

MERIMIES

5/2025

SJÖMANNEN

**Joulupukki
tuli telakoille
etuajassa**

**M/s Emilie ja
M/s Prima Lady ajoivat
haketta Loviisasta**

**MERIALAN TULEVAISUUDEN TEKIJÄT – OSAAMISEN SÄILYTTÄMINEN
JA KEHITTÄMINEN SUOMEN MERIKLUSTERISSA**

Kannen kuvassa:
päällikkö Henri Nukari ja
konepäällikkö Kalle Tuovinen RABN-
varustamon M/s Emilie-alukselta.

Kuva: **Saana Lamminsivu**

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR
Saana Lamminsivu

ULKOASU, TAITTO • LAYOUT
Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu Oy

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

PAINO
Grano Oy, ISSN 0355-872X

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

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



4

sisältö | innehåll

- 3 Merimies-Unioni tyrmää liikenneministeriön lakiesityksen luopua kansallisista pätevyyksistä
- 4 Merialan tulevaisuuden tekijät – Osaamisen säilyttäminen ja kehittäminen Suomen meriklusterissa
- 7 Seuraavaksi Intia?
- 11 Suomalaiset kuivarahtialukset M/s Emilie ja M/s Prima Lady ajoivat haketta Loviisasta
- 16 Joulupukki tuli telakoille etuajassa
- 19 Vihreä siirtymä hakee suuntaa – nyt kokeillaan kaikkea
- 23 Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä ei hyväksytty maailmanlaajuisesti velvoittavaa sääntelyä meriliikenteen kasvihuone-kaasupäästöjen vähentämiseksi
- 25 Hallituksen potkulaki lisää epävarmuutta työelämään
- 27 Sjömans-Unionen dömer ut kommunikationsministeriets lagproposition om att slopa de nationella behörigheterna
- 28 Framtidens aktörer inom sjöfarten – Att bevara och utveckla kompetensen inom Finlands sjökluster
- 31 Indien nästa?
- 35 De finska torrfraktfartygen M/s Emilie och M/s Prima Lady körde flis från Lovisa
- 40 Tomten kom tidigt till varven
- 43 Den gröna omställningen söker sin väg – nu provar man allt
- 47 Internationella sjöfartsorganisationen antog inga globalt förpliktande bestämmelser för att minska växthusgasutsläpp från sjötransporter
- 48 Ahvenanmaan merenkulusta ilmestyi ainutlaatuinen kirja / En unik bok om åländsk sjöfart
- 49 Regeringens sparklag ökar otryggheten i arbetslivet

MERIMIES – SJÖMANNEN ILMESTYMISAIKATAULU 2026 TIDTABELLEN 2026

nro	aineisto toimituksessa <i>material i redaktion</i>	ilmestyminen <i>utges</i>
1	9.2.	13.3.
2	11.5.	12.6.
3	21.9.	16.10.
4	16.11.	18.12.



11



16

JUSSI HELMINEN

Merimies-Unioni tyrmää liikenneministeriön lakiesityksen luopua kansallisista pätevyyksistä

Merenkulun ammattiliittojen on saatava lausua laivamiehityksistä myös jatkossa

Liikenne- ja viestintäministeriö käynnisti säädöshankkeen, jossa esitetään muutoksia merenkulun sääntelyyn. Hallinnollista taakkaa halutaan vähentää ja edistää Traficomin tuottavuutta. Lakiesitys kätkee sisälleen suden lampaiden vaatteissa:

Suomessa on tällä hetkellä olemassa kansainvälisesti sovittujen ja käytössä olevien pätevyyskirjojen lisäksi korkeampia pätevyyskirjoja. Lakimuutoksilla halutaan tasapäistää suomalaisten merimiesten merenkulun pätevyyskirjat muun maailman kanssa. Ministeriö esittää, että kansallisista pätevyyksistä ja pätevyyskirjoista luovutaan ja tilalle otetaan vain kansainväliset standardit.

Merenkulun pätevyyskirjat säilytettävä kansallisella tasolla

Kansallisista pätevyyskirjoista luopuminen tarkoittaa Suomessa ylempien pätevyyskirjojen katoamista. Hyvä esimerkki tästä on pursimies, joka on perinteinen ja arvostettu merenkulun ammatti. Pursimieheksi edetään työkokemuksen ja ammattitaidon osoittamisen kautta. Pursimies toimii kansimiesten esimiehenä. Ministeriön lakiesitys tekisi lopun pursimiehen pätevyydestä ja kansiosastolle jäisi ainoastaan matruusin ja vahtimiehen, (kansi) pätevyyskirjan mukaiset ammatit.

Suomalaisilla merenkulkijoilla on oltava myös tulevaisuudessa mahdollisuudet edetä ammatillisesti korkeampiin työtehtäviin, kuten pursimieheksi. Merenkulku ei voi olla ala, jossa työntekijän ammatillinen kehittyminen näivettyy ja hänen oletetaan tekevän samaa työtä, samalla palkalla koko työuransa ajan. Mikäli merimiesten ammatillinen kehittyminen ja eteneminen tyrehtyy, laivoilta loppuvat esihenkilöt. Laivatyötä ei enää ohjata, josta seurauksena on kaaos. Suurimmat haasteet kohtaavat harjoittelijat, joita ei kohtaa ja ohjaa laivalla enää kokenut esihenkilö, kuten pursimies. Laiva-

harjoitteluiden keskeytystiheys saattaa kasvaa entuudestaan, eikä Suomeen valmistu tulevaisuudessa riittävästi merenkulkijoita.

Merenkulkualan työmarkkinajärjestöillä on oltava mahdollisuus lausua laivamiehityksestä

Lakiesitys pitää sisällään myös laivaväkilain kumoamisen siten, että jatkossa Traficom voisi vahvistaa aluksen ensimmäisen miehityksen tai oleellisesti muutetun miehityksen suoraan, ilman ensimmäistä määräaikaista kuuden kuukauden pituista miehityksen vahvistamispäätöstä ja pyytämättä lausuntoa työsuojeluviranomaiselta ja merenkulun työmarkkinajärjestöiltä. Muutoksen esitetään keven-tävän hallinnollista taakkaa ja miehistödistusten käsittelyä.

Työmarkkinajärjestöillä on oltava jatkossakin mahdollisuus lausua laivamiehityksestä. Suomalaisten alusten miehittämispäätöksen valuminen ainoastaan viranomaisten päätettäväksi rikkoo räikeästi suomalaista sopimusyhteiskuntaa ja merenkulun turvallisuutta. Merenkulun ammattijärjestöt neuvottelevat alusten miehitykset yhdessä varustamoiden kanssa ja viranomaiset saavat etsiä keinot hallinnollisen taakkansa keventämiseen muilla keinoin. Suomalaisen kauppalaivaston koko on vuoden 2025 lopussa vain 96 alusta ja jos viranomainen ei pysty käsittelemään vuosittain muutaman Suomeen liputettavan aluksen miehityksiä, niin on hyvällä syyllä voi kysyä mihin viranomaiset käyttävät työaikaansa ja halutaanko viranomaisten hallinnollista taakkaa keventääkseen olla valmiita heikentämään suomalaisen merenkulun turvallisuutta.

Mitä seuraavaksi?

Lakia aletaan valmistella liikenne- ja viestintäministeriössä. Valmistelun aikana kuullaan sidosryhmien näkemyksiä muun muassa lausuntokierroksella. Lausuntokierros on tarkoitus järjestää keväällä 2026. ➔



MERILIITTO, MERISTRATEGIASEMINAARI 5.11.2025, HELSINKI

Merialan tulevaisuuden tekijät – Osaamisen säilyttäminen ja kehittäminen Suomen meriklusterissa

Finnlines: Kokemuksia eu- ja ei-eu-miehityksestä suomalaisessa merenkulussa

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Meriliitto järjesti 5.11.2025 meristrategiaseminaarin aiheesta: Merialan tulevaisuuden tekijät – Osaamisen säilyttäminen ja kehittäminen Suomen meriklusterissa. Finnlines-varustamon merihenkilöstöjohtaja **Niclas Seligson** oli kutsuttu puhumaan varustamon kokemuksista eu- ja ei-eu-miehityksistä suomalaisessa merenkulussa.

Seligson aloitti Finnlinesin merihenkilöstöjohtajana viime kesänä.

– Työskentelin yli 30 vuotta merillä, josta suurimman osan Finnlinesilla ja toimin muun muassa päällikkönä. Vuonna 2006 palasin Finnlinesin palvelukseen toistamiseen. Tuolloin varustamolla oli Suomen lipun alla neljä alusta, tällä hetkellä niitä on 14. Iso kiitos siitä kuuluu omistajallemme, Seligson kiitti.

Finnlines on yli 75 vuotta vanha varustamo ja osa isoa perheyhtiötä, italialaista Grimaldi Groupia.

Varustamon alukset liikennöivät Itämereltä Pohjanmerelle ja Biskajanlahdelle saakka.

– Laivaston koko on tällä hetkellä 18 alusta, joista 14 purjehtii Suomen lipun alla. Neljä alusta purjehtii Ruotsin lipun alla. Varustamolla on Ruotsissa Malmössä oma miehi-

Finnlinesin aluksilla on todella paljon harjoittelijoita. On iso haaste, kuinka harjoittelijat saadaan pysymään aluksilla. Pitäisikö meidän harkita kadettijärjestelmää Suomen lipun alle? Tavallaan korvamerkitään hyvät harjoittelijat jo alusta saakka. Kadettijärjestelmä olisi palkallinen.

