työskennellyt merikapteeni **Markku Mylly** pitää tapauksia selvinä sabotaaseina.

– Saattaakin olla, että ankkuri on laskettu alas tahallaan ja siinä on pantu jarrut kiinni ja kettinkilukot päälle. Sitten laskeaan kettinki alas, eikä se irtoa vaan jää laahaamaan. Muuten kymmenien kilometrien raahautuminen kaapeleita katkoen on mahdotonta.

Jokainen merenkulkija tietää miten ankkuri toimii ja toisaalta miten valtavat määrät merenpohjassa risteilee putkia ja energia- ja tietoliikenteeseen liittyvää tarvaraa. Pohjassa on monenlaisia sähkökaapeleita, sähkönsiirtokaapeleita, tietoliikennekaapeleita, kaasuputkia sun muuta. Siis kaikkea sitä, mitä laivanliikenteessä on nykyään otettava huomioon itsestään selvytensä.

Kaapelit alkoivat katkeilla Venäjän hyökättyä Ukrainaan

Mylly pohtii, miten kaapeleiden katkeamiset alkoivat suurin piirtein samaan aikaan kun Venäjä hyökkäsi Ukrainaan. Sitä ennen ilmiötä ei juuri tunnettu. Jos lasketaan mukaan Balticconnector-kaasuputken tuhoutuminen, on meren syvyyksissä tuhottu kriittistä infraa peräti viisi kertaa ihan muutaman vuoden sisällä.

– Sodan alettua tapahtui sitten kolme ankkurin putoamista peräjäälkeen. Vaikea kuvitella, että yhtäkkiä ilmestyi vahinkoja, joita ei tätä ennen ole sattunut mies muistiin. Sekin oli kummallista, että ankkurien putoamiset ja raahautumiset tapahtuivat juuri sähkökaapeleiden ja kaasuputkien läheisyydessä.

Myllyn mielestä on ihan hyvä, että asiat ovat poliisilla ja niitä tutkitaan oikeudessa. Todisteita etsitään, kuten oikeudessa pitääkin, mutta moni asia viittaa tahalliseen vahingontekoon.

– Minä en usko, että tapaukset ovat onnettomuuksia, jotka ovat sattuneet vahingossa. Jotain tässä on taustalla, josta me emme saa tietää. Ymmärrän kyllä, että näitä on vaikea todistaa, mutta tapaukset ovat selviä. Siihen viittaavat myös aluksesta löytyneet nauhoitteet, jossa päällikköä kehoitetaan pitämään huolta papereista, jotka pitää hävittää. Todisteesta saattaisi käydä sekini, että laivan ns. musta laatikko oli suljettu pois päältä juuri ankkurin putoamisen aikaan.

Kuka maksaa katkottujen kaapelien korjaamisen?

Merenpohjaan laskettuja kaapeleita on pidetty turvallisena ratkaisuna ja niin tehdään kaikkialla maailmassa. Jos ankkureiden raahamisesta tulee yleisempi tapa tehdä vahinkoa, ovat kaikki merenpohjan puihaverkostot vaarassa. Erityisesti uhanalaisia ovat matalat merialueet, kuten esimerkiksi Suomenlahti. Varsinkin Suomen puoleinen rannikko saaristoinen on erityisen haavoittuva. Aluetta kyllä valvoo 2005 muodostettu Cap Finland Reporting Area, CFRA, jossa liikennettä ohjataan itään ja länteen omille kaistoilleen, jota laivojen on noudatettava.

– Seuraava ongelma onkin kaapeleiden korjaaminen, joka on merenpohjassa suoritettuna vaativa työ. Sen lisäksi tulee korjauksen hinta. On laskettu, että rahaa palaa ainakin 60 miljoonaa euroa eikä maksajasta ole tietoa ainakaan kyseisten varjolaivojen vakuutuksien kautta. Yleensä näiden alusten varustamoiden osoite on Dubaissa josain postilaatikossa.

Markku Myllyn tietojen mukaan jotain tällaista saattoi uumoilla jo aikaisemmin, kun Venäjä siirsi yli sata tankkerialaan ulkomaisiin rekistereihin pois Venäjän lipun alta heti kun se hyökkäsi Ukrainaan. Siellä ne ovat mukavuuslippumaisissa ja viranomaisien tavoittamattomissa. Vakuutuksia on muutenkin varjolaivaston kohdalla turha haikailla. ⚓

Kansainvälinen merenkulkujärjestö
(IMO) kokoontuu lokakuussa:

Päästäänkö alusliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä kansainväliseen sopuun – ja mikä on päästöjen hinta Suomelle?

Kansainvälisen merenkulkujärjestö IMO:n meriympäristön suojelukomitea MEPC kokoontuu ylimääräiseen istuntoon 13.–17. lokakuuta Lontoossa. Historiallisessa kokouksessa on tarkoitus saada aikaan neuvottelutulos keinoista alusliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi.

Lokakuussa erityisistunnossa tehtävät päätökset ovat lopullisia. Tällä aikataululla sovitut toimet astuisivat voimaan IMO:n kasvihuonekaasustrategian mukaisesti vuonna 2027.

Suomelle tärkeää jäävähvistettujen alusten ja turvallisen jäissä kulun huomioiminen

Meriliikenteestä pyritään saamaan hiilineutraalia vuoteen 2050 mennessä. IMO:n on tarkoitus päästä sopuun uusista maailmanlaajuisista toimista, joilla rajoitetaan merenkulun päästöjä. Jos lokakuun kokouksessa saadaan aikaan neuvottelutulos, merenkulku olisi ensimmäinen toimiala, jossa kasvihuonekaasupäästöille on asetettu kansainvälinen hinta.

Suomelle neuvotteluissa on tärkeää, että huomioiduksi tulevat kansalliset erityispiirteet, kuten jäävähvistetut alukset ja turvallinen kulku jäissä. Lisäksi Suomi toivoo, että EU:n sääntelyä tarkastellaan uudelleen, jos IMO:n sopimus astuu voimaan. Meriliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat olleet vii-

me vuoden alusta lähtien mukana EU:n päästökauppajärjestelmässä. Metaani- ja typpioksidipäästöt tulevat järjestelmään ensi vuoden alussa.

Kestävät, päästöttömät polttoaineet

IMO pyrki vähentämään kasvihuonepäästöjä nettonollasääntelykehikolla (IMO Net-Zero Framework):

Polttoainestandardi

Neuvotteluiden keskeisimpänä sisältönä on maailmanlaajuinen polttoainestandardi, jolla aluspolttoaineiden kasvihuonekaasuintensiteettiä vähennettäisiin asteittain. Taloudellisin keinoin pyritäisiin kannustamaan yhä puhtaampien polttoaineiden käyttöön. Kyseessä olisi maailmanlaajuinen päästöjen hinnoittelumekanismi.

IMO:n kokouksessa pyritään saamaan aikaan sääntely, jolla kannustetaan aluksia käyttämään kestäviä polttoaineita. Meriliikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi on etsittävä konkreettisia keinoja. Fossiilittomat polttoaineet ja energialähteet ovat ratkaisevassa asemassa päästöjen pienentämisessä. Varustamot etsivät globaalilla tasolla aluksilleen tehokkaimpia ratkaisuja päästöjen vähentämiseksi. Vaihtoehtoja käyttövoimaksi ovat tällä hetkellä esimerkiksi LNG, akut, metanoli, vihreä

sähkö, biopolttoaineet, ammoniakki ja jopa ydinvoima. Päästöjä voidaan vähentää ajonopeutta alentamalla, reittioptimoinnilla, satamatoimintoja tehostamalla ja alusten teknisillä ratkaisuilla.

Net-Zero -rahasto

IMO:n neuvotteluiden toinen tavoite on maailmanlaajuinen IMO:n Net-Zero-rahaston perustaminen: mikäli aluksen kasvihuoneintensiteetti ylittää vuotuisen raja-arvon, täytyy sen maksaa rajan ylittävistä päästöistään. Maksun suuruus määräytyy sen mukaan, kuinka paljon vuotuinen raja ylittyy.

Myös edelläkävijyydestä palkitaan: vaatuksen täyttävä alus kerryttää niin kutsuttuja ylijäämäyksiköitä (surplus units), joita voi siirtää muille aluksille tai tallettaa kahden seuraavan kalenterivuoden aikana käytettäväksi. Maksut ohjataan uuteen kansainväliseen IMO Net-Zero -rahastoon.

On arvioitu, että vuosittain rahastoon kertyisi noin 10 miljardia. Rahaston varoilla tuetaan kasvihuonepäästöttömien ja hyvin vähäpäästöisten aluspolttoaineiden ja teknologioiden kehittämistä sekä käyttöönottoa ympäri maailman. Rahasto tukisi etenkin vähiten kehittyneitä valtioita ja pieniä kehittyviä saarivaltioita ja vähiten kehittyneitä maita siirtymässä kestävämpiin aluspolttoaineisiin.

KUSTANNUSERÄ	OSUUS 2028 (%)	ARVIO 2028 (mrd €)	OSUUS 2040 (%)	ARVIO 2040 (mrd €)
Yhteiset kustannukset	0,0–5	0,0–0,03	0,0–30	0,0–0,5
IMO-sääntely	15–30	0,1–0,2	50–60	0,8–1,9
FuelEU-asetus	0–10	0,0–0,7	0–35	0,0–1,3
EU:n päästökauppa	65–85	0,5–0,6	10–20	0,2–1,9

Lähde: Traficom

Suomi kannattaa taloudellisen elementin tuottojen rahastoimista kansainväliseen rahastoon. Kerättävät varat tulee Suomen kannan mukaan käyttää merenkulun päästöjä vähentävien ratkaisujen pikaiseen kehittämiseen ja käyttöönottoon. Lisäksi varojen jaossa tulee huomioida erityisolosuhteet, kuten kulku jäissä.

Suomi kannattaa kaksinkertaisen sääntelytaakan purkamista

EU:ssa on jo voimassa aluspolttoainestandardi FuelEU Maritime -asetuksen myötä. Lisäksi EU:n päästökauppa kattaa sata prosenttia unionin sisäisillä matkoilla syntyvistä kasvihuonekaasupäästöistä ja 50 prosenttia päästöistä reiteillä kolmansiin maihin.

Suomi katsoo, että IMO:ssa neuvoteltu maailmanlaajuinen päästövähennystoimi tasaisi sekä kansainvälisen merenkulun päästösääntelyn epäsuhtaa että merenkulun ja elinkeinoelämän kilpailuympäristöä EU:n ja muun maailman välillä. IMO:ssa nyt saavutetun sovun jälkeen voimassa olevaa EU:n sääntelyä tulee tarkastella uudelleen. Merkittävää kaksinkertaista taakkaa EU:n toimissa tulee estää ja purkaa.

Vaikutukset Suomeen kulkevalle meriliikenteelle ja varustamoalalle

Traficom on arvioinut IMO:n nettonolla-

sääntelyn vaikutuksia **Suomeen kulkevalle meriliikenteelle**.

Arvion mukaan polttoainekustannusten arvioidaan olevan ilman IMO- ja EU-sääntelyä noin 1,2 miljardia euroa vuonna 2028 ja noin 1,1 miljardia euroa vuonna 2040. **IMO-sääntelyn lisäkustannukset ilman EU-sääntelyä olisivat arviolta noin 0,1–0,2 miljardia euroa vuonna 2028 ja noin 1,3–1,9 miljardia euroa vuonna 2040.**

Jos EU- ja IMO-sääntely ovat voimassa samanaikaisesti, lisäkustannusten arvioidaan olevan noin 0,7–0,8 miljardia euroa vuonna 2028 ja noin 1,5–3,8 miljardia euroa vuonna 2040.

Päällekkäinen sääntely aiheuttaisi päällekkäisiä kustannuksia, joiden osuus lisäkustannuksista on vuonna 2028 arviolta noin 0–20 % (noin 0,0–0,1 mrd euroa) ja vuonna 2040 noin 50–60 % (noin 0,0–1,6 miljardia euroa).

Päällekkäisten kustannusten poistaminen voisi merkittävästi alentaa lisäkustannuksia, erityisesti niissä skenariossa, joissa IMO:n maksut kohdistuvat samoihin päästöihin kuin EU:n sääntely. Päällekkäisten kustannusten poistamiseen eli käytännössä EU-lainsäädännön kumoamiseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia. ⚓

IMO:n meriympäristön suojelukomitean kokous 13.–17.10.2025, Lontoo

IMO:N MERIYMPÄRISTÖN

suojelukomitea MEPC 13.–17. lokakuuta pidettävästä kokouksesta on tarkoituksena saada aikaan neuvottelutulos yhteisistä kansainvälisistä sääntelykeinoista, joilla meriliikenteen päästöt saadaan vähenemään ja päästöttömiksi.

IMO:n tavoitteet meriliikenteen kasvihuonekaasujen vähentämiseksi:

20 %

vuoteen 2030 mennessä
(2008 verraten)

70 %

vuoteen 2040 mennessä

2050 mennessä
täysi hiilineutraalisuus

Suomen lippu on tärkeä, jos kriisi iskee

Merenkulun huoltovarmuus tarkoittaa, että Suomen merikuljetukset varautuvat mahdolliseen konfliktiin tai muuhun ongelmaan. Yhteiskunnan turvallisuusstrategiasta on tehty uusin päivitys alkuvuodesta. Miten Suomi näihin varautuu käytännössä? Siitä kertoo Liikenne- ja viestintäministeriön valmiusyksikön johtaja **Lars Dolk**.

TEKSTI HILKKA KOTKAMAA KUVA KATRI LEHTOLA JA SAANA LAMMINSIVU



– **S**uomi on voimakkaasti riippuvainen meriyhteyksistä, joten huoltovarmuuden kannalta kriittisistä meriyhteyksistä kannetaan vastuuta useilla hallinnon aloilla. Kuljetusten varmistamisen turvaaminen on monen hallinnonalan kauppaa. Työssä on mukana työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, sisäasiainministeriö sekä sosiaali- ja terveysministeriö. Joukossa myös puolustusministeriö.

Merikuljetusten varautuminen kriisitilanteisiin lähtee siitä, että varustamo määrää reitin, miehityksen ja lastin kuljetuksen. Varustamo myös määrää minkä valtion lipun alle se haluaa kuulua. Lippuvaltiolla on oikeudellinen vastuu.