– Merihenkilöstöjohtaja Niclas Seligson / Finnlines

tystoimisto. Suomen lipun alla miehitys toimii Helsingistä käsin.

Finnlinesin laivastoon kuuluu sekä roro- että ropax-aluksia.

– Ropax-aluksissa, jotka kuljettavat matkustajia sekä rahtia, on kokonaan eu-miehistö. Roro-alukset – joista tänään kerron – ovat sekamiehitysaluksia, joissa on sekä eu- että ei-eu-miehitys.

SEKAMIEHITYSSOPIMUS SOLMITTIIN SUOMESSA VUONNA 2009

Suomessa otettiin käyttöön sekamiehitys rahtialuksilla vuonna 2009. Varustamot ja kolme merenkulun ammattiliittoa sopivat yhdessä, että rahtialuksen miehistöstä 1/3 voi olla ei-eu-miehistöä ja loput ovat eu-miehistöä.

– Miksi tähän järjestelmään päädyttiin? Aikanaan olin itse myös laivalla hyvin kriittinen, että eikö nyt pärjätä hämmäläisillä, Finnlinesin merihenkilöstöjohtaja Niclas Seligson myönsi.

– Laivan päällä sitä katsoi aika kriittisesti asioita, mutta nyt kokonaiskuva on muuttunut.

Maailmankauppa on globaalia ja kilpailu on kovaa. Työmarkkinajärjestöt kantoivat oman kortensa kekoon suomalaisen kilpailukyvyyn säilymiseksi ja niin Suomi hyväksyi maailman viimeisenä valtiona rahtialuksiltaan sekamiehityksen käytön vuonna 2009.

Sekamiehityssopimuksen solmimisesta on kulunut nyt 16 vuotta. Mitä sopimuksen avulla on saatu aikaan – vai onko mitään?

– Uskallan väittää, että ilman sekamiehitystä rahtipuolella ei olisi laivoja Suomen lipun alla. Suomessa olisi ainoastaan jäänmurtajia, matkustaja-aluksia, saariston yhteysaluksia ja muutamia tankkilaivoja, Seligson totesi.

– Suomen on oltava kilpailukykyinen ja meidän on löydettävä ammattitaitoisia ja

hyviä merenkulkijoita. Heitä ei vain löydy kotimaasta tällä hetkellä kaikille positioille laivoille.

Merimieseläkekassan tilastojen mukaan suomalaisilla laivoilla työskentelee yhteensä 6 571 aktiivista merihenkilöä, joista noin 800 – 1 000 on ei-eu-miehistöä. Finnlines-varustamo on suuri työllistäjä. Suurin osa Finnlinesin EU-henkilöstöstä on suomalaisia, mutta aluksilla työskentelee myös virolaisia ja Ruotsin lipun alla ruotsalaisia. Varustamon ei-eu-miehistö koostuu pääasiassa filippiiniläisistä.

– Vuonna 2024 Finnlinesin Suomen lipun alla olevilla aluksilla työskenteli 861 henkilöä, joista kansi- ja konehenkilöstöä 589 henkeä ja loput ovat catering henkilöstöä, Seligson luettelee.

– Tänä vuonna syyskuun lopussa henkilöstömäärä vähentyi hieman vuoden takaiseen nähden, koska viime vuonna myytiin neljä alusta pois. Varustamo kävi yt-neuvottelut, mutta ainuttakaan henkilöä ei irtisanottu, vaan sijoitettiin varustamon muille aluksille.

FINNLINES AIKOO KASVATTA NAISTEN OSUUTTA LAIVASTOOSAN

Finnlinesin henkilöstöstä 75 prosenttia on miehiä ja loput naisia. Henkilöstön keski-ikä on 42 vuotta.

– Vankka aikomuksemme on kasvattaa viiden vuoden sisällä naisten osuutta laivastossa, ja varsinkin korkeammassa senioripositioissa. Tämä osittain kertoo vastuullisesta henkilöstöjohtamisesta, merihenkilöstöjohtaja Niclas Seligson esittelee tavoitteita.

Finnlines investoi Itämerellä uusiin aluksiin. Helsingin ja Travemünden välillä purjehtivat vanhaksi käyneet alukset korvataan uusilla. Uudet laivat rakennetaan Kiinassa.

Grimaldi haluaa panostaa vahvasti matkustajaliikenteeseen Itämerellä.

– Laivat tulevat olemaan Suomen lipun alla, mikä on hieno asia. Uudet alukset kuljettavat tuplasti enemmän matkustajia kuin nykyiset reitillä purjehtivat laivat. Uusien alusten catering-osastojen koko kasvaa huomattavasti.

– Myös kansipuolella on odotettavissa pientä kasvua miehityksessä, koska uudet alukset ovat hybridikäyttöisiä ja niissä on uutta tekniikkaa, kuten akustot ja täysi valmius metanolikäyttöön. Tämä aiheuttaa haastetta henkilöstöpuolella: mistä me löydämme tulevaisuuden työntekijät näihin aluksiin?, merihenkilöstöjohtaja Seligson kysyy.

SUOMEN LIPPU JA KRIISEIHIN VALMISTAUDUTTAVA

Finnlinesin merihenkilöstöjohtaja Niclas Seligson korostaa Suomen lipun tärkeyttä.

– Ei pelkästään huoltovarmuuden takia, vaan kyllä meillä on oltava jatkossakin kriisiaikojen takia suomalaisia merenkulkijoita. Meillä on oltava Suomen lippu. Tästä ei varmasti ole kahta kysymystäkään, hän toteaa painokkaasti.

Finnlines on suuri rahtivarustamo. Nykyisessä geopolittisessa maailmantilanteessa erilaisiin uhkakuviiin on valmistauduttava.

– Mikäli tulisi kriisitilanne, niin suomalaiset merenkulkijat ovat vapautettuja sotilaallisesta palveluksesta ja heidän palveluspaikansa on laiva. Tällöin ei suoritettaisi enää 1:1-vuorottelua, joka suomalaisilla on, vaan oltaisiin laivalla ihan niin kuin maahenkilöstö vastaavasti rintamalla.

FINNLINES ALOITTA OPPISOPIMUSKOULUTUKSEN KONEPUOLELLA

Löytyykö Suomesta tällä hetkellä riittävästi merenkulkijoita töihin aluksille? Finnlinesilla on ollut jo jokusen vuoden haasteita löytää pätevää henkilöstöä.

– Muutama sana tulevaisuudesta miehityksen kannalta: pulaa on kaikissa positioissa. Kyse ei ole enää niinkään eu- ja ei-eu-miehityksestä, vaan siitä mistä ylipäätään löydetään merenkulkijoita tulevaisuudessa, Seligson kertoo.

– Varsinkin konepuolella on suuria haasteita löytää pätevää konemiehistöä, mutta myös päällystää. Vielä toistaiseksi kansi- puolella juuri ja juuri selvittään. ➡



Se täytyy rehellisesti mainita, että ei-eu-työntekijä ei kovinkaan paljon sairastele. Heillä on todella matalat sairaspissaoloprosentit.



– Koulusta tulee vielä hyviä ehdokkaita, mutta kyllä me nähdään tulevaisuudessa, ettei suomalainen merenkulkija – tai sanotaan suomalainen merenkulku ammattina – ole enää niin kiinnostava kuin se on ollut. Nykyajan nuori arvostaa enemmän vapaa-aikaa kuin työtä. Perhe ja ystävät menevät työn edelle. Ikävä kyllä.

Niclas Seligsonin mielestä merenkulkua pitäisi markkinoida ja olla enemmän näkyvillä sosiaalisessa mediassa sekä kouluissa puhumassa, missä oppilaat ovat.

– Finnlines on lähdössä myös oppisopimuskoulutukseen konepuolelle. Suomen Varustamot vievät tätä eteenpäin, toivon mukaan Traficom lähtee mukaan, Seligson pyytää.

SEURAAVAKSI INTIA?

Suomalaisilla roro-aluksilla yksi kolmasosa miehistöstä voi olla kotoisin EU:n ulkopuolelta, eli niin sanottu ei-eu-työntekijä. Sekamiehityssopimuksen tultua voimaan 2009 suomalaiset varustamot ovat tarttuneet hanakasti sekamiehitysmahdollisuuteen.

– Kaikki ei-eu-miehistö työskentelee määräaikaisten sopimuksilla. Olemme sopineet, että Suomessa maksimityöaika laivala voi olla kuusi kuukautta. Jossakin maailmalla työaika voi olla jopa yhden vuoden, Seligson vertailee.

– Suomen lipun alla filippiiniläiselle maksetaan erittäin, erittäin kilpailukykyistä palkkaa, kun vertaa heidän oman maansa kus-

tannustasoon. On muistettava, että kilpailu on globaalia: me kilpailemme näistä filippiiniläisistä työntekijöistä myös muiden maiden kanssa. On jo nähtävissä, että filippiiniläisistäkin on tulevaisuudessa pulaa.

Mikä on se maa, johon seuraavaksi siirytään, Seligson kysyy.

– Tiedossa on, että Filippiineiltäkin merenkulkijat loppuvat jossakin kohtaa. Mikä on se maa, johon seuraavaksi siirytään? Onko se Intia? Intiasta on paljon merenkulkijoita. Tässä on kyllä haasteita työnantajalle.

Sitten Finnlinesin merihenkilöstöpäällikkö lähettää työnantajan terveiset ammatti-liitoille.

– Se, mitä työnantaja toivoo ammattiliitoilta, on joustavuutta. Tulevaisuudessa tulemme varmasti sellaiseen tilanteeseen, että kun eu-työntekijää ei enää löydy, niin voisimme rekrytoida ei-eu-työntekijän tähän tilalle, mutta määräaikaaisesti, pitää muistaa.

PUOLASSA ON POTENTIAALIA?

Tässä ei ole vielä kaikki viestit, joita merihenkilöstöjohtaja Seligsonin esitelmästä oli suoraan tai rivien välistä luettavissa. Finnlines on liikennöinyt Ruotsin ja Puolan välillä puolitoista vuotta. Marraskuun alussa varustamo tiedotti käyvänsä Puolassa jatkuva vuoropuhelua Italian suurlähetystön kanssa keskustellakseen maassa tehtävistä investoinneista, kuten viimeisimmästä Pohjanmeren liikenteen laajentamisesta Puolan Gdynian satamaan

viikoittaisessa reittikierrossa, sekä matkustajamäärien kasvusta Ruotsin ja Puolan välisellä reitillä.

Finnlinesin merihenkilöstöjohtaja osasi asetella sanansa maireasti Puolan potentiaalista.

– Finnlinesilla oli juuri kuluvan lokakuun aikana iso rekrytointikampanja, jossa haettiin senioripäällystöä ja kansi-/kone- ja sähköpuolelle. Halusimme laajentaa hakua Pohjoismaiden ulkopuolelle ihan vain nähdäksemme, että kuinka kiinnostava työnantaja Finnlines on.

– Iloksemme voin todeta, että me saimme melkein 200 hakemusta näihin paikkoihin ja ihan mukavasti tuli myös suomalaisilta hakemuksia. Nähtävissä on kuitenkin se, että suurin hakijamäärältään oli Puola, josta on tulossa todella pätevää, korkeasti koulutettua päällystöä. Ja toisilta samankaltaisilta varustamoilta hakevat Finnlinesille töihin, mikä on positiivinen asia.

Puola on suuri ja yksi vahvimma talouskasvussa olevista EU-valtioista. Puolaan on pumpattu runsaasti EU-rahaa, mikä näkyy pilvenpiirtäjinä ja rakennusprojekteina. Puolan väestö on nuorta. Puolasta pääsee joka suuntaan – mutta hurmoksessa on hyvä muistaa, että myös Puolaan on päästy. Tästä syystä maa on vahvimmin varustautuneita valtioita Euroopassa: puolaiset ovat päättäneet, että ylitsemme ei enää marssita. Puola kuului pitkään entiseen itä-blokkiin, mikä on kaikesta huolimatta syytä muistaa. ⚓

MERILIITTO, MERISTRATEGIAFOORUMI 2025

Seuraavaksi Intia?

Suomalaisten merimiesten työpaikkoja on miehitetty filippiiniläisillä. Nyt varustamot ovat huomanneet, että kotimaista työvoimaa ei ole tarjolla riittävästi – eikä kohta löydy enää kuulemma filippiiniläisiääkään.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Suomi oli viimeisimpiä valtioita Euroopassa, joka salli Euroopan tai Euroopan talousalueen ulkopuolisen työvoiman käytön merenkulussa ja otti niin kutsutun sekamiehityssopimuksen käyttöön vuonna 2009. Sekamiehitys tarkoittaa sitä, että suomalaisen rahtilaivan miehistöstä 1/3 voi olla EU:n / ETA:n ulkopuolista työvoimaa, eli niin kutsuttu ei-eu-työntekijä. Aluksen loput vakanssit (työpaikat) miehitetään EU-miehistöllä. EU-miehistö voi koostua kotimaisesta, mutta myös muiden EU-valtioiden työntekijöistä.

MIKSI SEKAMIEHITYSSOPIMUS TEHTIIN?

Lähimmässä kilpailijavaltiossa Ruotsissa sekamiehitys oli ollut käytössä jo pitkään. Suomalaisiin satamiin purjehtii vieraiden valtioiden rahtialuksia, jotka ovat säännönmukaisesti kaikki sekamiehitettyjä. Ham-

masta purren ja kansainväliseen kilpailuun vastatakseen kolme merenkulun ammattiliittoa (Merimies-Unioni, Laivanpäällystöliitto ja Konepäällystöliitto) joutuivat myöntymään sekamiehitykseen suomalaisilla rahtialuksilla, jotta laivoja ei ulosliputeta halvemman työvoimakustannustason maihin, joissa sekamiehitys on ollut arkipäivää vuosien ajan.

Sekamiehityssopimus on ollut voimassa Suomessa kohtapuoliin 20 vuotta. Suomalaisen rahtivarustamoiden mukaan sekamiehitys on turvannut suomalaisen merenkulun jatkuvuuden, eikä rahtialuksia ole ulosliputettu muihin halvempiin maihin. Kun sekamiehityssopimus solmittiin, sen turvin oli tarkoitus säilyttää – mutta myös kasvattaa – työpaikkojen määrää.

SUOMALAINEN TONNISTO on saatu säilymään, mutta kasvua ei ole juurikaan tapahtunut, vaan päin vastoin aluksien

lukumäärät ovat laskeneet vuosien aikana: Vuoden 2009 lopussa, kun sekamiehityssopimus solmittiin Suomen lipun alla purjehti 114 kauppa-alusluetteloon kuuluvaa alusta. Vuonna 2025 vuoden ensimmäisenä päivänä Suomen kauppa-alusluetteloon kuului 96 alusta.

Rahtilaivan käyttökustannukset koostuvat aluksesta ja sen ylläpidosta, polttoainekuluista, erilaisista viranomaismaksuista ja henkilöstökuluista. Viranomaisten kanssa esimerkiksi satamamaksuista ei paljon neuvotella ja polttoaineen toimittajatkin ovat melko lailla niskan päällä hinnoista neuvoteltaessa. Mistä sitten nipistetään? Aluksen miehistökuluista.

RAHTILAIVAN miehistökustannukset ovat todellisuudessa vain osa kuluista muiden seassa. Tästä huolimatta varustamoiden fokus keskittyy aluksen miehistökustannusten pienentämiseen. ➡

Tuskin koskaan on lähdetty vääntämään kättä Kilpilahteen Nesteen johtajan kanssa polttoainekustannusten hinnoista, jotka ovat sentään merkittävämpi kuluerä aluksen käyttökustannuksista kuin miehistökustannukset. Väännöstä olisi odotettavissa mahdollisesti kova: ota tai jätä, tai mene itse poraamaan öljysi Pohjanlahdelta. Venäjältä ei enää voi ostaa edullisia polttoaineita, joten nykyiset polttoainetoimittajat voivat sanella hinnat ja alus on saatava kulkemaan.

NÄIN OLLEN NEUVOTELTAVAKSI jäävät alusten miehistökulut. Vuosikymmenten saatossa tavaksi on muodostunut, että varustamot, kuten myös maissa toimivat yritykset, rekrytoivat henkilöstöjohtajan löytämään säästöjä miehistökustannuksista. Valtakunnansovittelijan toimistossa ollaan valmiita istumaan pitkiä iltoja ja vääntämään prosenteista viikkotolkulla, vaikka henkilöstökulut ovat varustamotoiminnan kannalta usein keskinkertainen, mutta välttämätön kuluerä. Järkevintä olisi saada hyvistä työehdoista sovittua ilman uhoa puolin ja toisin, jolloin ei myöskään kulutettaisi resursseja ja käytettäisi aikaa taisteluun, jonka lopputulos on monesti pieni

osa varustamon muihin juokseviin kuluihin verrattuna.

Varustamoiden konttoreiden henkilöstöresurssit ovat pienet. Varustamoiden pöydillä on vino pino asioita odottamassa hoitamista, jotka liittyvät alusten miehistön työoloihin ja sen työhyvinvoinnin parantamiseen. Varustamoiden henkilöstöhallinnon tulisi myös panostaa tulevien kotimaisen merenkulun osaajien saatavuuden kehittämiseen liittyvään työhön.

KUN SEKAMIEHITYSSOPIMUS solmittiin vuonna 2009 suomalaiset rahtivarustamot tarttuivat hanakasti sekamiehityskorttiin: aina kun uusi tai second hand-rahtialus saapuu Suomen lipun alle merenkulun ammattiliitto ja varustamo sopii aluksen miehityksestä, eli käytännössä väännetään kättä siitä, miten alus miehitetään, eli miten työpaikat jaetaan miehistön kesken. Yksi kolmasosa vakansseista menee filippiiniläisille. Meneekö kokin, konekorjausmiehen vaiko matruusin vakanssi kotimaiselle vaiko filippiiniläiselle työntekijälle? Käsi toistensa kurkulla ovat merenkulun ammattiliitto ja varustamo, joka pyrkii maksimoimaan sekamiehityksen käytön.