– On merkityksellistä minkä lipun varustamo valitsee, koska vastuu meriturvallisuussäädösten noudattamisen valvonnasta kuuluu lippuvaltiolle eli sille maalle, jonka rekisterissä alus on. Verot ja työnantajamaksut maksetaan lippuvaltiolle.

Viranomaisilla valta vain Suomen lippuun

Kriisitilanteessakin pätee Dolkin mukaan varustamon valta päättää mihin lasti kuljetetaan. Siihen ei lippuvaltiolla ole sanottavaa. Jos tilanne muuttuu kriisitilanteessa kiistanalaiseksi, on viranomaisilla lisätoimivaltuuksia valmiuslaissa mahdollisuus määrätä yksittäisiä kuljetuksia.

– Kuljetukset kulkevat kaupallisin perustein myös kriisien aikaan. Mutta kaikkea voi tapahtua, joten Suomi varautuu kriiseihin erityistoimin. Kriiseissä viranomaiset voivat antaa lisävaltuuksilla merikuljetuksille erityisiä määräyksiä, jos on kyse esimerkiksi jostain kriittiseen tarpeeseen tulevasta lastista. Suomen viranomaiset voivat antaa kuljetusmääräyksiä vain Suomen lipun alla toimiville aluksille, selvittää Lars Dolk.

Kuljetukset toimivat merellä myös kriisien aikaan, mutta silloin niistä tulee paljon kalliimpia. Tästä saadaan kokemusta koko ajan Ukrainan sodan myötä. Vakuutusmaksut monikertaistuvat, mikäli vakuutusyhtiöt edes suostuvat vakuuttamaan aluksia. Myös miehistön palkat nousevat IMO:n kansainvälisten säädösten mukaisesti.

Suomen lippu tärkeä myös työllisyydenäkökulmasta

Lars Dolk tukee ajatusta, että Suomen kaup-

palaivasto pysyy Suomen lipun alla myös työllisyyden näkökulmasta.

– Suomelle on tärkeää, että meillä on osaavaa merialan ammattikuntaa ja heille työpaikkoja. Merenkulun koulutus on Suomessa huippuluokkaa ja sen säilyttämisestä on tärkeä huolehtia. Eri merenkulun järjestöt ovat tehneet kiitettävää työtä kampanjoidesaan alan houkuttavuutta opiskelijoille.

Dolkin mielestä on tärkeää, että meillä on kotimaisia menestyviä varustamoja, joiden kannattaa pitää aluksensa Suomen aluekisterissä. Merenkulun menestyksen kannalta on hyvä, jos Suomessa on toiminnassa paikallisia yrityksiä ja laivoissa paikallista miehistöä. Silloin voimme luottaa, että he pystyvät toimimaan myös meidän leveysasteiden olosuhteissa ja meikäläisillä markkinoilla. Joskus maamme talvet ja saaristolosuhteet asettavat erityisiä vaatimuksia, joissa vieraat laivat voivat olla pulassa.

– Huoltovarmuus nojaa osaltaan Suomessa kotimaiseen merialaan. Paikallisten olojen hyvä tuntemus on olennainen turvallisuustekijä. Merikuljetukset ovat Suomen talouden perusta. Talouden kannalta on oleellista että sekä vienti- että tuontikuljetukset toimivat kaikissa oloissa.

Suomella oltava oma kauppalaivasto

On yksiselitteistä, että laivan lippuvaltion määrää varustamo. Päätökset tehdään liikelatoudellisin perustein, joten valintaan vaikuttaa suuresti lippumaan verokäytäntö.

– Ymmärrän että Suomi on yhteiskunnallisesti sellaisessa tilanteessa, että säästöjä on haettava sieltä sun täältä. Varustamotuet ovat kuten muukin talous demokraattisessa päätöksenteossa. Tässä on kuitenkin tärkeää, että poliittiset päättäjät saavat oikeaa tietoa ja eri näkökulmia siitä, mitä merenkulku merkitsee taloudelle ja yhteiskunnalle.

– Poliitikoille on selvitettävä mitä riskejä on siinä, ettei esimerkiksi Suomessa olisi omaa kauppalaivastoa. On kerrottava, että maamme tarvitsee merenkulkua jo siksi että vienti ja tuonti on yli 90 prosenttisesti laivaliikenteen varassa. Me tarvitsemme merenkulun osaamista ja riittävästi omia laivoja. Konttialusten osalta olemme jo pitkälti ulkomaisten varustamojen varassa.

Ammattiliitot mukaan merenkulun huoltovarmuuden kehitystyöhön

Lars Dolk ei tunnista väitettä, ettei huolto-



– *Poliitikoille on selvitettävä mitä riskejä on siinä, että esimerkiksi Suomessa ei olisi omaa kauppalaivastoa. On kerrottava, että maamme tarvitsee merenkulkua jo siksi että vienti ja tuonti on yli 90 prosenttisesti laivaliikenteen varassa. Me tarvitsemme merenkulun osaamista ja sitä että meidän lippumme alla on riittävästi laivoja, sanoo Liikenne- ja viestintäministeriön valmiusyksikön johtaja Lars Dolk.*

varmuuden merkityksestä olisi tutkittava tietoa, kuten eräässä Hufvudstadsbladetin pääkirjoituksessa väitetään. Sekä Huoltovarmuuskeskuksessa että Liikenne- ja viestintäministeriössä on tehty useitakin selvityksiä merenkulun huoltovarmuuden merkityksestä.

– Selvityksissä on käyty läpi eri skenaariorioita huoltovarmuuden kannalta. On selvitetty myös niitä aluksia, jotka ovat Suomen lipun alla, mutta eivät Suomen liikenteessä, vaan kaukana maailmalla. Voi pohtia, saammeko ne alukset Suomeen, jos kriisiytynyt tilanne sitä vaatisi. Olemme käyneet erilaisia skenaarioita läpi samassa pöydässä yritysten, varustamojen, huolintaliikkeiden ja Suomen satamien kanssa. Meille on tärkeää, että meillä on hyvät suhteet eri toimijoiden kanssa. Voisiko näihin keskusteluihin ottaa mukaan myös alan ammattiliittoja?

– Kiinnostava näkökulma ja tätä on syytä pohtia, kun suunnittelemme tulevia harjoituksia, Liikenne- ja viestintäministeriön valmiusyksikön johtaja Dolk lupaa. 📌

LOUNAIS-SUOMEN OSASTON NELIKYMPPISET vietettiin 5. kesäkuuta 2025 Suomen Joutsenella, Turussa. Merimies-Unionin ammattiosastot ja Merimies-Unioni muistivat Lounais-Suomen osastoa lahjoituksin, joita saivat: John Nurmisen Säätiö Itämeren suojeluun, Pidä Saaristo Siistinä ry, Saaristomeren Suojelurahasto/Centrum Balticum.



Lounais-
Suomen
osasto

40 v.



SYDVÄSTRA FINLANDS AVDELNING 40 ÅR. Den 5 juni 2025 firades 40-årsjubileet för Sydvästra Finlands avdelning på Suomen Joutsen i Åbo. Sjömans-Unionens fackavdelningar och Sjömans-Unionen hedrade avdelningen i Sydvästra Finland med donationer till: John Nurminens Stiftelse för Skydd av Östersjön, Håll Skärgården Ren rf och Skyddsfond för Skärgårdshavet/Centrum Balticum.







Kaikki kuin avoin kirja...

MERIMIES: Vainoharhaisuusko on iskenyt. Viime aikoina on mietittänyt omien henkilökohtaisten tietojen ja asiakirjojen siirtely sähköisesti paikasta toiseen ties kenelle luettavaksi. Mitä muita kuin työ sopimukseen kirjoitettuja henkilötietoja työnantajalla on oikeus käsitellä ja säilyttää? Entä merimieslääkärintodistukset? Mitä työntekijöitä koskevia tietoja työterveyshuolto saa luovuttaa työnantajalle? Kuka saa tiedon siitä, että minulle on annettu hoitoa ja lääkkeitä aluksella? Mistä saan lisätietoa?

LAKIMIES: Työnantajan, työterveyshuoltopalvelujen tuottajan, merimieslääkäreiden ja viranomaisten toimesta tapahtuvaa henkilötietojen käsittelyä koskevia sääntöjä löytyy monesta eri laista. Kaiken erityissääntelyn taustalla on EU:n tietosuojalaki (2016/679) eli GDPR ja sitä täydentävä tietosuojalaki (1050/2018), joka sisältää esimerkiksi suomalaisen henkilötunnuksen käsittelyä koskevat säännöt.

Työsopimussuhteeseen perustuvan tietojen käsittelyn *peruslähde* on se, että työnantaja saa käsitellä *vain suoraan työntekijältä tai tämän (kirjallisella) suostumuksella* muualta saatuja henkilötietoja. Tämä periaate on kirjattu lain yksityisyyden suojasta työelämässä (759/2004) 4 § ja 5 §:iin. Tietojen siirtäminen paikasta toiseen missä muodossa tahansa vaatii siis aina työntekijän suostumuksen.

Työnantajan henkilöstöhallinnolla on lain mukaan oikeus käsitellä lääkärinlausuntoja ja niiden sisältämiä terveydentilaa ja työkyvyttömyyttä koskevia tietoja, kun se on tarpeen sairautensa palkan tai siihen rinnastettavien etuuksien suorittamiseksi tai sen selvittämiseksi, onko poissaoloon perusteltu syy. Työntekijällä on merityösopimuslain 2:10 §:n mukaan velvollisuus antaa *luotettava selvitys* työkyvyttömyydestään. Työntekijä siis itse toimittaa sairauslomaa koskevat tiedot työnantajalle eli ne eivät siirry sähköisesti työterveyslääkäriltä suoraan työnantajalle.

Aluksella työskentelevien miehistön jäsenten merimieslääkärintodistuksia on säilytettävä aluksella lain laivaväen lääkärintarkastuksista (1171/2010) 5 §:n mukaan. Säilytysvelvollisuus koskee ainoastaan todistus sivua eli merityökelpoisuuden vahvistavaa lääkärintarkastuslomakkeen kolmatta / C-sivua tai poikkeuslupapäätöstä. Toisin sanoen, työntekijällä ei ole velvollisuutta antaa työnantajan edustajalle (esim. laivasairaanhoitajalle) kaikkia laivaväen lääkärintarkastuslomakkeen kolmea sivua, mutta voi tuki halutessaan näin tehdä.

Laivaväen lääkärintarkastuslomakkeen ensimmäisen sivun alareunassa on teksti, jonka mukaan tarkastettava työntekijä antaa alikirjoituksellaan *suostumuksen* sille, että merimieslääkäri, Traficom ja Työterveyslaitos saavat pyynnöstä tarkastettavan terveydentilaa koskevia tietoja häntä hoitaneilta lääkäreiltä, sairaaloilta ja laitoksilta palvelukelpoisuuden arviointia varten. Samaa tarkoitusta varten merimieslääkärillä ja viranomaisilla on oikeus saada tietoja myös merimiehen lääkärintodistusrekisteristä, jonne (Työterveyslaitokselle) merimieslääkäreillä on velvollisuus toimittaa kopio jo-

kaisesta laatimastaan laivaväen lääkärintodistuksesta. Tämän kirjallisen luvan perusteella tarkastusta tekevä merimieslääkäri tai poikkeuslupapäätöstä harkitseva Traficom saa *suoraan* hoitaneelta lääkäriltä tai sairaalalta tarkastettavan merimiehen terveydentilaa ja hoitohistoriaa koskevia tietoja. Tietoja saa antaa vain pyynnöstä ja niiden tulee olla olennaisia merityökelpoisuuden arvioinnin kannalta.

Vaikka kyse on työnantajan kustantamista palveluista, pätee terveydentilaa koskevien tietojen käsittelyn osalta sama peruseriaate kuin muutoinkin terveydenhuollossa ja hoitosuhteessa: jokaisella terveydenhuollon ammattilaisella, olipa hän lääkäri, sairaanhoitaja tai fysioterapeutti, on *pysyvä salassapito- ja vaitiolovelvollisuus* kaikista potilasta koskevista asiakastiedoista. Nämä velvollisuudet perustuvat lakiin sosiaali- ja terveydenhuollon asiakastietojen käsittelystä (703/2023), johon myös työterveyshuoltolain (1383/2001) neljännessä luvussa viitataan. Toisin sanoen, työterveyshuollon toimijoilla ei ole oikeutta antaa mitään tietoja tai asiakirjoja työnantajalle ilman työntekijän kirjallista ja nimenomaista suostumusta. Tästä johtuen on yksinkertaisempaa, että työterveystarkastuksista, tutkimuksista ja testeistä laadittavat lausunnot ja todistukset annetaan työntekijälle itselleen edelleen työnantajalle toimitettavaksi.

Salassapitosäännösten estämättä työterveyslääkäri saa työterveyshuoltolain 18 §:n mukaan antaa työnantajalle kirjallisen lausunnon työntekijöille tehtyjen terveystarkastusten perusteella tekemistään johtopäätöksistä ja tarvittavista työsuojelutoimista. Tällainen lausunto voidaan antaa *ainoastaan koskien erityisen sairastumisen vaaraa aiheuttavaa työtä*. Moni toimi aluksella sisältää tällaista työtä, jossa altistutaan fyysikaalisille (melu, värinä, lämpö), kemiallisille (myrkylliset aineet, kaasut) ja biologisille (pieneliöt, bakteerit) tekijöille.

Laivalla tapahtuvasta sairaanhoidosta vastaavat työntekijät eli sairaanhoitaja tai lääkintäperämies laiva-apteekin hoitajana ja viime kädessä aluksen päällikkö ovat velvollisia noudattamaan *samoja sääntöjä terveydentilatietojen käsittelystä ja salassapidosta* kuin terveydenhuollon ammattilaiset. Tällöin lakia johdonmukaisesti tulkiten on heillä yhtä lailla velvollisuus antaa merimieslääkärille tietoja merenkulkijan terveydentilasta kuten muillakin hoitoa antaneilla toimijoilla. Lähtökohta kuitenkin on, että aluksella saatu hoito on ensisijaisesti sairauden tai vamman ensiapua ja -hoitoa, jota jatketaan lääkärin johdolla maissa. Tällöin on tärkeää, että työntekijällä on mukanaan tiedot aluksella saadusta hoidosta ja lääkityksestä jatkohoitoon siirtyessään eli hän itse luovuttaa ne eteenpäin.