Suomen lipun alla, mutta myös maailmalla, EU:n ulkopuolista työvoimaa on rekrytoitu Filippiineiltä. Osalla varustamoista on Filippiineillä oma miehittäjä. Filippiinit tuottavat maailmalle sairaanhoitajia ja merimiehiä, mutta koronapandemian jälkeen on ollut nähtävissä haasteita myös filippiiniläisten merimiesten saatavuudessa. Pidemmän päälle tämäkin virta ehtyy ja huhut kertovat, että osa rahtivarustamoista uumoilee, olisiko Intiasta kenties saatavissa seuraavaksi työvoimaa.

INTIA KUULUU VENÄJÄN ja Kiinan ohella maailman ydinasevaltioihin. Venäjä ja Kiina pyrkivät USA:n ohella arktiselle alueelle, mutta myös Intia on miljardilla ihmisellään suurvalta ja haluaa oman osuutensa arktisen luonnonvaroista, vaikka asiaa ei ole laajemmin julkisuudessa mainostettu. Intia valloittaa avaruutta. Totalitaaristen valtioiden kansalaiset ovat kansallisuuden perusteella veloitettuja toimimaan kotimaansa hyväksi, jos käsky käy.

Kaksi kolmasosaa suomalaisen rahtilain miehistöstä on EU-merenkulkijoita. Miten nämä vakanssit jakautuvat? Suomalaiset merenkulkijat joutuvat kilpailemaan työpai-

koista EU:n muista valtioista saapuvien merenkulkijoiden kanssa. On havaittu, että jos työhaastattelussa samalla viivalla loppusuoralla on suomalainen ja muun EU-valtion työntekijä, kuten esimerkiksi virolainen, varustamo antaa lopulta työpaikan ulkomaalaiselle. Näin Suomen lipun alla purjehtivien rahtialusten miehistöt ovat vähitellen miehitetty – kun vaivihkaa – muilla kuin suomalaisilla merenkulkijoilla. Tänä päivänä Suomen lipun alla purjehtivan pienen rahtialuksen seitsemän – kahdeksan hengen miehistöstä kaksi työntekijää saattaa olla suomalaisia: toinen on matruusi ja toinen on konepäällikkö, jos sellainen on onnistuttu rekrytoimaan Suomesta.

VARUSTAMOIDEN ITSE harjoittama miehityspolitiikka on johtanut siihen, että suomalaiset merenkulkijat joutuvat kilpailemaan töistä – kaiken lisäksi jopa määrällä aikaisista töistä – ulkomaalaisten kanssa, mikä on vähentänyt alan houkuttelevuutta. Merenkulkuoppilaitoksista valmistuneet nuoret tai vanhemmat osaajat ovat saaneet osaamisellaan helpommin ja pidempiaikaisia työsuhteita maista ilman taistelua työpaikan saannista. Maihin ovat lähteneet

sähkömiehet ja konepuolen osaajat. Merenkulkualan haasteet eivät pääty tähän, vaan myös laivojen talouspuolella – jossa on kasvun merkkejä nähtävissä – kärsitään työvoimapulasta. Mistä laivalle saadaan rekrytoitua päteviä laivakokkeja ja talousapulaisia?

MERILIITON JÄRJESTÄMÄSSÄ Meri-strategiafoorumi 2025-tilaisuudessa Finnlines-varustamon henkilöstöjohtaja **Niclas Seligson** kertoi varustamon tehneen ”kokeilumielessä” miehistön rekrytointia Pohjoismaiden ulkopuolelta, kuten Puolasta. Varustamolla on haasteita löytää riittävästi pätevää henkilöstöä työskentelemään uusilla liikenteeseen saapuvilla aluksilla, joten ratkaisua etsitään Puolasta. Filippiinit on kaluttu pidemmän päälle loppuun, joten laukka työvoiman saatavuuden perässä jatkuu Aasiassa Intiaan ja Euroopassa Puolaan.

Tilanne, jossa työvoimaa rahdataan laivoille töihin maapallon toiselta puolelta – ja näemmä myös Itämeren – on varustamoiden itsensä aiheuttama. Ei ole panostettu keinoihin turvata kotimaisten tulevaisuuden osaajien saatavuutta riittävässä määrin.

Filippiiniläiset merenkulkijat on hamuttu loppuun suu säkkiä myöten, eikä Suometakaan löydy riittävästi työvoimaa varustamoiden mukaan töihin suomalaisille laivoille. Ovatko suomalaiset varustamot ajaneet itsensä nurkkaan itse, voidaan kysyä. Kun ulospääsyä ei ole, etsitään ahdinkoon helppointa ulospääsyä, eli esitetään sekamiehityksen lisäämisestä nykyisestä 1/3 EU:n ulkopuolisesta miehistöstä. Passaako tämä Suomen valtiolle, joka on esittänyt huolensa maanpuolustuksellisiin syihin vedoten, että totalitaaristen valtioiden työvoima on kansallinen turvallisuushuoli.

HYVÄLLÄ SILMÄLLÄ EI VOI myöskään katsoa, kun Kiinan valtionyhtiö Cosco Shippingin alukset kuljettavat rahtia suomalaisiin satamiin. Cosco ilmoitti marraskuussa tuoneensa liikenteeseen 29 uudisrakennusta. Kilpailu arktisten alueiden luonnonvaroista kiihtyy. Suomen tulee olla omavarainen ja valppaana, ja pitää huolta omasta tonnistostaan sekä suomalaisista merimiehistä, joiden määrä on saatava kasvamaan. Kyse on arvovalinnoista ja tahdosta sekä markkinoinnista. Tämä asia on tiedossa kylä varustamoissa. ⚓



Rakas (laiva)päiväkirja

MERIMIES: Edellisessä, Merimies-lehden numerossa 4/2025 tällä palstalla kirjoitettiin terveydentilatietojen käsittelystä ja laiva-apteekin hoitajan ja päällikön salassapitovelvollisuuksista. Siitä heräsi seuraava kysymys: Mitä laissa ja asetuksissa sanotaan laivapäiväkirjan pitämisestä ja siihen tehtävistä merkinnöistä? Ketkä kaikki saavat tehdä tai lukea laivapäiväkirjan merkintöjä? Mitä henkilötietoja laivapäiväkirjaan voidaan kirjata?

LAKIMIES: Merilain (674/1994) 18 luvusta löytyvät aluksen päiväkirjoja koskevat yleiset määräykset. Lisäksi merenkulun ympäristön-suojelulaissa (1672/2009), laissa laivaväen työ- ja asuinympäristöstä ja ruokahuollosta aluksella (395/2012) sekä laiva-apteekkilaissa (584/2015) on erityisiin päiväkirjoihin liittyviä määräyksiä. Aluksen tyyppin, koon ja liikennealueen mukaan määräytyy se, mitä ja minkälaisia päiväkirjoja aluksella tulee pitää (esimerkiksi voiko laiva- ja konepäiväkirjaa pitää yhdistelmänä vai erillisinä).

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on antanut päiväkirjoja ja niiden pitämistä koskevia tarkempia määräyksiä (<https://www.traficom.fi/fi/liikenne/merenkulku/alusten-paivakirjat>). Päiväkirjaa pidetään joko sähköisessä järjestelmässä tai manuaalisesti paperisena kirjana. Traficomin verkkosivuilla on päiväkirjojen mallisivut täyttöohjeineen, joiden avulla laivaisäntä voi painattaa päiväkirjoja. Sähköisen päiväkirjajärjestelmän tulee olla Traficomin hyväksymä.

Aluksen päällikön on huolehdittava siitä, että aluksessa pidetään yllä mainittuja päiväkirjoja aluksen työkielellä tai englanniksi. Päiväkirjaa pitää se laivaväkeen kuuluva henkilö, joka vastaa kulloinkin vahdinpidosta. Merkinnät (liitteineen) tehdään aikajärjestyksessä vahtivuoroittain ja merkinnän tekijä vahvistaa ne puumerkillään. Myös aluksen päällikkö käy läpi ja hyväksyy päiväkirjan merkinnät vähintään kerran viikossa.

Merilain 18:4 §:n mukaan laivapäiväkirjaan on merkittävät tiedot siitä, mitä aluksella matkan ja satamassa olon aikana tapahtuu. Traficomin määräyksessä on ei-tyhjentävä luettelo tällaisista tiedoista. Ne koskevat mm. aluksen reittiä ja -suunnitelmaa, turvallisuutta, vahtijärjestelyjä, miehitystä ja poikkeamia niissä, sääolosuhteita sekä esimerkiksi satamassa tapahtunutta muonitusta tai viranomaistoimia.

Lisäksi päiväkirjaan on merkittävät tiedot, joista voi olla hyötyä laivanisännälle, lastinomistajalle, vakuutuksenantajalle tai muulle, jonka oikeuksiin matkan tapahtumilla voi olla vaikutusta. Muu voi olla mm. kuka tahansa miehistön jäsen tai matkustaja. Jos esimerkiksi työntekijälle on annettu kirjallinen varoitus, josta on tehty merkintä laivapäiväkirjaan, on työntekijällä oikeus saada laivapäiväkirjaan merkintä siitä, että hän on antanut kirjallisen vastineen saamaansa varoitukseen. Lastinomistaja on kiinnostunut siitä, miksi lastia pilaantui matkan aikana ja vakuutuksenantajaa se, missä olosuhteissa ja milloin tapaturma tapahtui ratkaistakseen sen, onko kyseessä työtapaturma.