Työnantajan ja työterveyshuoltopalvelujen tuottajan *tietosuojaselosteista*, jotka yleensä löytyvät henkilökunnan intranetistä tai ilmoitustaululta ja palveluntuottajan verkkosivuilta, löytyy lisätietoja tietojen käsittelystä, tietosuojaa ja -turvaa koskevista periaatteista sekä ohjeet ja yhteystiedot mm. tietojen tarkistus- ja oikaisupyynnön tekemistä tai muiden rekisteröidyn oikeuksien käyttämistä varten. ↴

SANNALEENA KALLIO

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

Den finska sjöfarten får inte utkontrakteras till ett utländskt land

I augusti föreslog finansminister **Riikka Purra** omfattande nedskärningar i sjöfartens besättningsstöd för servicepersonalens del.

De finska rederierna meddelade att deras enda alternativ om sjöfartsstöden kapades skulle vara att flagga ut fartygen till de närmaste konkurrenterna Sverige eller Estland, där man fortfarande stödjer sjöfarten enligt EU:s riktlinjer.

Purras förslag var som manna för Estland, som en vecka före budgetförhandlingarna meddelade att de skulle fyrdubbla stödet till passagerarfartyg. Estland erkände rakt ut att de ville locka till sig nya fartyg och nya rederier.

Purras soloanfall i augusti 2025 ägde rum mitt i den finska sjöfartens allvarligaste kris på årtionden då finska passagerar-bilfärjor riskerade att flaggas ut. Upp till 5 000 sjömän arbetar på passagerar-bilfärjorna. Om fartygen flaggas ut blir dessa sjömän arbetslösa, eftersom det inte lönar sig för dem att ta anställning under ett främmande lands flagg. Det skulle innebära att de måste folkbokföra sig t.ex. i Sverige.

En del beslutsfattare var ännu mer blåögda och föreslog att de finska sjötransporterna skulle utkontrakteras till Sverige och Estland. Det är direkt oansvarigt i ett läge där den ryska skuggan på Östersjön blir allt mörkare och kablar går sönder.

Finland kan inte förlita sig på att Sverige eller Estland ska sköta Finlands sjötransporter i en allvarlig krissituation. Om läget på Östersjön eskalerar ser varje land i första hand om sitt eget hus. Sveriges största hamn, Göteborg, ligger vid Nordsjön. Sverige klarar av att sköta sina egna transporter, så varför skulle de lägga resurser på att sköta sjötransporterna åt grannen i öst, Finland? Detsamma gäller Estland: om Estlands förbindelser kapas fokuserar de på att hjälpa sitt eget folk och inte Finland i norr.

Den enda vägen till Finland går via havet: över 90 procent av landets transporter sker med fartyg. Jämfört med de övriga nordiska länderna och Baltikum ligger Finland alltid bakom en vik, oavsett varifrån man ser på våra nuvarande transportrutter.

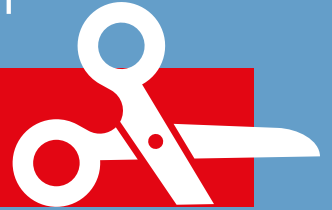
Hur kan vi sköta Finlands sjötransporter i en allvarlig krissituation? Med egna fartyg under finsk flagg och egna sjömän. Finska staten kan endast ta kontroll över fartyg under finsk flagg. Vi har ingen som helst makt över utländska fartyg. Fartygens egna flaggstater bestämmer var de ska segla. Under vinter- och fortsättningskriget levererade utländska fartyg inte varor till Finland, utan seglade bort. Besättningen på utländska fartyg kommer från andra länder och är lojala mot sina hemländer, inte Finland.

Finska sjömän kan i en krissituation snabbt komma till våra fartyg från sitt eget land. För Sjömans-Unionen är ett jämlikt bemötande av människor och tolerans viktiga värderingar. Finska passagerar-bilfärjor har också många anställda med invandrarbakgrund, som också är finländare. Vi bygger upp och bevarar vårt fosterland tillsammans och tryggar Finlands sjötransporter.

Finlands regering samlades för budgetmanglingen i början av september. **Petteri Orpos** (Saml) regering lyssnade på förnuftets röst och gjorde inga nedskärningar i sjöfartsstöden. Den finska sjöfarten överkom den allvarligaste krisen på årtionden genom ett samarbete som sträckte sig över hela branschen. Varje fartyg, sjöman och lykta på finska vatten är viktig. Med deras hjälp skapar vi tillsammans ett nätverk som gör att vi kan klara alla typer av kriser. Den finska sjöfarten fortsätter och betydelsen av en egen flotta och egna sjömän för vårt land är ofrånkomlig. ⚓

Tidernas strid för sjöfarten slutade med avvärjningsseger för Sjömans-Unionen

Regeringen kapade inte



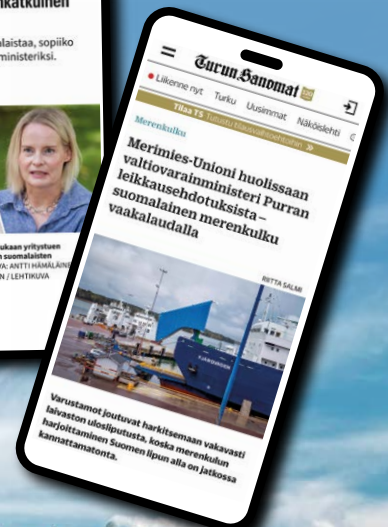
SJÖFARTSSTÖDEN

– passagerar-bilfärjorna fortsätter att segla under finsk flagg

Den andra september föll en massiv sten från de finska sjömännens bröst: regeringen beslutade i sin budgetmangling att inte göra några nedskärningar i sjöfartens besättningsstöd. Den finska sjöfarten fortsätter och de finska sjömännens arbeten bevaras.

SAMMANFATTNING SAANA LAMMINSIVU

BILDER SAANA LAMMINSIVU OCH ANDRA MEDIERNA



I augusti levde tusentals finska sjömän och hushåll med enorma skräckblandade känslor: skulle deras jobb på finska passagerar-bilfärjor bli kvar eller är det tack och adjö och arbetslöshet som gäller om deras arbetsplatser flaggas ut till Sverige eller Estland? Ångesten och rädslan gjorde många sjömän sömnlösa och orsakade stor oro för deras utkomst: vad gör de om jobben till sjöss tar slut?

Finansminister Purra skapade en mardröm

Augusti 2025 blev en mardröm för de finska sjömännen, en som man inte sett eller upplevt inom den inhemska sjöfarten på flera årtionden. Mardrömmen uppstod plötsligt, så som onda drömmar brukar göra. Mardrömmen har också ett namn: finansminister **Riikka Purra** (Sannf). Purra återvände från sin semester den 6 augusti och föreslog i eget namn betydande nedskärningar i sjöfartens besättningsstöd för servicepersonalens del.

Purras avslöjande kom som en total överraskning även för statsminister **Petteri Orpo** (SamI), som fortfarande var på semester. Onsdagen den 6 augusti meddelade Purra pressen utan förhandsvarning att hon skulle ordna en direktsänd presskonferens kl. 18 samma kväll. Familjer i södra Finland förberedde sig på skolstarten nästa dag. Tidpunkten för Purras presskonferens var nog uträknad, då hushållens uppmärksamhet låg någon annanstans.

Sjömans-Unionen och rederierna hade vissa förändringar om att företagsstöden skulle diskuteras i höstens budgetmangling och bedrev under sommaren påverkansarbete i frågan. Ingen kunde däremot ana vad som väntade dem i augusti.

I Sjömans-Unionen började man ana oråd från finansministeriet den första veckan i augusti och förberedde sig: detta var lugnet inför stormen.

Finansminister Riikka Purra meddelade att hon skulle hålla en presskonferens om sitt budgetförslag redan samma dag. Purra hade bråttom att lägga fram sina nedskärningsförslag i miljardklass innan statsminis-

ter Petteri Orpo och övriga Finland kom tillbaka från semestern.

Mardrömssiffror på skärmen: Purra är beredd att göra nedskärningar i sjöfarten

Vid 18-tiden den sjätte augusti blåste det upp till en storm som barometern inte hade varnat för. De finska fartygens sista gps-signaler försvann. Det var bara mörkt. Sedan dök finansminister Riikka Purras spända ansikte upp på datorskärmen. Den sannfinländska finansministern meddelade att hon skulle föreslå nedskärningar för 36 miljoner euro för 2026 och 36 miljoner euro för 2027 i sjöfartens besättningsstöd för servicepersonalens del.

De sjömän som råkade sitta vid skärmen på jobbet eller ledigheten blev chockade. Vad innebär texten på Purras bilder: "vi ska begränsa besättningsstödet så att det inte omfattar servicepersonal"?

När Purras dystra siffror blev synliga visste man på Sjömans-Unionen vad det innebär för den finska sjöfarten: om man gör ens en liten nedskärning i sjöfartens besättningsstöd innebär det utflaggning av finska passagerar-bilfärjor till de konkurrerande grannländerna Sverige och Estland, där sjöfarten fortfarande får stöd. Tusentals finska sjömän blir arbetslösa. Den finska sjöfarten är över.

Sjömans-Unionens förutsägelse visade sig uppfyllas. Den hemska mardrömmen blev sann. Sjömans-Unionen skickade omedelbart ett pressmeddelande där man förklarade att nedskärningar i sjöfartens besättningsstöd skulle leda till en utflaggning av passagerar-bilfärjor. En betydande del av de finska sjömännen, 4 000–5 000 personer, arbetar på passagerar-bilfärjor och skulle bli arbetslösa till följd av en utflaggning.

Rederierna dömde också ut Purras nedskärningsförslag och meddelade offentligt att en nedskärning av sjöfartens stöd skulle tvinga ut de finska fartygen under svensk och estnisk flagg. Det rederi som syntes mest i offentligheten var Viking Line, vars alla fartyg seglar under finsk flagg. Även Wasalines verkställande direktör **Peter Ståhlberg** varnade för allvarliga följder och för att M/s Auro-



Om man gör ens en liten nedskärning i sjöfartens besättningsstöd innebär det utflaggning av finska passagerar-bilfärjor till de konkurrerande grannländerna Sverige och Estland, där sjöfarten fortfarande får stöd.

ra Botnia skulle flaggas ut till Sverige om man gjorde nedskärningar i sjöfarten.

Krisen förenar

Rederierna och de finska sjömännen satt nu i samma båt, som finansminister Riikka Purra var beredd att sänka för att öka stödet för sannfinländarnas parti. Det var alltså det finansministerns nedskärningsförslag handlade om: slutet för den finska sjöfarten.

Om de finska passagerar-bilfärjorna flaggas ut återstår bara torrfraktfartyg, isbrytare och fartyg i inrikesfart, där uppskattningsvis 1 000 och högst 2 000 sjömän arbetar. Det är vad den kvarvarande sjömanskåren skulle vara i Finland i framtiden samtidigt som den ryska skuggan på Östersjön blir alltmer hotande från dag till dag.

Om lien svänger försvinner alla

Passagerar-bilfärjornas besättning, och speciellt servicepersonalen, förstod att nedskärningarna i sjöfartens stöd skulle riktas just mot dem. Rädslan för att mista jobbet påverkade sjömännens psyke rejält och fick många att känna stor ångest och rädsla för sin försörjning. Det finns par som arbetar till sjöss, vilket innebär att hela hushåll riskerade att gå "i konkurs". Sjömännen har barn och huslån. >>

Utflyggningshotet rörde också ropax-fartyg

Det finns ca 6 500 finska sjömän. Om man kapade sjöfartsstöden skulle uppskattningsvis ca 5 000 av dem mista sitt jobb under finsk flagg. Viking Lines, Tallink Siljas och M/S Aurora Botnias samt eventuellt även Finnlines ropax-fartyg skulle flaggas ut från Finland. Man kan inte bara trimma en del av fartygets besättning, utan om lien svänger så försvinner alla.

Finnlines ropax-fartyg har också beviljats sjöfartsstöd. Finnlines var inte lika synlig i offentligheten som Viking Line i fråga om företagsstöden, så en del av rederiets sjömän förstod inte helt att utflyggningshotet gällde även dem. Om man inte hade förstått det än så var det hög tid att inse att det inte fanns några s.k. fripassagerare.

Den finska sjöfarten förenade sina krafter

Hotet om nedskärningar i sjöfartens besättningsstöd var alltså verkligt, inte någon bluff. I sociala medier kom det en del kommentarer om att man misstänkte att rederierna bara skrämdes med utflyggning. Det handlade däremot inte om att skrämmas,

utan om fakta: Skillnaderna mellan fartygets besättningskostnader är stora beroende på om man får sjöfartsstöd eller inte. Om Finland kapar sjöfartens besättningsstöd och ett annat land "betalar" det blir man tvungen att registrera fartyget i det land där det finns stöd.

Rederierna och Sjömans-Unionen samt andra samarbetspartner förenade sina krafter och träffade flera beslutsfattare för att berätta varför det är viktigt för vårt land att bevara och fortsätta den finska sjöfarten. Den allvarligaste krisen som den finska sjöfarten ställts inför på flera årtionden förenade rederierna och sjömännen och visade att de kan samarbeta väl om situationen så kräver. Hela sjöfartsbranschen visade upp en enad front och kämpade frenetiskt för sin existens.

Grå eminenser som arbetat inom den finska sjöfarten under hela sin karriär kavlade upp ärmarna och deltog i räddningsinsatserna. Högt uppsatta tjänstemän, ledare och experter inom sjöfartsbranschen samt representanter för försvarsmakten tog ställning för den finska sjöfarten i media. Representanter för företagsvärlden visade förståelse för sjöfarten ända upp i Handelskammaren.

Det här var inte den första gången som försök gjorts att kapa företagsstöden men utan tvekan den allvarligaste krisen som den finska sjöfarten har upplevt på flera årtionden, för nu riskerade man att kasta ut barnet med badvattnet. Man förklarade ingående offentligt varför återbetalningssystemet för sjöfartens besättningsstöd finns och hur det fungerar i Finland. Ett motsvarande system används även i andra EU-länder och i de närmaste konkurrerande länderna, och de håller inte på att göra några nedskärningar – tvärtom.

Sjömännen räddade sig själva

Det största tacket för den finska sjöfartens framtid går till sjömännen själva.

Sjömännen kommenterade nedskärningshotet i media med stora ord och från hjärtat.

M/s Viking Cinderellas intendent **Krista Öhman-Jalonens** some-inlägg för sjöfartsstödet publicerades den andra krisdagen (7 augusti) och fick omedelbart tusentals visningar. I början av september har "intti Öhmans" raka och lugna inlägg visats hela 43 900 gånger.



– Riikka Purra, bit dig själv. Om den finska sjöfarten upphör, så är finansministern skyldig, servitör Roger Kvarnström på M/s Viking Cinderella skickade hälsningar i Sjömansradions podcast. ([soundcloud.com > sjomansradion](https://soundcloud.com/sjomansradion))



Tips A-studio: Intendent Krista Öhman-Jalonen är en mycket smart och tydlig talare i frågor som rör finsk sjöfart.



Tallink Siljas huvudförtroendeman Marko Laines intervju var Helsingfors Sanomats huvudnyhet i både print och digitalt med en stor bild den 8 augusti 2025. Laines intervju i Helsingin Sanomat under krisens tredje dag lockade uppskattningsvis hundratusentals läsare.

Markus Berner är däcksmän på M/s Viking XPRS och beskrev också sin besvikelse över Purras nedskärningar. Han medgav ärligt att han röstade på Sannfinländarna förra gången, men att han inte kommer att göra det igen: det var sista gången.

En av de första krisdagarna intervjuade Helsingin Sanomat Tallink Siljas huvudförtroendeman **Marko Laine**. Laines arga min på Helsingin Sanomats omslag lockade hundratusentals läsare och beskrev effektivt de finska sjömännens trångmål.

På Sjömans-Unionens egna webbsidor och kommunikationsmedel lyfte man genom intervjuer med sjömän fram rädslan för att jobben skulle utflaggas.

De finska sjömännen är lugna till naturen och hetsar inte upp sig i onödan, men när en kris slår till oväntat agerar de, vilket de gjorde även nu. Tack till alla sjömän som tog ställning och delade information om sjöfartsstöden i sociala medier.

Ålands "egen riksdagsledamot" **Mats Löfström** (rkp) gjorde en stor insats och ett enormt arbete när han förklarade sjöfartens betydelse för riksdagen. Löfström har fort-



Markus Berner (till höger), däcksmatros på M/s Viking XPRS, uttryckte modigt sin åsikt på sociala medier om Purras nedskärningar. Berners uttalande lockade också följare från det finska parlamentet. Till vänster hans kollega, reparatören Tomas Enberg håller med.

satt detta arbete genom att presentera och förklara uppbyggandet av det s.k. blandade nettolönesystemet i Finland.

I en kris måste man ro åt samma håll

Ett fartyg behöver en hel besättning för att segla och i en kris behövs varje sjöman. Om den finska sjöfarten ställs inför en kris i framtiden är det viktigt att vi förenar våra krafter som grupp och bygger en kedja som strävar efter ett gemensamt mål.

I svåra kriser måste man ro åt samma håll, annars sjunker man. Vi har yttrandefrihet i Finland och måste – och får – kunna diskutera olika saker, men det finns allvarliga kriser som hotar en hel grupp, som den finska sjöfarten, och då uppskattas det inte att man driver sin egen agenda i en tid av nöd. Då går någon solo, som Riikka Purra, som är redo att offra andra i eget intresse och för att bli populär bland sina anhängare.

Företagsstöden engagerar: media exploderade

Purras avsiktliga avslöjande om nedskär-



MTV3 HUOMENTA SUOMI 12.8.2025:

Juho Romakkaniemi, verkställande direktör för Centrala handelskammaren: inte ett enda onödigt företagsstöd

LÄS ARTIKELN: SMU.FI

ningar i företagsstöden fick media att explodera. Redan ordet "företagsstöd" fick många att resa ragg, även om det i slutändan inte ens är fråga om ett företags- ➤

stöd för sjöfartens del, utan ett återbetalningssystem.

Efter att Purra kastat fram sitt nedskärningsförslag inleddes en hetsig diskussion som fortsatte under hela augusti. Många var beredda att kapa sjöfartsstöden. Turism- och restaurangförbundet MaRa lade sig också i och stöttade föga oväntat Purras förslag på nedskärningar.

Sjömans-Unionens ordförande **Joachim Alatalo** svarade MaRa i Kauppalehti och sade att om de inhemska passagerar-bilfärjorna flaggas ut så byts de finska sjömännen ut mot utländsk arbetskraft. "Underhållningen" till sjöss upphör inte, utan kryssningarna fortsätter. Istället för att gräla och blänga på varandra borde MaRa och den finska sjöfarten slå sina påsar ihop och hitta en inbördes synergi.

Helsingin Sanomat jämförde i sin tur de finska passagerarrederierna med indiska kobrahandlare, vilket man garanterat kommer att minnas som en legendarisk harang.

Under augusti blev det klart att finansminister Riikka Purra hade satt ihop sin nedskär-

ningslista på mindre än en vecka, vilket ger ett hum om hur insatt ministern, som ansvarar för statens hushållning, är i saker och ting. Situationen blev ännu tuffare och spelet om den finska sjöfarten vara eller icke vara blev allt högre. Från Åland kom nyheten om att statsminister Riikka Purra hade besökt Mariehamn för att träffa rederiet Viking Line.

Det var inte allt, utan då budgetförhandlingarna närmade sig ville Estland locka till sig sin del av bytet och meddelade att de skulle fyrdubbla till stöd till passagerar-bilfärjor. Estland erkände rakt ut att de ville locka till sig nya rederier och fartyg.

De finska sjömännen och rederierna samt sjöfartsintressenter arbetade dygnet runt med gemensamma krafter för att nedskärningarna i sjöfartsstöden inte skulle bli verklighet och för att den finska sjöfarten skulle fortsätta.

Inga nedskärningar i sjöfartens besättningsstöd

Budgetförhandlingarna närmade sig och skulle hållas den 1–2 september. Sannfin-

ländarnas vice ordförande **Teemu Keskinen** föraktfulla tal om invandrabefolkningen orsakade ståhej under budgetförhandlingarna och höll på att fälla hela regeringen. Slutligen kom man till ämnet vars viktiga sakinhåll – nedskärningarna på en miljard – höll på att drunkna i diskussionerna om invandrare.

Statsminister **Petteri Orpo** (Saml) meddelade att Purras nedskärningslista var Purras skapelse och att regeringens budgetförhandlingar skulle börja från noll och inte utifrån Purras lista.

Den andra september föll en massiv sten från de finska sjömännens bröst. Regeringen beslutade i sin budgetmangling att inte göra några nedskärningar i sjöfartens besättningsstöd. Som tur är hade majoriteten i finska regeringen förståelse och uppskattning för den finska sjöfarten och för att den skulle fortsätta.

Finansminister Riikka Purra har tappat ansiktet i de finska sjömännens ögon då hon var beredd att göra nedskärningar i den finska sjöfarten, vilket skulle ha lett till att de finska passagerar-bilfärjorna hade flaggats ut från Finland. Som däcksmän Markus Berner på M/S Viking XPRS konstaterade ärligt: jag medger att jag röstade på sannfinländarna, men inte mer: det var sista gången. 🇫🇮



Tidningen Sjömannen intervjuade utbildningschef Anssi Avelin i augusti

Studerandena frågar om de kommer att ha jobb i framtiden

TEXT ELINA TALVIO BILD TERO TALVIO

Anssi Avelin är utbildningschef för sjöfart och logistik vid Södra Kymmenedalens yrkesinstitut och har fått svara på nya studerandes frågor om huruvida de kommer att ha jobb när de är färdiga, eftersom de har sett nyhetsrubrikerna.

VID EKAM UTBILDAR man sjömän till allt från maskinrummet till restaurangen. Sysselsättningsutsikterna är goda framför allt inom catering.

– Jag har alltid sagt att en vanlig restaurangkock bara kan arbeta i land, medan en kock i en fartygsrestaurang kan arbeta både på fartyg och i land, säger Avelin om fördelarna med utbildningen.

Finländsk servicepersonal behövs även i fortsättningen, då finländska passagerare fortfarande vill ha finskspråkig service.

Om de förväntade hotbilder förverkligas påverkar det hela sjöfartsbranschen, inte bara servicepersonalen. Avelin är rädd för att en eventuell utflaggning får det att accelerera och i framtiden kan det eventuellt även omfatta fraktfartyg.

Jag måste fråga vad som är värst: nedskärningar i utbildningar på andra stadiet eller eventuella utflaggningar av fartyg? Avelin kan inte säga det, men lyfter fram ett tredje problem, nämligen dåliga nyheter. Han ser att intresset för utbildningsbranscherna syns i nyhetsrapporteringarna.

– Om man säger att byggbranschen stannar av, vem kommer då att söka sig till byggbranschen? frågar han.

MAN MÅSTE ALLTID blicka längre fram, om tre år kan konjunkturen vara en helt annan. När studeranden är färdig med utbildningen kan byggbranschen vara sådan att många nytexaminerade får jobb. Inom utbildningsvärlden har man mycket god koll på de största trenderna så att man utbildar i det som man anser att det fortfarande kommer att finnas efterfrågan på om flera år.

De sjöfartsstuderande som nu inleder sina studier har fattat sitt beslut på våren och antagningen av studerande blev klar på sommaren före nedskärningarna som meddelades i augusti. Det är möjligt att de dåliga nyheterna syns i mängden sökande nästa år. En minskning i antalet studerande skulle synas i skolans finansiering, vilket skulle kunna orsaka en spiral av elände.

I och med nyhetsrubrikerna har studerandenas intresse för branschens strukturer ökar något. Avelin har fått berätta hur redaristödet ser ut, hur det påverkar och vilka yrken de eventuella nedskärningarna rör. Han har fått ingjuta tro i studerandena att studierna inte är förgäves.

Även om det inte skulle finnas några inhemska fartyg kan man ändå arbeta till sjöss. Finska sjömän är populära i världen och jobb finns att få så länge fartygen åker. Avelin har bekanta som seglar där palmerna vajar och solen skiner.

– Världen står öppen, säger Avelin.

DET FINNS GOTT om jobb för matroser och personal på maskinsidan, det finns ett ständigt behov av dem. I skolan önskar man



sig ett utbildningsprogram för fartygsel i Kotka. Det finns ett växande behov av ett sådant program eftersom fartygen i framtiden kommer att bli eldrivna och så att säga kopplas in i hamnen. Nedskärningen i yrkesutbildningen syns i att det är svårare att sätta ihop nya studielinjer inom budgetgränserna. Finskspråkig utbildning för fartygselektriker finns bara i Raumo, där utbildningen startade i år i ett samarbete mellan Winnova och SAMK. I Kotka erbjuder man branschutbildning vid Xamk, där man kan ta en ingenjörsexamen i elkraftteknik med inriktning mot sjöfart.

Avelin önskar att politikerna förstår vad man får för stödpengarna: de tryggar den finska sjöfarten. I värsta fall skulle det inte finnas ett enda fartyg under finsk flagg och ingen annan skulle hjälpa oss än vi själva. I ett nödläge tänker Sverige och Estland främst på sina egna medborgare.

Huruvida den offentliga debatten påverkar antalet studerande visar sig alldeles snart, då anmälan till studier som inleds i januari snart öppnar. ⚓

Sjömans-Unions ordförande Joachim Alatalo:

Slopande av besättningsstödet hade varit ödesdigert

– ”Vi hade varit illa ute”

En suck av lättnad. Det drog Finlands Sjömans-Unions (FSU) ordförande Joachim Alatalo när regeringen drog tillbaka sin avsikt att göra nedskärningar i sjöfartens besättningsstöd. Nedskärningarna hade inneburit att passagerar-bilfärjornas servicepersonal inte hade omfattats av stödet.

TEXT ANNA-LIISA BLOMBERG / DEMOKRAATTI BILD NORA VILVA



Budskapet från rederierna, som Viking Line, var tydligt: om yxan svingar kommer flaggan i fartygets akter att byta färg. Fartygen hade i praktiken bytt flagg till svensk eller estnisk. Till länder där man får besättningsstöd för hela besättningen. Följderna av en utflaggning skulle enligt Alatalo vara ödesdigra för branschen och Finland.

– Man kan säga att de ca 5 000 personer som arbetar på passagerarfartyg skulle ersättas med antingen svenska eller estniska sjömän.

På fartygen följer man arbetsvillkoren i det land där fartyget är registrerat. Detsamma gäller bl.a. arbetstagarnas socialskydd. Vad hade en utflaggning till grannländerna inneburit för arbetsvillkoren för de finska fartygsarbetare som eventuellt skulle bli kvar på fartygen?

– I Estland är lönenivån för närvarande lägre än i Finland, vilket hade inneburit lägre inkomst. I Sverige är det inte nödvändigtvis så, lönenivån är ganska lik vår, kanske t.o.m. lite högre.

Orsaken till att finländarna enligt Alatalo med stor sannolikhet skulle försvinna från fartygen har att göra med på vilka grunder

rederierna får stöd. Det får man bara för besättning som är folkbokförd i samma land som fartyget. Få vill flytta eller folkbokföra sig i Sverige eller Estland.

ENUTFLAGGNING skulle inte bara vara en smäll för den finska besättningen på fartygen, utan också för hela vår försörjningsberedskap, påminner Joachim Alatalo.

– Många ser passagerar-bilfärjor som flytande nattklubbar. Följer man sociala medier med arbetsögon ser man att många har denna uppfattning. Folk glömmar lätt att de transporterar mycket frakt.

96 procent av Finlands import och export sker till sjöss. Passagerar-bilfärjorna har en viktig roll i detta. De transporterar över 60 procent av styckegodsexporten och 50 procent av importen. Enligt Statistikcentralen importerades 4,64 miljoner ton styckegods med passagerar-bilfärjor förra året, medan 1,97 miljoner ton importerades med containerfartyg.

Vid en kris begränsas de finska myndigheternas bestämmanderätt till fartyg som seglar under finsk flagg, påminner Alatalo. Rederierna kan med stöd av beredskapslagen åläggas att transportera varor och

människor enligt behov i undantagsförhållanden – de kan ta med sig t.ex. försvarsmateriel, Nato-trupper eller t.o.m. flyktingar.