Myös muualla lainsäädännössä on erikseen säädetty laivapäiväkirjan merkinnän tekemisestä. Laivapäiväkirjaan tehtyä merkintää, sivua tai liitettä ei saa poistaa eikä tehdä epäselväksi. Päiväkirjan pitäjän on korjattava tekemänsä virheelliset merkinnät asianomai-

seen kohtaan uudella merkinnällä tai liitteellä. Korjauksesta on käytävä ilmi korjauksen teko aika, sisältö ja tekijä. Merityösopimuslain (756/2011) 11:4 §:n mukaan laivatoimikunnan kokouksesta on tehtävä merkintä laivapäiväkirjaan ja liitteeksi kokouksen pöytäkirja. Jos pöytäkirjasta puuttuu esimerkiksi merkintä toimikunnan päätöksestä tai allekirjoitus, on se korjattava asianmukaisesti. Muita liitteitä ovat mm. aluksen navigointi- tai sääolosuhteita rekisteröivän laitteen raportit sekä lastausta tai erilaisia tarkastuksia (asuin-tilat, ruokahuolto, käyttövesi) koskevien asiakirjojen jäljennökset. Tietojen paikkansapitävyys ja totuudenmukaisuus on erittäin tärkeää, koska päiväkirjamerkintöjä käytetään todisteena.

Kun laivapäiväkirjaa pidetään sähköisessä järjestelmässä, voi sitä lukea ja tehdä merkintöjä vain sellainen työntekijä, jolla on käyttöoikeus ja salasana ko. järjestelmään. Jos paperisena pidettävä laivapäiväkirja on komentosillalla pöydällä avoimena, kuka tahansa komentosillalla kävijä voi nähdä sen kirjauksia. Lähtökohtana on pidettävä, että laivapäiväkirjaa lukevat, käsittelevät ja seuraavat vain ne, joilla on oikeus tehdä siihen merkintöjä sekä aluksen päällikkö.

Merilain 18:5 §:n mukaan keneltäkään ei saa evätä sellaisia tietoja päiväkirjan sisällöstä, joista hänen oikeutensa riippuu. Tämä tarkoittaa, että työntekijälle tai hänen valtuuttamalleen henkilölle on pyynnöstä luovutettava ote tai muu tieto laivapäiväkirjasta esimerkiksi työsuhdetta tai vahingonkorvausvaadetta koskevaa riita-asiaa varten. Oikeuden laatua ei ole laissa rajattu.

Päiväkirjasta voidaan antaa arkaluonteisia henkilötietoja vain asianomaisen henkilön suostumuksella tai jos se on tarpeen oikeusvaateen laatimiseksi, esittämiseksi, puolustamiseksi tai ratkaisemiseksi. Arkaluonteisia henkilötietoja (esimerkiksi terveydentilatieto tai puhalluskokeen tulos) voidaan siis kirjata laivapäiväkirjaan, jos se on välttämätöntä merkinnän syyn ja tarkoituksen takia. Henkilötieto, tavallinen tai arkaluontoinen, voidaan kirjata vain, jos merkinnän käyttötarkoitus ja tarpeellisuus sitä vaatii ja edellyttäen, että minimiperiaatteita noudatetaan. Esimerkiksi jos matruusin työsuhde päätetään, merkitään laivapäiväkirjaan työntekijän nimi ja se, irtisanottiinko vai purettiinko työsuhteeseen. Sen sijaan ei ole tarpeen mainita henkilötunnusta tai kuvata päättämisyhtä, koska nämä tiedot löytyvät muista asiakirjoista.

Laivaisäntä vastaa päiväkirjan säilyttämisestä. Päiväkirjaan tehdyt merkinnät on säilytettävä vähintään kolme vuotta viimeisestä merkinnästä ja sen liitteet vähintään kolme vuotta liitteen päivämäärästä. Jos päiväkirjaan merkittyä tapahtumaa koskee vireillä oleva oikeudenkäynti, päiväkirja on säilytettävä, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu. Laivaisännän on varmistettava, päiväkirjan muodosta riippumatta, että yleiset tietojen käsittelyn periaatteet kuten tietojen saatavuus, käytettävyyys, eheys ja muuttumattomuus toteutuvat koko säilytysajan ja että tietojen häviäminen tai tuhoutuminen ei ole mahdollista esim. sähköhäiriön tai muun teknisen vian vuoksi. ⚓

SANNALEENA KALLIO

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



Suomalaiset kuivarahtialukset M/s Emilie ja M/s Prima Lady ajoivat haketta Loviisasta

Loviisan satamassa oli 4. lokakuuta 2025 kaksi Suomen lipun alla purjehtivaa kuivarahtialusta: RABN-varustamon M/s Emilie ja Prima Shipping-varustamon M/s Prima Lady. Kahden suomalaisen laivan näkeminen samaan aikaan Loviisan satamassa on ilahduttavaa.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

M/s Emilie saapui Loviisaan aamulla. Aluksen kansiluukut ovat auki. Suuri satamanosturi kauhoo kyytiin haketta, jota tasaan ruumassa pienemmällä kuormaajalla.

Henry Nukari on toiminut päällikkönä M/s Emiliellä reilun yhdeksän kuukautta. Sitä ennen hän on työskennellyt varustamon M/s Baltic Ameliella ja M/s Odda Marie -aluksilla.

– Saavuimme Loviisaan Muugasta, sitä ennen olimme Inkoossa. Lastaamme Lovii-

sasta haketta ja kuljetamme sen Wismariin Saksaan, päällikkö Nukari kertoo.

Suomesta Saksaan ajellaan Itämeren yli reilut kaksi päivää säästä riippuen. Lokakuun alussa Amy- hirmumyrsky runteli Norjaa ja Ruotsia. Norjassa ei ole koettu vastaavaa tuulta 25-30 vuoteen. Myrskyn rippeiden odotetaan yltävän myös Suomeen. Millä mielellä miehistö lähtee kyntämään Itämeren yli tuulen voimistuessa iltaa kohden?

– Odotelemme Loviisassa iltaan asti, miltä tilanne näyttää vaikka saisimme aluk-

sen lastattua valmiiksi ennen pimeää. Aiomme kuitenkin lähteä ajamaan yötä vasten, mutta katsomme vielä säätiedotuksen ennen matkaan lähtöä. Myrskytuulen odotetaan laantuvan seuraavaan päivään mennessä.

– Gotlannin edustalle on luvattu neljän metrin aallokkoa. Se ei hirveästi pelota, muttei kyllä mielellään lähtisikään. Norjassa näytti olevan seitsemän metrin aallokkoa – sinne ei lähde kyllä kukaan, päällikkö Nukari toteaa myrskytilanteesta. ➤➤

Seitsemän henkeä, kaksi harjoittelijaa

M/s Emiliessä on seitsemän hengen miehistö ja päälle kaksi harjoittelijaa.

– On hieno asia, että varustamo ottaa alukselle harjoittelijoita. Näin varmistamme alan jatkuvuuden ja tulevaisuuden.

Messiin ylös konehuoneesta saapuu konepäällikkö **Kalle Tuovinen**.

– Aloitin M/s Emiliellä konepäällikkönä reilu viikko sitten, Tuovinen kertoo.

– Tämän kokoluokan aluksessa olen nyt yksin koneessa, mikä vaatii oman opettelunsa. Aiemmillä laivoilla oli enemmän miehistöä koneessa.

M/s Emilie on vajaa 90 metriä pitkä ja reilu 14 metriä leveä. Nyt kyytiin lastataan 6000 kuutiota haketta.

– Aluksessa on yksi Catepillarin pääkone, eikä ole akseligeneraattoria. Apukonetta pitää pyörittää koko ajan, että saadaan sähköä otettua, konepäällikkö Tuovinen selostaa.

Loviisan satamaan ajaa pääsääntöisesti ulkomaalaisia aluksia. Lauantaina 4. lokakuuta Loviisassa lastattavana on kaksi alusta, joista kummatkin ovat suomalaisia. Toisen haketta kyytiin lastaava laiva on Prima Shippingin M/s Prima Lady. Kahden suomalaisen laivan näkeminen satamassa samaan aikaan on ilahduttavaa.



PÄÄLLIKKÖ HENRY NUKARI aloitti opinnot Tukholman merikoulussa vuonna 2007 ja on työskennellyt siitä lähtien merillä. Nukari jatko-opiskeli töiden ohella ja valmistui Ahvenanmaan korkeakoulusta 2015–2016, mistä lähtien hän on ollut pientonnistossa.

– Ensin olin töissä porvooolaisella varustamolla. Kävin vetämässä keikan Aasiassa, josta haimme Suomeen laivan. Laiva ei ollut uusi ja merimatka Aasiasta Suomeen oli pitkä ja vaiherikas.

– Vuonna 2017–2018 aloitin työt RABN-varustamossa ensin förstinä ja nyt toimin kipparina. Olen viihtynyt täällä hyvin ja suhteet konttoriin ovat hyvät: jos on jotain kysyttävää, niin voi aina soitella, Nukari selostaa.