– Om fartyget seglar under ett annat lands flagg måste sådan verksamhet bygga på avtal. Och avtal garanterar inte heller alltid att fartyget kommer hit.

– I undantagsförhållanden kan fartygens försäkringar bli så astronomiskt dyra att det inte lönar sig att köra hit. Om vi inte har en egen utrustning är vi illa ute. Det skulle bli ohållbart, säger Alatalo.

Fartygens besättning har också rätt att säga upp sitt arbetsavtal om fartyget är på väg till ett område där det är risk för t.ex. krig eller smittsamma sjukdomar.

– Om besättningen får veta att de är på väg mot Finland kan de vägra att åka.

REGERINGEN tänker tillsammans med sjöfartsaktörerna utreda en modell som är lämplig för Finland och som skulle baseras på nettolönesystemet i Sverige. Det skulle ersätta det nuvarande besättningsstödet.

– Det är ur vår synvinkel en mycket viktig sak och vi stöder utredningsarbetet. Vi har lyft fram den svenska modellen för beslutsfattarna på våra möten i augusti och hoppas

att vi kan få till en förändring även i Finland under den nuvarande regeringen, säger Joachim Alatalo.

Alla sjöfartsländer i EU har ett stödsystem som en gång i tiden skapades för att trygga den nationella sjöfarten. Utan stöd skulle EU-länderna inte kunna konkurrera med s.k. bekvämlighetsflagg.

– Rederierna flyttar sina fartyg till dessa billiga flagg eftersom de länderna saknar spelregler för arbetslivet eller har mycket dåliga sådana. Dessa fartyg besöker även finska hamnar och både besättningen och själva fartyget är i dåligt skick.

I systemet med återbetalning av besättningskostnaderna får rederierna tillbaka arbetsgivaravgifterna som de betalat in. Skillnaden mellan det finska och svenska stödsystemet är att rederierna i Finland först betalar in arbetsgivaravgifterna och sedan ansöker i efterhand om att få tillbaka dem från staten. I Sverige håller arbetsgivaren inne arbetsgivaravgifterna från lönen, precis som man gör i Finland, men redovisar dem inte till staten.

– Den svenska modellen kallas för netto-lönesystemet eftersom pengarna inte går vidare utan blir kvar hos rederiet i slutet av månaden efter löneutbetalningsperioden. Stödet är därmed också ett realtidsstöd, förklarar Alatalo.

– En annan fördel med det svenska systemet jämfört med det finska är att avgifterna som staten i dag betalar tillbaka till rederiet syns som utgifter i statens budget och därmed lätt ses som en "onödig" post på nedskärningslistorna i budgetförhandlingarna, vilket vi såg nu i augusti då regeringen försökte hitta besparingar i statsbudgeten.

ALATALO fattade rodret vid Sjömans-Unionen våren 2024. Han tog över ordförandeskapet efter att ha arbetat som ombudsman på FSU, där han under ett par års tid hade bekantat sig med praktiskt taget all verksamhet i förbundet, från att koka kaffe till att förhandla om avtal.

Ordförandeskapet lockade Alatalo eftersom han ville få möjlighet att lämna sitt avtryck i den finska sjöfarten och förbättra sjömännens ställning på arbetsplatserna.

Han hamnade i fackföreningsrörelse en gång i tiden då han arbetade som rörmokare.

– De sista åren var jag förtroendeman på jobbet och det var där som tanken väcktes att förbättra arbetstagarens ställning på arbetsmarknaden. Den verkliga pushen fick jag egentligen av en otroligt bra förtroendeman som senare började på Byggnadsförbundet och numera är ordförande där, berättar Alatalo om **Kimmo Palonen**.

Rörmokaren drogs till havet. Alatalo hade sjömän i släkten och tyckte att arbetet verkade intressant, så han studerade till ingenjör inom sjöfartsbranschen. Efter studierna arbetade han till en början ett tag på bogserbåtar och sedan som maskinmästare på Silja Serenade.

Landkrabba blev han då de ringde från Finlands Maskinförbunds förbund och berättade att det fanns ett ledigt jobb efter en person som gått i pension. Alatalo arbetade som ombud och avtalsbranschansvarig i Maskinförbunds förbundet i nio år innan han gick över till FSU.

AV DE KOLLEKTIVAVTAL som FSU tecknat omfattar utrikesfartens passagerarfartygsavtal och utrikesfartens handelsfartygsavtal de flesta medlemmarna. Inrikesfartens passagerarfartygstafrik har ett eget avtal.

– Dem förhandlade vi om på våren. Till en början var det meningen att vi bara skulle förhandla om löneförhöjningar för i år. I slutförhandlingarna bestämde vi oss däremot för att förlänga de befintliga kollektivavtalen till 2028, berättar Joachim Alatalo.

Samtidigt enades man om löneförhöjningar enligt den allmänna linjen, dvs 7,8 procent under en treårsperiod. Enligt Alatalo uppstod det inga särskilda diskussioner i förhandlingarna den här gången. De behövde t.ex. inte reagera på lagreformer från regeringen.

– Det är intressant att se vad som händer i fortsättningen, om arbetsgivaren t.ex. försöker försämrade de befintliga villkoren så att de motsvarar lagens nivå, funderar Alatalo.

Allt som allt tecknade FSU 50–60 kollektivavtal. Utöver ovan nämnda stora avtal för man många företagsspecifika förhandlingar. Avtalen blir färre då företag läggs ner eller nya startas. En del av avtalen har redan förhandlats.

– Nästa år har vi fortfarande ett tiotal företagsspecifika avtal att förhandla om.



Jag vill förbättra sjömännens ställning på arbetsplatserna.

JOACHIM ALATALO har inget gott att säga om regeringens arbetslivsreform. Han säger att lagstiftningsvägen inte är rätt sätt att sköta saker och ting. Politikerna borde överhuvudtaget inte blanda sig in i arbetsmarknadsfrågorna alls, säger han. Om lagstiftarna i fortsättningen börjar uppfylla arbetsgivarernas önskemål på det sätt som vi sett nu kommer det inte att sluta bra.

– Risken är att fackföreningsrörelsen radikaliserar, säger Alatalo.

Risken för arbetsmarknadskonflikter ökar enligt honom om man skriver in bestämmelser i lagen som försämrar förbundsmedlemmarnas ställning. Fackföreningsrörelsen bevakar sina medlemmars intressen genom att försöka jämna ut situationen och förhindra försämringar i kollektivavtalen.

– Om den ena parten inte går med på det kan arbetskonflikterna eskalera rejält. Arbetstvister gynnar inte någon. De leder ingenstans, utan väcker bara ont blod.

Riksmedlaren **Anu Sajavaara** uppmanade nyligen i en intervju med Demokraatti arbetsmarknadsparterna att fundera på i vilka situationer man skulle kunna överskrida eller underskrida den allmänna linjen för löneförhöjningar vid medlarens byrå. Vad tycker Alatalo om det?

– Jag tycker inte att det är bra att det finns en så kallad allmän linje överhuvudtaget. Varje bransch har sina särdrag och olika behov att utveckla branschens arbetsvillkor och löner.

Alatalo förstår att man kan behöva avvika från den allmänna linjen vid behov. Det har man även gjort, påpekar han.

– Coronan är ett bra exempel på att vi också förstår arbetsgivarens behov. Då valde passagerarfartygssektorn en kollektivavtalslösning där man inte höjde lönerna alls. Vi vill också agera ansvarsfullt så att vi kan trygga arbetsplatserna även efter undantagsförhållanden. ↓

Internationella sjöfartsorganisationen (IMO)
samlas i oktober:

Kommer man att nå internationellt samförstånd om att minska växthusgasutsläppen från fartygstrafik – och vad blir priset för utsläppen för Finland?

Internationella sjöfartsorganisation IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön MEPC samlas för en extra session den 13–17 oktober i London. Målet med det historiska mötet är att nå ett förhandlingsresultat om metoder för att minska växthusgasutsläppen från fartygstrafik.

Besluten på den extra sessionen i oktober är slutgiltiga. De enligt denna tidsram avtalade åtgärderna träder i kraft 2027 i enlighet med IMO:s växthusgasstrategi.

Viktigt för Finland att isförstärkta fartyg och säker navigering i is beaktas

Målet är att sjötrafiken ska bli klimatneutral senast 2050. IMO ska enas om nya globala åtgärder för att begränsa utsläppen från sjöfart. Om ett förhandlingsresultat nås på mötet i oktober skulle sjöfarten vara den första bransch där man satt ett internationellt pris på växthusgasutsläppen.

För Finland är det viktigt att man beaktar de nationella särdragen, som isförstärkta fartyg och säker navigering i is, i förhandlingarna. Finland vill dessutom att man ser över EU:s reglering på nytt om IMO:s avtal träder i kraft. Växthusgasutsläppen från sjötrafik har sedan början av förra året ingått i EU:s utsläppshandelssystem. Utsläp-

pen av metan och kväveoxid inkluderas i systemet i början av nästa år.

Hållbara, utsläppsfria bränslen

IMO strävar efter att minska växthusgasutsläppen genom en reglering som består av IMO Net-Zero Framework.

Bränslestandard

Det mest centrala innehållet i förhandlingarna är en global bränslestandard genom vilken man gradvis ska minska växthusgasintensiteten för fartygsbränslen. Det ekonomiska elementet syftar till att uppmuntra användningen av allt renare bränslen. Det är fråga om en global prissättningsmekanism för utsläpp.

IMO:s möte strävar efter att få till stånd en reglering som uppmuntrar rederierna att använda hållbara bränslen. För att minska växthusgasutsläppen från sjötrafik måste man hitta konkreta metoder. Fossilfria bränslen och energikällor har en avgörande roll i att minska utsläppen. Rederierna letar globalt efter effektivare lösningar för sina fartyg för att minska utsläppen. Alternativa drivkrafter är för närvarande t.ex. LNG, ackumulatorer, metanol, grön el, biobränslen, ammoniak och t.o.m. kärnkraft. Man kan

minska utsläppen genom att sänka körhastigheten, optimera ruten, effektivisera hamnfunktionerna och införa tekniska lösningar i fartygen.

IMO Net Zero fonden

Det andra målet med IMO:s förhandlingar är att grunda den internationella IMO-fonden Net Zero: om fartygets växthusgasintensitet överskrider det årliga gränsvärdet måste det betala för de utsläpp som överskrider gränsen. Storleken på beloppet bestäms utifrån hur mycket den årliga gränsen överskrids.

Pionjärskap belönas också: ett fartyg som uppfyller kraven samlar s.k. överskottsenheter (surplus units), som kan överföras till andra fartyg eller sparas till nästa kalenderår.

Avgifterna riktas till IMO:s nya internationella fond Net Zero.

Man har uppskattat att fonden skulle få in ca 10 miljarder per år. Medlen i fonden skulle användas för att stötta utvecklingen och införandet av växthusgasfria och mycket utsläppssnåla fartygsbränslen och teknologier runt om i världen. Fonden skulle stötta framför allt de minst utvecklade staterna och små utvecklande östater och de minst utvecklande länderna i övergången till mer hållbara fartygsbränslen.

UTGIFT	ANDEL 2028 (%)	UPPSKATTNING 2028 (mrd €)	ANDEL 2040 (%)	UPPSKATTNING 2040 (mrd €)
Gemensamma utgifter	0,0–5	0,0–0,03	0,0–30	0,0–0,5
IMO-reglering	15–30	0,1–0,2	50–60	0,8–1,9
FuelEU-förordning	0–10	0,0–0,7	0–35	0,0–1,3
EU:s utsläppshandel	65–85	0,5–0,6	10–20	0,2–1,9

Källa: Traficom

Finland stöder fördelningen av intäkter från det ekonomiska elementet till den internationella fonden. De insamlade medlen bör enligt Finland användas för att snabbt utveckla och införa lösningar som minskar utsläppen från sjöfart. Vid fördelningen av medel ska man dessutom beakta speciella förhållanden, som navigering i is.

Finland stöder en avveckling av den dubbla regleringsbördan

EU har redan en gällande bränslestandard i och med förordningen FuelEU Maritime. EU:s utsläppshandel täcker dessutom 100 procent av växthusgasutsläppen från resor inom unionen och 50 procent av utsläppen från resor till tredje länder.

Finland anser att en global utsläppsminskningssåtgärd som förhandlats fram av IMO skulle jämna ut både obalansen i utsläppsregleringen för den internationella sjöfarten och konkurrensmiljön för sjöfarten och näringslivet mellan EU och resten av världen. Efter ett samförstånd i IMO bör den gällande EU-regleringen ses över på nytt. Den betydande dubbla bördan i EU:s åtgärder bör förhindras och avvecklas.

Effekterna på sjötrafiken till Finland och på rederibranschen

Traficom har bedömt effekterna av IMO:s nettonollreglering på sjötrafiken till Finland.

Enligt denna bedömning skulle bränslekostnaderna utan IMO- och EU-reglering uppgå till ca 1,2 miljarder euro 2028 och ca 1,1 miljarder euro 2040. **Extrakostnaderna för IMO-regleringen utan EU-reglering skulle vara uppskattningsvis ca 0,1–0,2 miljarder euro 2028 och ca 1,3–1,9 miljarder euro 2040.**

Om EU- och IMO-regleringen är i kraft samtidigt uppskattas extrakostnaderna till ca 0,7–0,8 miljarder euro 2028 och ca 1,5–3,8 miljarder euro 2040.

En överlappande reglering skulle orsaka överlappande kostnader, vars andel av extrakostnaderna skulle vara uppskattningsvis 0–20 procent 2028 (ca 0,0–0,1 mrd euro) och ca 50–60 procent 2040 (ca 0,0–1,6 mrd euro).

Genom att ta bort de överlappande kostnaderna skulle man kunna minska extrakostnaderna märkbart, särskilt i de scenarion där IMO:s avgifter riktas till samma utsläpp som i EU:s reglering. Däremot finns det betydande osäkerheter förknippade med att ta bort de överlappande kostnaderna, dvs. i praktiken att upphäva EU-lagstiftningen. ⚓

Möte för IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön 13.–17.10.2025, London

Målet med mötet som IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön, MEPC, ska hålla den 13–17 oktober är att nå ett förhandlingsresultat om gemensamma internationella metoder för att genom reglering minska och eliminera utsläppen från sjötrafik.