– Ajamme hakurahtia pitkin Itämeren, mutta välillä käydään Pohjanmerellä. Toisinaan purjehdimme myös isompiin kau-

punkeihin kuten Gdanskiin, Kööpenhaminaan, Landskronaan ja Kokkolaan.

Törnit kuivarahtialuksella ovat pitkät. Päällikkö Henry Nukari järjestää miehistölle mahdollisuuksia käydä maissa, jos työt sallivat.

– Yritämme ehtiä käymään vähän myös maissa, jos työt antavat myöten. Förstillä ja perämiehillä on satamissa usein kiireistä, mutta täkkäreillä ja kipparilla saattaa jäädä hieman enemmän aikaa piipahtaa maissa. Laivassa on fillarit, jolla voi lähteä kaupungille. Hankimme juuri myös sähköskuutit, joilla voi lähteä kauppaan, jos ei jaksa polkea.

– Myös Merimieskirkko tulee käymään laivalla ja kuljettaa tarvittaessa saunaan ja muualle. Joskus saatamme istua messissä ja katsoa yhdessä elokuvia sekä rupatella.

KONEPÄÄLLIKKÖ Kalle Tuovinen asuu Kontiolahdessa Pohjois-Karjalassa.

– Olin aikanaan tehdastöissä, jotka siirtyivät Kiinaan ja Intiaan, niin piti tehdä ”elämäntapamuutos”. Aloitin merikoulun 19 vuotta sitten, Tuovinen kertoo.

– Olen purjehtinut pelkästään suomalaisilla aluksilla. Työskentelin pari vuotta Väliimerellä ja pari vuotta Karibialla, muuten olen purjehtinut Euroopassa. Väliimeri on kaikista paras paikka, jossa merimies voi olla töissä. Siellä on hyvä ilmasto ja nähtävää. Väliimerellä purjehtii vielä nykyäänkin suomalaisia aluksia.

Matruusi Alan Chavez (vasemmalla) ja puolimatruusi Darius Daral Loviisan satamassa lokakuussa 2025.



Matruusi Alan Chavez (vasemmalla) työskenteli aiemmin hollantilaisessa Wagenborg-varustamossa, jonka alukset ajoivat Tornioon. Nyt hänellä on meneillään kolmas työsuhteensä suomalaisessa RABN-varustamossa. – Talviolosuhteet Itämerellä ovat ankarat, varsinkin lähempänä Kemiä Pohjanlahdella. Joskus olemme jääneet jäiden keskelle puristuksiin ja odottaneet jäänmurtajaa Otsoa avustamaan meitä pois. – Kun jäänmurtaja saapuu, käymme kiinnittämässä aluksemme jäänmurtajan hinaushaaruksaan (hinausvaijeri / keppolari).

Matruusi Alan Chavez ja puolimatruusi Darius Daral: Suomalaisella laivalla kaikki ovat veljiä keskenään kotimaasta riippumatta

Puolimatruusi **Darius Daral** on töissä ensimmäistä kertaa suomalaisessa varustamossa. Varustamon nimi on RABN, joka taipuu puhekielessä ”Räbbin”. Laiva on nimeltään M/s Emilie.

– Töitä on takana kuusi kuukautta. Odotan nyt pääsyä kotiin Filippiineille. Olen todella tyytyväinen työhön suomalaisessa varustamossa. Täällä miehistöä kohdellaan tasa-arvoisesti, eikä kukaan ole ylempänä muita, Daral kertoo ensimmäisestä työpaikastaan Suomen lipun alla.

Pohjoismaalaisille tasa-arvo on itsestään selvyyttä. Monissa muissa valtioissa ihmistä kohdellaan aseman mukaan.

– Suomalaiset on valittu maailman onnellisemmaksi kansaksi, Daral tietää.

– Se johtuu varmasti siitä, että kaikkia ihmisiä kohdellaan täällä tasa-arvoisesti, eikä ole alempia kasteja. Aloitin työt Suomen lipun alla reilu viisi kuukautta sitten, eikä yksikään päällikön jäsen ole huutanut tai

kiusannut, mitä saattaa tapahtua muiden lippujen alla.

– Olen myös huomannut, että jos suomalaisen päälliköstä luottaa kansimiehistöön, he antavat meille vapauden tehdä työmme itsenäisesti. Meihin luotetaan. Arvostan tätä piirrettä todella paljon.

Filippiiniläiset ovat sosiaalisempia ja elävöisempiä kuin suomalaiset.

– Olemme sopeutuneet siihen, että suomalaiset tarvitsevat omaa tilaa ja hiljaisuutta. Se ei tarkoita mitään tai ole loukkaavaa, vaan on kulttuuriero. Jokaisella on aluksella oma tila ja yksityisyytensä.

Darius Daral on purjehtinut Pohjolassa aiemmin muiden lippujen alla.

– Tämä on ensimmäinen kerta, kun purjehtin vain Itämerellä, emmekä ole ajaneet ulos Tanskan salmista.

Kesäinen Itämeri on leppoisa purjehtia. – Pidän Itämerestä. Tällä on kesällä pienempi merenkäynti verrattuna Pohjanme-

reen. Varsinkin Iso-Britannian seutu on myrskyisää.

Jos alus on satamassa ja miehistöllä on töistä vapaa-aikaa, heillä voivat lähteä käymään maissa.

Suomen lipun alla aluksesta poistumista ei rajoiteta, kunhan työt hoituvat.

– Kuivarahtialukset ajavat usein pienempiin satamiin, jotka sijaitsevat syrjässä ja kaupunkiin on pitkä matka.

Loviisassa miehistön ”keypoint” on Lidl.

– Satamasta on Lidlin matkaa viisi kilometriä. Käytössämme polkupyörät ja sähköskuutti. Laiva saapuu Loviisaan usein pimeään aikaan. Loviisan keskustassa on avoinna tuolloin vain pizzeria, jossa olemme joskus käyneet syömässä.

Kuivarahtialukset ajavat rahtia Itämerellä eri satamiin, niin suuriin kuin pieniin.

– Tallinna, Turku ja Kotka ovat mukavia satamia, sillä niissä pääsee laivalta maihin ja on hieman katseltavaakin. ➤

M/s Prima Lady käväisi Loviisan Valkossa

Niin lähellä, mutta kaukana. Loviisan satamassa on lokakuun alussa kaksi suomalaista alusta, joilla on näköyhteys toisiinsa, mutta vierailu mahdotonta. Ainahan se kiinnostaa, ketä ja minkä kokoinen miehistö on toisella aluksella, tällä kertaa Prima Shippingin M/s Prima Ladyllä.

M/s Prima Ladyllä on kahdeksan hengen miehistö. Joillakin samankokoisilla aluksilla saat-
taa olla vain kuuden hengen miehistö. Olemme tyytyväisiä, että meillä on täällä myös toinen perämies, mikä on tärkeää myös lepoaikojen kannalta ja kun ajamme tällä haavaa lyhyempiä matkoja, päällikkö **Ahti Roosleht** kertoo.

Roosleht on kotoisin Saarenmaalta. Vieressä istuu yliperämies **Vadim Goltsev**, joka on kotoisin Venäjältä, mutta asunut Suomessa jo 20 vuotta ja työskennellyt täällä 7–8 vuotta.

Merillelähtö tarjosi pääsyn ”ulkomaailmaan”

M/s Prima Ladyn kokoiset rahtilaivat ovat tärkeitä Suomen huoltovarmuuskuljetusten kannalta, koska ne voivat ajaa pieniinkin satamiin.

– Ajattele: virolainen päällikkö huolehtii Suomen kuljetuksista, päällikkö Ahti Roosleht nauraa partaansa ja täsmentää, mutta ilman näin teemme: se on työmme.

Suomenlahden yli Suomesta Viroon ja takaisin on purjehdittu iät ja ajat, ja tullaan purjehtimaan. Hengenheimolaisuus on vahva.

– Merillelähtö tarjosi mahdollisuuden päästä Viroota ”maailmalle” töihin, kun Viro oli osa Neuvostoliittoa. Merenkulun opiskelu ei riit-

tänyt, vaan Komsomolin jäsenyys oli pakollinen, että saattoi saada meriltä töitä.

Sirpin ja vasaran varjo leijuu jälleen Baltian ja Suomen rajoilla. Viro ja Suomi vahvistavat maarajojaan, mutta myös merikuljetuksia on turvattava. M/s Prima Ladyn kokoiset alukset pystyvät ajamaan rannikoilla ja sisämaassa paikkoihin, joihin muilla aluksilla ei ole asiaa.

– M/s Prima Donnalla olemme ajaneet Suomessa paikkoihin, joissa ei ole edes kunnon satamaa tai laituria. Olemme kiinnittäneet aluksen puihin. Se ei ole mikään ongelma, päällikkö Roosleht on jämäpti ja yliperämies Goltsev nyökyttelee vieressä.

Roosleht muistaa haastavan purjehduksen uransa alkuaikoina Kemiönsaaren ”kaislikkoon”, jonne vietiin lasitehtaan raaka-aineeksi hienoa hiekkaa. Onneksi kiinni ei jääty itse.

Päällikkö Ahti Roosleht (oikealla)



M/s Prima Ladyn kokoiset rahtilaivat ovat tärkeitä Suomen huoltovarmuuskuljetusten kannalta, koska ne voivat ajaa pieniinkin satamiin.