IMO:s mål för att minska växthusgasutsläppen från sjötrafik:

20 %

före 2030 (jämfört med 2008)

70 %

före 2040

Helt klimatneutral
före 2050



Sjöhistoriker Ville Vänskä: **Kampen om Östersjön är inte bara historia**

Ville Vänskä är marinofficer och passionerat intresserad av sjöhistoria. I sin personintervju för tidningen Sjömannen berättar Vänskä om sin syn på sjöfartens betydelse för Finland och vad vi kan lära oss av sjökriget i Ukraina. Åsikterna är Vänskäs egna tolkningar av sjökrigföringens historia och nutid.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER FÖRSVARSMAKTEN

Finland gränsar i syd till den 430 km långa Finska viken och den 650 km långa Bottniska viken. Finlands enda sätt att sköta sina gods-transporter är till sjöss, vilket måste tryggas. – Det stämmer. Logistiskt sett är Finland en kall och dyr ö som ligger avskides. Cirka 90 procent av Finlands import och export sker till sjöss och sjötransporterna kan inte ersättas med någon annan transportform. Ishavsbanan eller en tunnel under Finska viken är bra förslag för att stärka försörjningsberedskapen, men de räcker inte i sig för att ersätta all nödvändig import. Därför är sjöförbindelserna ett levnadsvillkor för Finland och måste kunna tryggas i alla situationer, konstaterar sjöhistoriker Ville Vänskä om förhållandena på Östersjön.

Andra världskriget och dagens Ukraina
Andra världskriget inleddes då Tyskland anföll Polen den 1 september 1939. Efter tre månader, den 30 november 1939, bombade Sovjetunionen Finland. Sovjetunionen tänkte erövra Finland på två veckor. Ryssland tycks ha haft samma tanke vad gäller Ukraina, som de skulle ta kontrollen över på några dagar. Det gick inte som tänkt. – Kriget i Ukraina jämförs lätt med vinterkriget i Finland, trots att det finns fler skillnader än likheter. Det är däremot sant att båda dessa krig bygger på felaktiga underättelser. Det är typiskt för diktaturer, då underättelsemaskineriet inte vågar ifrågasätta ledningens synpunkter och beslut, konstaterar Vänskä.

– Rysslands anfall våren 2022 baserades på en falsk underrättelsebedömning av Ukrainas förmåga och vilja att ge sig in i en allvarlig försvarskamp. Det berodde på att man inte beredde sig på ett långvarigt krig, Ryssland inte beredde sig på att samhället skulle gå över i en krigsekonomi, industrin inte beredde sig på att producera krigsmateriel och det redan nedmonterade mobiliseringssystemet inte rustades upp på nytt. Trupperna var mer utrustade för ockupation än för anfall, och nu efter mer än tre års hetsiga strider tillåter diktatorns prestige inte honom att medge felbedömningar och blås av spelet.

Finska vikens öar 1939

Efter att vinterkriget inleddes i november 1939 var den sovjetiska flottans första uppgift att ta utöarna i Finska viken i besittning.

– Öarna i Finska viken och mer allmänt öarna i Östersjön har militär betydelse. Den som kontrollerar öarna kontrollerar också sjötrafiken i deras närområden. Där krigsfartyg och hela stridsgrupper regelbundet måste åka till hamn för underhåll är öarna som förtöjda stridsgrupper. Öarna i Finska viken kontrollerade trafiken i den yttersta delen av Finska viken och utåt och var därför de första områdena som skulle intas. Även i dag betonas de stora Östersjööarnas – Bornholms, Gotlands, Ösels och Ålands – betydelse av samma skäl i säkerhetspolitiska tal.

Sovjetunionen utlyste en handelsblockad mot Finland och försökte förhindra vårt lands sjöförbindelser mot väst.

– Under vinterkriget var den finska flottans styrka rätt så anspråkslös. Baserat på 1927 års flottlag hade man byggt två kustpansarfartyg, fem kustubåtar och fem motortorpedbåtar. Civila fartyg som tagits i militärtjänst ökade styrkan, förklarar Vänskä.

– Tyskland, som under vinterkriget gjort en intressesfärsuppdelning med Sovjetunionen, störde sjötransporterna på Östersjön tills Sverige började eskortera finska fartyg till Danmarkssundet via sina territorialvatten. Vinterkriget var även tidsmässigt ett så kort krig att de störda sjöförbindel-

serna inte hann få några större konsekvenser för Finlands försörjningsberedskap, förklarar Vänskä och fortsätter:

– Under fortsättningskriget var Östersjön i sin tur ett tyskt innanhav och all importvara som Finland behövde kom från Tyskland. Det bör även noteras att Finlands självförsörjningsgrad på 1930–40-talet var en helt annan än i dag, då nästan alla förbrukningsvaror importeras till sjöss.

Sovjetunion hade en mycket större flotta och marin än Finland. Trots det lyckades Finland avvärja ryska anfall till havs.

– Den finska flottan har inte direkt behövt strida mot den numerärt starkare sovjetiska flottan i de senaste krigen. De militära operationerna till havs under vinterkriget avslutades av den hårda isvintern och i fortsättningskriget tvingade den snabbt avancerande tyska markoffensiven via Baltikum till Leningrads portar sommaren 1941 Sovjetunionens rödflaggade Östersjöflotta till den yttersta delen av Finska viken. För att hålla kvar Östersjöflottan där byggde man en massiv minspärr förstärkt med ett nätverk av ubåtar i Finska viken tillsammans med den tyska flottan.

Sovjetunion bombade Helsingfors och anföll Hangö från havet och Finland blev tvungna att arrendera ut Hangö till Sovjetunionen på 30 år. Vad kan vi lära oss av anfallen från havet?

– Sovjetunionen anföll Hangö från havet och Finland blev tvungna att arrendera ut Hangö till Sovjetunionen enligt villkoren i Moskvafreden. Hangö låg på ett strategiskt ställe i Finska vikens mynning och hade stor betydelse för försvaret av Leningrad.

– En av lärdomarna från anfallen från havet skulle kunna vara att havet inte bara är en transportled, utan också ofta en anfallsväg. Det finska sjö- och kustförsvarets prestationsförmåga är minst lika viktig som luft- och markförsvarets. Marinens uppgift är alltså förutom att trygga sjöförbindelserna att avvärja anfall.

Östersjön var det mest tätt minerade havsområdet under andra världskriget

– Under mellanfreden mellan vinterkriget och fortsättningskriget föll neutrala Finlands fraktfartyg emellanåt offer för minor och ubåtar på världens hav. Likadant gick det för svenska fartyg. Sverige höll sig

neutralt under hela andra världskriget men förlorade över 200 fartyg under den perioden, påminner Vänskä.

– Samma sak hände under de första veckorna av kriget i Ukraina. Neutraliteten gav inte tredje länders sjötransporter på Svarta havet något skydd, utan de föll ofta offer för Rysslands slumpmässiga eldgivning.

– Under andra världskriget var Östersjön, närmare bestämt Finska viken, världens mest tätt minerade havsområde. Minor var effektiva vapen för att skydda Finlands stränder och fria sjöfart. Minvapen har använts länge i Finland och vid krigföring med minor är Finland ett föregångarland.

Dagens sjöförbindelser

För Finland är det viktigt att trygga sina sjöförbindelser även i dag. Försörjningsberedskapstransporterna inom den finska sjötrafiken tryggas med handelsfartyg under finsk flagg. Varför är det viktigt för Finland att det finns ett eget tonnage under finsk flagg?

– Som vi konstaterat är sjöförbindelserna ett levnadsvillkor för Finland under normala förhållanden och undantagsförhållanden. Vi är i dag helt beroende av import till sjöss. Och även om vi inte skulle behöva importera alla lyxvaror till Finland i en krisituation så klarar våra sjöförbindelser ändå inte några långa störningar.

– Oljekriget i Persiska viken, huthirebellernas anfall på Röda havet och i viss mängd sjökriget på Svarta havet har visat att pengar i stort sett alltid kan få någon att segla även i ett krisområde. Däremot kan det uppstå situationer där det inte finns någon sjöfartskapacitet tillgänglig. Sådana situationer har historiskt sett varit t.ex. koncentrationstransporterna under krigen på Falklandsöarna och i Persiska viken, som band upp tonnaget i massiva sjötransporter. Ställt mot detta faktum bör ett land som är beroende av sjötransporter ha ett tillräckligt stort inhemskt tonnage för att klara minimibehovet, sammanfattar sjöhistoriker Ville Vänskä.

Den finska marinen tryggar vid behov den finska handelsflottans färd i undantagsförhållanden. Är marinens arbete detsamma som förr?

– Det är lätt att få en bild av att man skyddar sjötrafiken genom att samla ihop handelsfartyg som en skyddande konvoj ➡



Sjöhistoriker Ville Vänskä

för krigsfartyg. Så är det däremot inte i nio fall av tio. Marinen skyddar sjötrafiken genom att övervaka havsområdet, lufterummet och undervattenvärlden, underhålla förmågan att använda eld, producera underrättelsebedömningar, lägga ut minfält till havs som skydd för den egna sjötrafiken o.s.v. Sjöförbindelserna tryggas tillsammans med andra försvarsgrenar, myndigheter och allierade, berättar Vänskä.

Att skydda sjöförbindelserna är av yttersta vikt för Finland. Har marinen tillräckliga resurser för att sköta sitt arbete? Om inte, vad skulle vi kunna satsa på?

– På det borde jag väl svara nej, och vi behöver både det ena och det andra. Visst har marinen bra verktyg för att trygga sjöförbindelserna och avvärja anfall från havet. Flottan har världens bästa minröjningsfartyg, toppmoderna ytavvärjningsrobotar, torpeder och snart också Östersjöbassängens effektivaste multifunktionskorvetter. Det som marinen inte har finns sannolikt hos de allierade. Sverige t.ex. har ett ubåtsvapen.

Ryssland satsar på att utveckla sin flotta

Ryssland utvecklar och satsar stort på sin egen flotta just nu. Ryssland har också en egen havspolitik. Ryssland fortsätter att återställa prestationsförmågan hos sin flotta till samma nivå som innan kalla kriget slutade.

– Den marina styrkan har stor betydelse för Ryssland. Ryssland vill i sin fåfånga framstå som en stormakt som ska tas på allvar i världspolitiken och som har ett globalt inflytande. En central del av stormaktsstatuserna är en stark marin styrka, även om det militära behovet inte nödvändigtvis ens

skulle förutsätta det. Reformen av den ryska marinen hade och har svulstiga mål, men de ekonomiska sanktionerna från väst och bristerna i den inhemska varvsindustrin har gjort att nybyggnadsprogrammet har hamnat långt efter målen. Kvaliteten är inte heller något att skryta om. Rysslands försök att bygga t.ex. en ubåt med slutet system misslyckades bedrägligt.

Tankar om Rysslands skuggflotta

Även i dag seglar en mängd fartyg i den ryska skuggflottan längs Finska viken. Vad tänker du om det?

– Rysslands skuggflotta är på många sätt ett hot mot Finland, kustländerna runt Östersjön och i allmänhet hela väst. Oerfarna besättningar och fartyg i dåligt skick transporterar enorma mängder rysk olja, som är belagd med exportförbud. Skuggflottan utgör en miljörisk för Östersjön, oljehandeln ger Ryssland medel att fortsätta kriget i Ukraina och försök att ingripa i denna farliga oljehandel ökar risken för en eskalering mellan väst och Ryssland.

Kriget i Ukraina

Du har följt sjökriget i Ukraina noga. Vad ska vi lära oss av det?

– Vad gäller sjökrigföringen har det varit anmärkningsvärt att se hur Ukraina, som i praktiken inte har någon marin styrka, upprepade gånger har tryckt tillbaka den ryska flottan på Svarta havet. Ukrainas framgångsrika anfall med obemannade båtar (USV, Unmanned Surface Vessel) är en liknande brytning inom sjökrigföringen som pansarfartygens frammarsch i inbördeskriget i USA, minvapnets debut i Krimkriget eller de första historiska vinsterna till havs

med torpedvapen i kriget mellan Kina och Japan, säger Vänskä.

– Obemannade system utvecklas och tas nu snabbt i bruk av såväl marinen i olika länder som olika terrorist- och rebellorganisationer. Det gäller att vara med i denna utveckling även om obemannade system knappast kommer att tränga undan något annat sjökrigsvapen, vilket inte heller flygplanet gjorde. En nytt vapen brukar ju alltid åtföljas av ett effektivt motvapen, konstaterar Vänskä.

– Här kan jag inte låta bli att rekommendera Pekka Toveris bok: *Ukrainan sodasta*. Den presenterar dessa lärdomar av krig på ett skarpögt och lättfattligt sätt, tipsar Vänskä.

Dåtidens och nutidens Östersjön

Man skulle kunna anta att kampen om Östersjön redan är historia. Tyvärr är det inte så, konstaterar Vänskä.

– Östersjön reflekterar de internationella spänningarna och Rysslands Östersjöflotta är en betydande spelare på Östersjön. Om säkerheten på Östersjön av någon anledning rubbas och Finlands "pulsåder" störs ställs vi som ett land som är beroende av sjöförbindelser inför ett verkligt problem. Sådana störningar i sjötrafiken har vi i Finland faktiskt inte upplevt än. Fungerande och tryggade sjöförbindelser i Östersjöbassängen är nu viktigare än någonsin. Det är viktigt att vi som importberoende har satt och rutiner att omedelbart ingripa i eventuella störningsfaktorer på Östersjön, betonar den passionerade sjöhistorikern och bekräftar att:

– Vad som helst som händer under dessa svårförutsebara tider så har Finland ett bra sjöförsvar. ⚓

Vaktbåt i fart utanför Hangö år 1943.
Bild: Försvarsmaktens bildarkiv



Allt som en öppen bok...

SJÖMANNEN: Jag har väl blivit paranoid, men den senaste tiden har jag funderat på hur mina personliga uppgifter och handlingar flyttas här och tvärs så att vem som helst kan läsa dem. Vilka andra personuppgifter än de som finns i mitt arbetsavtal har arbetsgivaren rätt att behandla och lagra? Och hur är det med sjömansläkarintygen? Vilka uppgifter om arbetstagarna får företagshälsovården lämna till arbetsgivaren? Vem får information om att jag har fått vård och läkemedel på fartyget? Var får jag mer information?