Suuri alus lipuu suoraan Trollhättanin kaupungin halki

Yliperämies Vadim Goltsevin mukaan myös Ruotsin sisävedet ovat miehistölle tuttuja.

– Joskus ajamme Ruotsin sisäjärville, kuten Vänernille. Se tuo mukavaa vaihtelua. Reissu kestää viisi päivää ja matkan varrella ajetaan kanavasta ja suluista, joita on yhteensä viisi kappaletta.

Kanava kulkee suoraan Trollhättanin kaupungin halki.

– On varmasti mielenkiintoista seurata ulkoa, kun suuri alus purjehtii kaupungin halki, Goltsev myhäilee.

Trollhättanin kanava yhdistää Göta-joen Vänerniin. Kanava on 82 kilometriä pitkä, josta 10 kilometriä on ihmisen rakentamaa osuutta. Itse kanava on melko kapea.

– Luotsit ajavat laivan suluissa, joissa jää vain metri tyhjää laivan kylkien ulkopuolelle, päällikkö Roosleht vahvistaa.

Englannissa ja Irlannissa

Prima Shipping-varustamon alukset kuljettavat lastia myös Irlantiin.

– Varustamomme alukset ovat ajaneet jo joitakin vuosia Pohjanmerellä ja Englannin ja Irlannin seudulla, mikä on mukavaa vaihtelua, kun merimatkat ovat pidemmät.

– M/s Prima Donna otti tällä kertaa meidän lastimme Ruotsista ja kuljettaa sen Zeebrücken ja jatkaa edelleen Irlantiin. Purjehdus kestää seitsemän päivää. Irlanninmerellä on jopa kesällä joka toinen päivä myrskyä. Tuuletonta on erittäin harvoin.

Sorarallia Viroot

Nyt M/s Prima Lady on siis Loviisassa.

– Taitaa olla iät ja ajat, kun olemme ajaneet viimeksi Loviisaan. Täältä lähdemme Inkooseen, josta ajamme niin sanottua sorarallia Viroot: Muugaan, Bekkeriin ja Vene Baltiin, Roosleht selostaa.

Suomesta Viroot kuljetetaan graniittia, jota käytetään Rail Baltican rakentamiseen. Suomenlahden ylitys ottaa viisi tuntia suuntaansa.

– Virossa on vain kalkkikiveä, eikä löydy kovaa graniittia, joten sitä tuodaan Suomesta. Graniittia käytetään myös teiden rakentamiseen, päällikkö Ahti Roosleht kertoo.

Sitten päällikön puhelin soi.

– Jaahas, käsky kävi. Meillä on 15 minuuttia lähtöön. Lähdemme nyt ranta-reittiä pitkin Inkooseen, jotta ehdimme Norjasta lähestyvän myrskyn alta pois, jonka odotetaan rantautuvan Suomeen illalla. ⚓

JÄÄNMURTAJAT LAHJALISTALLA:

Joulupukki tuli telakoille etuajassa



SPOTIFY.COM / MERIMIESRADIO

Jäänmurto murroksessa:
haastateltavana Väyläviraston
vesiliikennejohtaja Elisa Mikkolainen

Jäämurtajahuuma riehui syysmyrskyn tavoin yli Suomen. Tuoko tulevaisuus lisätilauksia Suomeen vai katoavatko työt ja osaaminen Pohjois-Amerikkaan?

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT JUSSI HELMINEN, SAANA LAMMINSIVU & AALTO YLIOPISTO

Suomen syksyä valaisivat Yhdysvaltojen ja Kanadan jäänmurtajatilaukset. Poliitikot, talouselämän pomot, toimittajat ja kyläbaarien pikkuparlamentit juhlivat joulua etuajassa ja ylistivät kilvan maamme yliverstaista osaamista.

Ylisanoista ei tullut loppua. Suomen asema laivarakennuksen suurvaltana vahvistuu, tilauksen myötä maahan povattiin 10 000 henkilötyövuotta, käyntikortti arktiselle alueelle, valtava uutinen Suomen meriteollisuudelle. Suomesta tuli kertaheitolla kokoaan suurempi.

Toki hurraahuutojen katveessa kuultiin myös huolestuneita kuiskauksia. Viedäänkö osaaminen Pohjois-Amerikkaan, aiesopimuksen yksityiskohdat ovat epäselviä, alusten käyttö öljyn- ja kaasunporaukseen aktisilla merialueilla aiheuttaa ympäristöriskin, onko kauppakumppani USA:n demokratia vaarassa.

Harva muisti Ameriikan huumen lomas-kesäistä pikku-uutista, jonka mukaan Suomi sai 42 miljoonaa EU-rahaa uuteen Aino-jäänmurtajaan. Alus on alku Ruotsin ja Viron kanssa suunnitellulle yhteiselle hankkeelle uudistaa maiden jäänmurtajalavastoa.

Kuulemmeko enemmän hurraahuutoja vai huolestuneita kuiskauksia? Sen kertovat tulevat kuukaudet.

KATAJANOKAN LAITURILLE

Katajanokan laiturissa Helsingissä jäänmurtajien ryhdyks rivi odottaa jääkauden alkamista.

Meri jäätyy ensiksi Perämerellä. Sinne lähtee ensin kevyempää kalustoa ja olojen muututtua hankalammiksi apuun komennetaan järeämmät murtajat.

Sovimme alusten lähtöjärjestyksestä palvelutuottajiemme Arctian ja Alfons Håkanssonin kanssa. Lisäksi Ruotsin kanssa tehty yhteistyösopimus antaa meille mahdollisuuden operoida yhtenä kokonaisuutena Perämerellä ja Merenkurkussa, Väyläviraston vesiliikennejohtaja **Elisa Mikkolainen** sanoo.

Väylävirasto vastaa suomalaisen talvimerenkulun viranomais- ja tilaajatehtävistä sekä valtakunnallisesta koordinoinnista, kehittämisestä ja ohjauksesta. Suomen valtion omistaman erityistehtäväyhtiön Arctian kontolla on Suomen talvimerenkulun sujuvuus ja huoltovarmuus.

Jäänmurtajalaivastoomme kuuluu yhdeksän alusta. Joukon vanhimmalla Voimalla on ikää jo yli 70 vuotta.



Murtajat ovat hyvässä kunnossa. Ne on hyvin pidetty ja huollettu. Toki aika ja ikä näkyvät niissä, kun vanhin murtaja on 70-vuotias ja siitä seuraavat 50-vuotiaita, vesiliikennejohtaja Elisa Mikkolainen sanoo.

Mitä isot USA ja Kanada edellä, sitä pieni Suomi perässä. Väylävirasto valmistelee Suomelle jäänmurtokaluston investointiohjelmalla liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa. Ohjelma käynnistyy uuden B+-luokan jäänmurtajan Ainon rakentamisella.

Väyläviraston tarkoitus on polkaista Ainin rakentamistyöt käyntiin vuonna 2026 ja valmista pitäisi tulla kolmessa vuodessa.

Meillä on Aker Arcticin kanssa valmis- teilla kolme eri konseptisuunnitelmaa. Olemme syksystä lähtien testanneet niitä Akerin koealtaassa. Parhailaan analysoimme tuloksia ja mietimme, mikä niistä olisi meille riittävän tehokas ja kustannuksiltaan järkevä.

Kun sopivin konsepti on toivottavasti alkuvuoteen mennessä valittu, kilpailutamme telakat. Käymme avointa keskustelua esimerkiksi palvelutuottajien kanssa siitä, minkälaisia ominaisuuksia alukselta edellyttämme, Elisa Mikkolainen sanoo.

Suomi ja Ruotsi nimittivät molempiin maihin alkuvuodesta työryhmän, jonka tavoite on muodostaa näkemys maiden jäänmurto- ja jäänmurtajatarpeista. Löytyikö yhteinen sävel, vesiliikennejohtaja Elisa Mikkolainen?

Työ on lähtenyt hyvin käyntiin. Pohdimme ruotsalaisten kanssa mm., minkälaiseen maailmaan murtajat rakennetaan, mitkä ovat elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden tarpeet ja mietimme tulevaisuuden kauppalaivastoja ja jääolojen kehitystä.

Tarkoitus on saada ensimmäinen versio kansallisesta investointiohjelmasta valmiiksi tämän vuoden puolella. Ruotsalaiset tekevät oman osansa lahden toisella puolel-

la. Sitten näitä vertaillaan ja mietitään, millä tulevaisuus näyttää.

Suomalaisten telakoiden tilauskirjat pulistelevat miljardien eurojen risteilijä- ja jäänmurtajatilauksista. Liikeneekö telakoilta aikaa Itämerelle suunnitellulle Ainolle, jolle valtio on myöntänyt 170 miljoonan euron valtuuden ja EU 42 miljoonan euron rahoituksen.

Kyllä Suomessa toimivat telakat ovat vakuutelleet, että heillä on kapasiteettia rakentaa Ainokin. Suomen meriteollisuus pystyy tekemään useita projekteja hyvin limit- täin, lomittain ja samaan aikaan, johtaja Mikkolainen vakuuttaa.