JURISTEN: Flera olika lagar innehåller bestämmelser om hur arbetsgivaren, producenten av företagshälsovårdstjänster, sjömansläkare och myndigheter behandlar personuppgifter. Bakom alla specialbestämmelser finns EU:s dataskyddsförordning (2016/679), eller GDPR, och den kompletterande dataskyddslagen (1050/2018) som innehåller bestämmelser om t.ex. behandling av finska personbeteckningar.

Den grundläggande utgångspunkten för behandling av uppgifter baserat på ett arbetsavtalsförhållande är att arbetsgivaren endast får behandla uppgifter som *samlats in hos arbetstagaren själv eller någon annanstans med dennes (skriftliga) samtycke*. Denna princip är inskriven i 4 § och 5 § i lagen om integritetsskydd i arbetslivet (759/2004). För att överföra uppgifter från ett ställe till ett annat oavsett form krävs alltså alltid arbetstagarens samtycke.

Arbetsgivarens personalförvaltning har enligt lagen rätt att behandla läkarutlåtanden och uppgifter i dem om hälsotillstånd och arbetsoförmåga när det behövs för att betala lön för sjukdomstid eller därmed jämförbara förmåner eller för att utreda om det finns ett motiverat skäl till frånvaron. Arbetstagaren har enligt 2 kap 10 § i sjöarbetsavtalslagen skyldighet att lämna en *tillförlitlig utredning* om sin arbetsförmåga. Arbetstagaren lämnar alltså själv uppgifter om sjukledigheten till arbetsgivaren, dvs. de överförs inte elektroniskt från företagshälsovårdsläkaren direkt till arbetsgivaren.

Sjömansläkarintygen för de besättningsmedlemmar som arbetar på fartyget ska enligt 5 § i lagen om läkarundersökning av fartygspersonal (1171/2010) förvaras på fartyget. Denna skyldighet gäller endast intygssidan, dvs. tredje/C- sidan på läkarundersökningsblanketten som styrker lämpligheten för arbete på fartyg, eller beslutet om undantagstillstånd. Arbetstagaren har med andra ord ingen skyldighet att ge arbetsgivarrepresentanten (t.ex. fartygssjukskötaren) alla tre sidor av läkarundersökningsblanketten, men kan dock göra så om han eller hon vill.

Längst ner på första sidan på läkarundersökningsblanketten för fartygspersonal finns en text enligt vilken arbetstagaren som ska undersökas genom sin underskrift ger sitt *samtycke* till att sjömansläkaren, Traficom och Arbetshälsoinstitutet på begäran får uppgifter om den undersökta hälsotillstånd från den läkare som skött honom eller henne, sjukhus och institutioner för att bedöma tjänstgöringsdugligheten. För samma ändamål har sjömansläkaren och myndigheterna rätt att få uppgifter även ur läkarintygsregistret för sjömän,

dit (till Arbetshälsoinstitutet) sjömansläkaren är skyldig att lämna en kopia av varje läkarintyg för fartygspersonal som han eller hon upprättat. Baserat på detta skriftliga tillstånd får den sjömansläkare som gör undersökningen eller Traficom som överväger ett beslut om undantagstillstånd uppgifter om den undersökta sjömannens hälsotillstånd och vårdhistorik *direkt* från den vårdande läkaren eller sjukhuset. Uppgifterna får endast lämnas på begäran och ska vara väsentliga för att bedöma lämpligheten för arbete på fartyg.

Även om det är fråga om tjänster som bekostas av arbetsgivaren gäller samma grundläggande princip vid behandlingen av uppgifter om hälsotillstånd som i övrigt inom hälso- och sjukvården och vårdförhållandet: varje sjukvårdsanställd, oavsett om det är en läkare, sjukskötare eller fysioterapeut, har *permanent tystnadsplikt och sekretess* för alla kunduppgifter om patienten. Dessa skyldigheter grundar sig på lagen om behandling av kunduppgifter inom social- och hälsovården (703/2023), som man också hänvisar till i kapitel fyra i lagen om företagshälsovård (1383/2001). Aktörer inom företagshälsovården har med andra ord ingen rätt att lämna ut några uppgifter eller handlingar till arbetsgivaren utan arbetstagarens skriftliga och uttryckliga samtycke. Därför är det enklare att ge utlåtanden och intyg om företagshälsovårdsundersökningar, undersökningar och tester till arbetstagaren själv, så att denne kan lämna vidare dem till arbetsgivaren.

Företagshälsovårdsläkaren kan, utan hinder av sekretessbestämmelserna, enligt 18 § i lagen om företagshälsovård lämna ett skriftligt utlåtande till arbetsgivaren om slutsatserna av arbetstagarens hälsoundersökningar samt om nödvändiga arbetarskyddsåtgärder. Ett sådant utlåtande kan lämnas *endast för ett arbete som medför särskild risk för ohälsa*. Många befattningar på ett fartyg innefattar arbete där man utsätts för fysikaliska (buller, vibration, värme), kemiska (giftiga ämnen, gaser) och biologiska (mikroorganismer, bakterier) faktorer.

De arbetstagare som ansvarar för sjukvården på fartyget, dvs. sjukskötaren eller sjukvårdsstyrmannen som administratör av fartygsapoteket och i sista hand fartygets befälhavare är skyldiga att följa *samma bestämmelser om behandling och hemlighållande av uppgifter om hälsotillstånd* som yrkesutbildade personer inom hälso- och sjukvården. Med en konsekvent tolkning av lagen är de därmed på samma sätt skyldiga att ge sjömansläkaren uppgifter om sjömannens hälsotillstånd som andra aktörer som ger vård. Utgångspunkten är dock att vård som ges på fartyget i första hand är första hjälpen vid sjukdom eller skada, som fortsätter i land under ledning av en läkare. Då är det viktigt att arbetstagaren har med sig uppgifter om vården och medicineringen som han eller hon fått på fartyget vid övergången till fortsatt vård, dvs. han eller hon lämnar själv vidare dem.

De *dataskyddsbeskrivningar* som arbetsgivaren och producenten av företagshälsovårdstjänster utarbetat och som vanligtvis finns på personalens intranät eller anslagstavlan och på tjänsteproducentens webbplats innehåller ytterligare information om behandlingen av uppgifter, principerna om dataskydd och -säkerhet samt anvisningar och kontaktuppgifter bl.a. för att begära insyn och rättelse eller för att utöva någon annan av den registrerades rättigheter. 📍

SANNALEENA KALLIO

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



ÅLANDSAVDELNINGEN FYLLDE

40 år

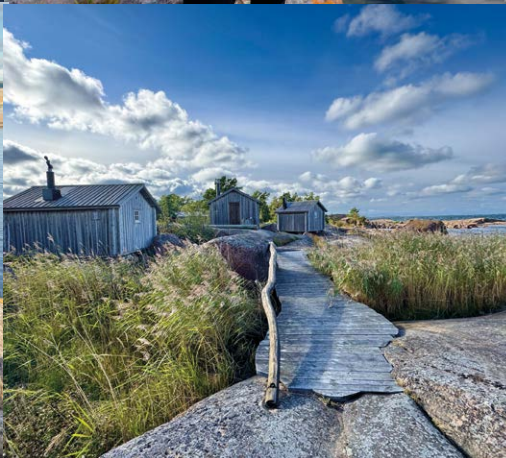
Ålandsavdelningen firade sitt 40-årsjubileum den 23 augusti 2025 i Silverskär (Mariehamn). Klobben är en gammal fiskeby med trevliga, moderniserade stugor. Här erbjuds lokal mat från Åland och en fantastisk havsutsikt. President **Alexander Stubb** besökte också Klobben efter firandet av Ålandsavdelningen.

aland.smu.fi



AHVENANMAAN OSASTO 40 VUOTTA. Ahvenanmaan osasto vietti 40-vuotisjuhlia 23. elokuuta 2025 Silverkärrissä (Maarianhamina). Klobben on vanha kalastajakylä, jonka mökit ovat mukavia ja mo-

dernisoituja. Tarjolla on lähiruokaa Ahvenanmaalta ja upeat merimaisemat. Myös tasavallan presidentti **Alexander Stubb** vieraili Klobbenilla Ahvenanmaan osaston juhlien jälkeen. aland.smu.fi



Ansökningsen om Unionens Stugor i Himos och Tahko börjar i oktober. Stugan i Levi är under underhåll, och vid tryckningen av tidningen är det oklart om den är med i lottdragningen. Vi kommer att informera om detta på vår webbplats genast när vi vet mera.

Ansökningsen om *Unionens stugor*

VÅRPERIODEN 2026

VECKORNA 7–16 (9.2.–19.4.) delas ut i en separat lottdragning. Du kan delta i lottdragningen av sportlovsveckorna på nätet via Unionens stugbokningssida: www.smu.koutavaraus.fi/varaus/. Du kan delta i lottdragningen endast via bokningssidan. Under sportlovssäsongen hyrs stugorna ut en vecka åt gången från måndag till måndag.

Du kan delta i lottdragningen fram till 30.11.2025. Lottdragningen sker i början av december. Vinnarna i lottdragningen får ett e-postmeddelande med anvisningar om hur bokningen betalas. Betalning ska ske 14 dagar efter att meddelandet mottagits och görs i nätbanken via länken i meddelandet. Eventuella sportlovsveckor som fortfarande är lediga efter lottdragningen kan bokas fritt.



HIMOS

Stugan i Himos ligger på en central plats nära slalombackarna och Himos serviceutbud. Stugan är välutrustad och har 6–8 sängplatser. Priset för stugan i Himos inkluderar slutstädning och man kan hyra sängkläder på plats.



TAHKO

Semesterstugan är belägen vid Tahkovuori som är ett lugnt område och ligger i närhet av tjänster. Stugan är välutrustad med sex bäddplatser. Slutstädning ingår i priset och sängkläder kan man hyra på plats.

Under vårsäsongen kan stugorna i Himos och Tahko bokas utan lottdragning den 5.1.–8.2. ja 20.4–31.5.

ANDRA STUGOR

Unionens andra stugor kan bokas under hela vårsäsongen fram till 31.5. utan lottdragning. Stugorna kan bokas i början av november, vi informerar om mer exakt tid på hemsidan. På bokningssidan hittar du grundläggande information om alla stugor och en kalender där du ser stugornas bokningsstatus.

Den finska flaggen är viktig om det blir kris

Sjöfartens försörjningsberedskap innebär att Finlands sjötransporter förbereder sig på en eventuell konflikt eller ett annat problem. Samhällets säkerhetsstrategi uppdaterades senast i början av året. Hur förbereder sig Finland på dessa i praktiken? Det berättar **Lars Dolk**, chef för kommunikationsministeriets enhet för beredskap.

TEXT HILKKA KOTKAMAA

– **F**inland är starkt beroende av sjöförbindelser, så flera förvaltningsområden ansvarar för de för försörjningsberedskapen kritiska sjöförbindelserna. Många förvaltningsområden arbetar med att trygga transporterna, som arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, inrikesministeriet samt social- och hälsovårdsministeriet och även försvarsministeriet.

För att förbereda sjötransporterna inför krissituationer fastställer rederiet en rutt, besättning och lasttransport. Rederiet bestämmer också vilken lands flagg det vill tillhöra. Flaggstaten har det rättsliga ansvaret.

– Vilken flagg som rederiet väljer har betydelse, eftersom ansvaret för att övervaka att sjösäkerhetsbestämmelserna efterlevs faller på flaggstaten, dvs. det land där fartyget är registrerat. Skatter och arbetsgivaravgifter betalas till flaggstaten.

Myndigheterna har endast makt över den finska flaggen

Enligt Dolk gäller rederiets makt att bestämma vart lasten ska transporteras även i en krissituation. Där har flaggstaten inget att säga till om. Om det råder oenighet i en krissituation har myndigheterna tilläggsbefogenheter enligt beredskapslagen att bestämma över enskilda transporter.

– Transporterna sker på kommersiella grunder även under kriser. Allt kan däremot hända, så Finland förbereder sig på kriser genom att vidta särskilda åtgärder. I en kris kan myndigheterna genom tilläggsbefogenheter utfärda särskilda bestämmelser för sjötransporter, om t.ex. handlar om en last för kritiska behov. De finska myndigheterna

kan endast utfärda transportbestämmelser för fartyg som seglar under finsk flagg, förklarar Lars Dolk.

Transporterna till sjöss fungerar även under en kris, men då blir de mycket dyrare. Det ser man hela tiden i och med kriget i Ukraina. Försäkringsavgifterna mångdubblas, om försäkringsbolagen ens går med på att försäkra fartygen. Besättningens löner stiger också i enlighet med IMO:s internationella bestämmelser.

Den finska flaggen är viktig även för sysselsättningen

Lars Dolk stöder tanken på att Finlands handelsflotta stannar under finsk flagg även ur sysselsättningssynpunkt.

– Det är viktigt för Finland att vi har en kunnig sjöfartskår och arbetsplatser åt dem. Sjöfartsutbildningen är av toppklass i Finland och det är viktigt att vi bevarar den. De olika sjöfartsorganisationerna har gjort ett berömvärt kampanjarbete för att locka studerande till branschen.

Dolk anser det viktigt att vi har inhemska framgångsrika rederier för vilka det lönar sig behålla sina fartyg i Finlands fartygsregister. För att trygga en framgångsrik sjöfart är det bra om Finland har lokala företag och en lokal besättning på fartygen. Då kan vi lita på att de också kan arbeta i förhållandena på våra breddgrader och på vår marknad. Ibland ställer vintrarna och skärgårdsförhållandena i vårt land särskilda krav, vilket kan orsaka problem för främmande fartyg.

– Försörjningsberedskapen i Finland är starkt beroende av den inhemska sjöfarten. Goda kunskaper om lokala förhållanden är en avgörande säkerhetsfaktor. Sjötransporter

utgör grunden för Finlands ekonomi. Det är viktigt för ekonomin att såväl export- som importtransporterna fungerar i alla förhållanden.

Finland måste ha en egen handelsflotta

Det är otvetydigt att det är rederiet som bestämmer ett fartygs flaggstat. Besluten fattas utifrån företagsekonomiska grunder, så flaggstatens skattepraxis påverkar valet till stor del.

– Jag förstår att Finland samhällsmässigt befinner sig i en situation där besparingar måste göras både här och där. Besluten om rederistöd fattas demokratiskt, liksom besluten om den övriga ekonomin. Här är det däremot viktigt att de politiska beslutsfattarna får rätt information och olika perspektiv på vad sjöfarten betyder för ekonomin och samhället.

– Man måste förklara för politikerna vilka riskerna är om Finland t.ex. inte har en egen handelsflotta. Man måste berätta att vårt land behöver sjöfarten redan för att mer än 90 procent av exporten och importen sker till sjöss. Vi behöver sjöfartskunskaper och tillräckligt med egna fartyg. Vad gäller containerfartyg är vi redan till stor del beroende av utländska rederier.

Fackförbunden måste inkluderas i arbetet för att utveckla sjöfartens försörjningsberedskap

Lars Dolk känner inte igen påståendet om att det inte finns forskningsdata om försörjningsberedskapens betydelse, som man påstod i en ledare i Hufvudstadsbladet. Såväl Försörjningsberedskapscentralen som kommunikationsministeriet har gjort flera utredningar om hur viktig sjöfartens försörjningsberedskap är.

– I utredningarna har man gått igenom olika scenarion för försörjningsberedskapen. Man har också utrett de fartyg som seglar under finsk flagg men inte i finsk trafik, utan långt ute i världen. Man kan fundera på om vi får de fartygen till Finland om ett krisläge skulle kräva det. Vi har gått igenom olika scenarion tillsammans med företag, rederier, speditörsfirmor och finska hamnar. Det är viktigt att vi har goda relationer med de olika aktörerna. Skulle man också kunna inkludera branschens fackförbund i dessa diskussioner?

– Det är en intressant synvinkel och något som är värt att tänka på när vi planerar framtida övningar, lovar Lars Dolk, chef för kommunikationsministeriets enhet för beredskap. ⚓

Hiihtolomaviikkojen haku Unionin Himoksen ja Tahkon mökkeihin käynnistyy marraskuun alkupuolella. Levin mökki on huollossa, eikä lehden painohetkellä ole tietoa onko se mukana arvonnassa. Tiedotamme asiasta nettisivuilla.

Haku Unionin mökkeihin

KEVÄTKAUDELLE 2026

VIIKOT 7–16 (9.2.–19.4.) jaetaan arvonnassa. Hiihtolomaviikkojen arvontaan voi osallistua netissä Unionin mökkivaraussivuston kautta: www.smu.koutavaraus.fi/varaus/. Hiihtolomakaudella mökit vuokrataan viikoksi kerrallaan maanantaista maanantaihin.

Arvontaan voi osallistua 30.11.2025 asti ja arvonta suoritetaan joulukuun alussa. Arvonnassa voittaneille lähetetään sähköpostilla ohjeet varauksen maksamiseksi. Maksun eräpäivä on 14 vuorokautta ilmoituksen saamisesta ja maksu suoritetaan nettipankissa ilmoituksessa olevan linkin kautta. Hiihtolomakauden varaustilanne tulee näkyviin arvonnän jälkeen joulukuun puolivälissä ja vapaaksi jääneitä viikkoja voi sen jälkeen varata ilman arvontaa.



HIMOKSEN MÖKKI

Himoksen mökki sijaitsee keskeisellä paikalla rinteiden ja Himoksen palveluiden lähellä.

Mökki on hyvin varusteltu ja vuodepaikkoja siellä on 6–8.

Himoksen mökin hintaan kuuluu loppusiivous ja paikan päällä voi vuokrata vuodevaatteita.



TAHKO

Tahkon loma-asunto sijaitsee rauhallisella paikalla Tahkovuoren rinteiden ja alueen palveluiden välittömässä läheisyydessä. Mökki on hyvin varusteltu ja siellä on 6 petipaikkaa. Loppusiivous sisältyy hintaan ja petivaatteita voi vuokrata paikan päältä.

Himoksen ja Tahkon mökit ovat kevätkaudella varattavissa ilman arvontaa 5.1.–8.2. ja 20.4.–31.5. välisinä aikoina.

MUUT MÖKIT

Muut Unionin mökit ovat varattavissa koko kevätkauden 1.6. asti ilman arvontaa. Mökit ovat varattavissa marraskuun alusta alkaen, ilmoitamme tarkemmasta ajasta nettisivuillamme. Varaussivustolla on perustiedot kaikista mökeistä ja kalenteri, mistä näkee mökkien varaustilanteen.

SISÄ-SUOMEN OSASTO

SYYSKOKOUS 22.11.2025, SAVONLINNA

Tervetuloa Sisä-Suomen osaston syyskokoukseen 22.11.2025 klo 13 alkaen Spa Hotel Casinoon Savonlinnaan. Asiat: Käsiteltäviä asioita perinteiset syyskokousasiat. Etukäteen ilmoittautuminen toivottavaa, jotta osataan varautua riittävällä määrällä kokoustarjoiluja. Ilmoittautumiset osaston nettisivuston kautta ilmoittautumiskaavakkeella: sisasuomi.smu.fi

PIKKUJOULUT 22.11.2025, SAVONLINNA

Tervetuloa Sisä-Suomen osaston pikkujouluihin 22.11.2025 Savonlinnaan. Teatterikapaleena tänä vuonna: Kaksi puuta. Pikkujouluruokailu ennen teatteria klo 15.30 ja teatteri klo 18. Omavastuu teatteriin ja ruokailuun 35 €/hlö jäseneltä sekä seuralaiselta. **Sitovat ilmoittautumiset 30.10.2025 mennessä:** sisasuomi.smu.fi. Ensimmäisenä 30 ilmoittautunutta mahtuu mukaan. Pikkujoulujen omavastuu maksettava mahdollisimman pian ilmoittautumisen jälkeen. Lisätietoja pikkujouluista ja muista tapahtumista: sisasuomi.smu.fi

VIRKISTYSVIIKONLOPPU 14.–16.2.2025, KYLPYLÄ HOTELLI RAUHALAHTI, KUOPIO

Sisä-Suomen osasto järjestää virkistysviikonlopun 14.–16.2.2025 Kylpylä Hotelli Rauhalahdessa, Kuopiossa. Tapahtumaan mukaan pääsee 30 ensimmäiseksi ilmoittautunutta. Omavastuu: 70 €/hlö sekä jäseneltä että seuralaiselta. Omavastuu maksetaan tammikuun 2026 aikana, viimeistään 29.1.2026 mennessä. Omavastuuosuutta ei palauteta. Kuljetus tapahtumaan järjestetään reitille: Savonlinna – Varkaus – Kuopion kylpylä-hotelli Rauhalhti ja takaisin Savonlinnaan. **Ilmoittautumisia aletaan vastaanottaa pikkujoulujen jälkeen 23.11.2025 alkaen.** Viimeinen ilmoittautumispäivä on 23.1.2026. Ilmoittautuminen tapahtuu Sisä-Suomen osaston kotisivujen kautta: sisasuomi.smu.fi/yhteystiedot

POHJOISEN OSASTO

SYYSKOKOUS 15.11.2025, KEMI

Syyskokous KEMISSÄ 15.11.2025. Ravintola Puistopaviljonki, Meripuistonpolku 11, 94100 Kemi. Hallitus kokoontuu klo 14 ja osasto klo 15.30 syyskokoukseen.

PIKKUJOULUT 22.11.2025, OULU

Pohjoisen osasto viettää pikkujoulut OULUSSA 22.11.2025 klo 18 alkaen.

Paikka: Scandic Oulu Station, Kajaaninkatu 17, 90100 Oulu. Kutsu on kahdelle. Osasto tarjoaa ruokailun. Yöpymisessä 50 euron omavastuu per henkilö. **Ilmoittautumiset 3.11. mennessä** osaston sihteerille sähköpostitse: hannala@gmail.com. Mainitse ilmoittautumisen yhteydessä yövytkö, niin saat ohjeet varauksen tekemiseen.

ÅLANDS AVDELNINGEN

HÖSTMÖTE 12.11.2025

Ålands avdelningen håller höstmöte onsdagen den 12 november kl 12. Plats: ABF-huset, Ålandsvägen 40, Mariehamn. Efter mötet bjuder vi på lunch. *Varmt välkomna!*

ETELÄ-SUOMEN OSASTO

SYYSKOKOUS JA PIKKUJOULUT 6.11.2025, TALLINNA

Etelä-Suomen osaston syyskokous järjestetään 6.11.2025 laivalla menomatkalla Tallinnaan. Pikkujoulu vietetään perillä Tallinnassa. Jäsenellä on mahdollisuus osallistua myös vain pelkkään syyskokoukseen, jolloin paluu laivalla takaisin Helsinkiin. Tallinnaan pikkujouluihin toivotaan runsasta osallistumista.

Lisätiedot ja varaukset: Tommi Laaksonen tommi.e.laaksonen@gmail.com tai Hannu Kumpulainen hannu.kumpulainen@smu.fi. Paikkoja rajoitetusti. Tarkempia lisätietoja matkajärjestelyistä, syyskokouksesta ja pikkujouluista ilmoitetaan myöhemmin, kun järjestelyt etenevät.

ITÄKUSTIN OSASTO

SYYSKOKOUS 13.11.2025 KLO 13.00

Paikka: Itäkustin kokoustilat, Puutarhakatu 12, Kotka. *Tervetuloa*

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

SYYSKOKOUS 13.11.2025, TURKU

Lounais-Suomen osaston syyskokous pidetään torstaina 13.11. 2025 klo 16.00 alkaen.

Paikka: Scandic Julia, Eerikinkatu 4, 20100 Turku. Kokouksessa valitaan hallitukselle puheenjohtaja, varsinaiset jäsenet sekä varajäsenet seuraavaksi kahdeksi kaudeksi. Vahvistetaan talousarvio ja toimintasuunni-

telma vuodelle 2026. Käsitellään muut sääntömääräiset asiat. Kokouksen jälkeen ruokailu. Sitovan ilmoittautumisen yhteydessä mainitse ruokavalio (liha/kala) 31.10. mennessä s-postiin: smu.osasto006@gmail.com. *Jäsenemme, tervetuloa!*

LÄNSI-SUOMEN OSASTO

LÄNSI-SUOMEN OSASTON 008 PIKKUJOULUT 28.11.2025

Ravintola Strampen klo 18. Hinta jäsenet 45 e ja avec 60 e. **Ilmoittautumiset 12.11.2025 mennessä.** Marika Norrgård puh. 044-5168116. Soitto tai tekstiviesti. Maksu tilille FI8 115283000123690. *Tervetuloa Pikkujouluihin.*

IN MEMORIAM

Jyrki Juhani Puska

s. 26.3.1964
k. 17.7.2025

Jyrki seilaa jälleen, purjeina pilvet.

Rakkaudella muistaen,
Ritva

Karl-Göran Lindeman

Född 27.1.1945,
Avled 27.7. 2025 i Eckerö.

Saknad av nära och kära,
Gustav Lindeman

Emäntä / kylmäkkö

Toini Aaltonen

s. 21.12.1939 Orimattila
k. 24.8.2025 Orimattila

Siunataan perhepiirissä,
urna lasketaan meren syliin.

Kaipaamaan jäivät,
poika, muut sukulaiset ja ystävät

KULTAMERKIT

Matias Widjeskog
Mika Pirttilä
Johanna Vaalikivi-Lindholm
Jari Vuori



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2025

Luottamusmiesten täydennyskurssi 21.10.–22.10.

Luottamusmieskoulutus 2026

Luottamusmiesten peruskurssi 13.4.–16.4.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 5.5.–6.5.

Luottamusmiesten jatkokurssi I 31.8.–3.9.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 5.10.–8.10.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 27.10.–28.10.

Förtroendemannautbildning 2025

Kompletteringskurs för förtroendemän 21.10.–22.10.

Förtroendemannautbildning 2026

Grundkurs för förtroendemän 13.4.–16.4.

Kompletteringskurs för förtroendemän 5.5.–6.5.

Fortsättningskurs för förtroendemän I 31.8.–3.9.

Fortsättningskurs för förtroendemän II 5.10.–8.10.

Kompletteringskurs för förtroendemän 27.10.–28.10.

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE

John Stenbergin ranta 6, 2. kerros, 00530 Helsinki

VAIHDE +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT arkisin klo 10–12 ja 13–14

Kaikki yhteystietomme löydät:

www.smu.fi/yhteystiedot

Jäsenyyteen liittyvissä asioissa voit asioida myös osoitteessa: easiointi.smu.fi

Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS

John Stenbergstrand 6,
2:a våningen, 00530 Helsingfors

VÄXEL +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADRESS förnamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER vardagar kl. 10–12 och 13–14

Du hittar alla våra kontaktuppgifter på:
www.smu.fi/yhteystiedot

Du kan sköta dina medlemskapsärenden även på nättjänsten: easiointi.smu.fi

AVOIN TYÖTÖMYSSKASSA A-KASSA

PL 116
00531 Helsinki
a-kassa.fi

PUHELINPALVELU:
020 690 455

Puhelinpalvelun aukiolot:
ma-pe 8.30–12.00

poikkeukset aukioloissa voi tarkistaa:
a-kassa.fi/yhteystiedot

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

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN

PB 116
00531 Helsingfors
a-kassa.fi/sv

TELEFONTJÄNST:
020 690 455

Öppetider för telefon-tjänsten:
mån-fre 8.30–12.00

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

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

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

Asiantuntija / Ombudsman
Matias Widjeskog
050 544 0174

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

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

ITF-tarkastaja / ITF-inspektör
Marko Komeri
(09) 6152 0252 / 050 574 6603

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

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

Talous- ja jäsenisihteeri
Kirsi Kostiainen
(09) 615 20 217

Jäsenpalvelukoordinaattori /
Medlemstjänstkoordinator
Saara Nordberg
(09) 6152 0256

Talouspäälikkö / Ekonom
Sini-Elina Kärsämä
(09) 6152 0219 / 040 354 1945

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

VARAATHAN ETUKÄTEEN AJAN ASIAINTUNTIJATAPAAMISEEN

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

Tapaamisajan voi sopia suoraan
sähköpostitse tai puhelimitse
kyseisen asiantuntijan kanssa.

VÄNLIGEN BOKA TID I FÖRVÅG VIDMÖTE MED VÅRA OMBUDSMÄN

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

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