HELSINGIN TELAKALLA

Helsingin telakalla alkoi elokuussa ensimmäisen Pohjois-Amerikkaan toimitettavan jäänmurtaja Polar Maxin rakentaminen. Lisävauhtia hanke sai marraskuussa, kun Porin telakalla käynnisteltiin aluksen teräslukojen rakennustöitä.

Sopimuksen arvo on yli 500 miljoonaa euroa. Tavoitteemme on luoda Helsinkiin 500 ja Poriin 150 uutta työpaikkaa, Helsingin telakan ja kanadalaisen telakayhtiön Davien yhteiskuntasuhdejohtaja **Antti Leino** sanoo.

Kanadan valtion tilaaman 138,5 metriä pitkän Polar Maxin runko, koneet ja propulsiojärjestelmä asennetaan kanadalaisen Davien omistamalla Helsingin telakalla. Työt Suomessa kestävät 26 kuukautta. Sen jälkeen puolivalmis alus viedään viimeisteltäväksi Quebeciin.

Polar Max on ensimmäinen Suomesta Pohjois-Amerikkaan tilattu viranomaisalus. Totta kai Helsingin telakka olisi kyennyt rakentamaan aluksen kokonaan Suomessa. Kanadassa ei vielä ehkä ole poliittista valmiutta tilata koko alusta ulkomailta, Antti Leino sanoo.

Polar Max on suomalaisen suunnittelun tulos. Monipuolinen alus palvelee Kanadan

alueella turvaamistehtävissä, tieteellisessä tutkimuksessa, ympäristönsuojelussa, öljyvuotojen torjunnassa sekä hätähinauksessa.

Runkomuoto on Aker Arcticin suunnittelema. Muu on pääosin Helsingin telakan 140 laivasuunnittelijan aikaansaannosta. Vaikka emme rakenna koko laivaa, urakka on suuri ja sitä voi verrata koko laivan rakentamiseen.

Kanada rakennuttaa 22 jäänmurtajaa, joista Polar Maxin lisäksi kuusi on tilattu Davieltä. Nämä kuusi Polar Maxia pienempää keskiraskasta murtajaa rakennetaan Kanadassa.

Suomalainen suunnittelu- ja konsultointi- yritys Elomatic on jo saanut sopimuksen Davien Seaspanin telakalle Kanadaan. Kuinka paljon siellä on käyttöä suomalaiselle osaamiselle, Davien yhteiskuntasuhdejohtaja Antti Leino?

En voi oikein kommentoida...mutta olisi ihme, jos suomalainen meriteollisuus ei olisi näidenkin laivojen rakentamisessa mukana.

Suomessa on aivan erinomainen meriteollisuusklusteri, mutta turhan usein ajattelemme, että osaamista on vain Suomessa. Kyllä Kanadassakin osataan, ja tästä Atlantin ylittävästä yhteistyöstä hyöttyy myös Suomi.

Johtaja Leino muistuttaa, että Helsingin telakan vahvuus on, että se pyrkii jatkuvasti hankkimaan uusia laivanrakennusprojekteja. Tarjottavaa löytyy niin Itämerelle tarkoitetuille murtaja Ainolle kuin arktisille alueille suunniteltaville murtajille.

Helsingin telakalla on erinomainen valmius ottaa vastaan uusia tilauksia ja Porin telakan tulo Davien vahvuuteen antaa meille kyvyn omaan teräs- ja blokkituotantoon.

Suomen meriteollisuuden vahvuuksiin kuuluu tiivis yhteistyö yritysten ja ➤



Aalto-yliopiston meriteknikan ja arktisen tekniikan laitoksen tiloista Espoon Otaniemessä löytyy Aalto Ice and Wave Tank -jäätutkimusallas.

oppilaitosten kuten Aalto-yliopiston kanssa. Laivanrakennuksen tulevaisuus näyttää hyvältä, yhteiskuntasuhdejohtaja Leino vakuuttaa.

AALLON ALTAALLA

Aalto-yliopiston meriteknikan ja arktisen tekniikan laitoksen tiloista Espoon Otaniemessä löytyy Aalto Ice and Wave Tank -jäätutkimusallas. Tämä 40 metriä pitkä ja leveä neliönmuotoinen allas soveltuu hyvin jäänmurtajien käyttökelpoisuuden kehittämiseen ja tutkimiseen erilaisissa jääoloissa.

Apulaisprofessori **Mikko Suominen** painottaa, että laitoksen ydintehtävä on perustutkimus. Jäänmurtajien suunnittelijat voivat soveltaa tutkimustuloksia mm. alusten ohjailu- ja työntämiskykyjen testauksessa sekä jääkuormitusten ja jäämuodostelmien mallinnuksessa.

– Altaamme erikoisuus on dynaaminen jääkenttä, joka mahdollistaa laivamallien testauksen puristavassa jääkentässä. Se on myös oiva paikka tehdä kääntäilykokeita. Arktinen pimeys taas syntyy napsauttamalla valot pois päältä, Suominen naurahtaa.

Aalto Ice and Wave Tank on maailman suurin jäätutkimusallas ja se on avoin

tutkijoiden ja yritysten käyttöön. Löytyisikö suomalaisyritysten altaalle asiakkaita Pohjois-Amerikasta?

Apulaisprofessori Suominen vieraili viime kesänä Quebecissa paikallisissa yliopistoissa ja Davien telakalla.

– Olemme tehneet pitkään yhteistyötä kanadalaisen Memorial University of Newfoundlandin yliopiston kanssa. Tarkoitus on lisätä jäänmurtajiin liittyvää yhteistyötä Kanadan ja USA:n yliopistojen ja tutkimuslaitosten kanssa viime vuonna solmitun ICE Pact -aloitteen pohjalta.

Mikko Suominen arvioi Davie-yhtiön Kanadan telakan pystyvän kyllä rakentamaan valtion tilaamat kuusi murtajaa, mutta suuren pullonkaulan muodostaa maan ankara byrokratia.

– Jäänmurtajat ovat yleensä prototyyppisiä, joiden suunnitelmiin tulee muutoksia matkan varrella. Kanadassa muutosten läpivieminen on mutkikas ja kallis prosessi. Murtaja Heavy Polar suunniteltiin muuttamaan kertaan ja alus ristittiinkin paperilaivaksi.

Aika näyttää, olisiko Kanadan ollut viisaampaa unohtaa poliittiset paineet ja tilata koko seitsemän murtajan tutkimus- ja rakennuspaketti jouheamman byrokratian Suomesta.

JÄÄKÖ AMERIKKALAISEKSI UNELMAKSI

Joulu tuli suomalaiselle meriteollisuudelle ja hallituksen poliitikoille jo lokakuussa, kun presidentit **Stubb** ja **Trump** sopivat 11 jäänmurtajan kaupasta. Aiesopimuksen mukaan neljä alusta tehtäisiin Helsingin ja Rauman telakoilla ja loput seitsemän USA:ssa.

– Onnenpotku. Tilaukset tuovat telakoiden toimintaan kauan kaivattua jatkuvuutta, työ- ja elinkeinoministeriön alivaltiosihteeri **Petri Peltonen** kommentoi uutista tuoreeltaan Helsingin Sanomissa.

Onnenpotkun myötä Suomeen tulisi 10 000 uutta työpaikkaa ja pari miljardia euroa rahaa. Kyse on aiesopimuksesta, ja tilauksen yksityiskohdat ja ulkomaalaisten työntekijöiden osuus selviävät vasta tilaajan ja yritysten välisissä neuvotteluissa.

Kuinka paljon tilattujen jäänmurtajien töistä tehdään suomalaisvoimin, Helsingin telakan ja Davien yhteiskuntasuhdejohtaja Antti Leino?

– Polar Maxin töistä suurin osa tehdään suomalaisvoimin. Esimerkiksi ABB valmistaa laivaan azipodit Helsingin Vuosaaressa. Vaasan yliopiston taloustieteen professori **Olli-Pekka Ruuskanen** laittoi jäitä hattuun Ylen A-studiossa. Professorin mukaan osaamista karkaa USA:han ja Trumpin saalistava kauppapolitiikka ottaa Suomen talouskurimuksesta kaiken hyödyn irti.

– Näemme sen Ukrainan jo tilanteessa. Siellä keskeisessä asemassa ovat harvinaiset maametallit, Suomessa osaaminen. Trumpin aikana USA pyrkii käyttämään hyväksi sotilaallisesti ja taloudellisesti haavoittuvassa asemassa olevia valtioita.

Helsingin ja Rauman telakat vakuuttavat kilvan pystyvänsä rakentamaan tilatut neljä murtajaa nopeasti. Trumpin hallinnon suunnitelma rakentaa loput seitsemän murtajaa Yhdysvalloissa on vaarassa jäädä vain amerikkalaiseksi unelmaksi.

Aalto-yliopiston arktisen meriteknikan apulaisprofessori Mikko Suominen muistuttaa, että telakan ja toimivan meriklusterin siirtäminen Suomesta USA:han on ”monimutkainen homma”.

– Ja toimisiko se siinä ympäristössä. Se on arvoitus. Jos murtajia pitää suunnitella ja rakentaa nopealla aikataululla, Suomea on vaikea voittaa. ⚓

VIHREÄ SIIRTYMÄ HAKEE SUUNTAA – nyt kokeillaan kaikkea

Hölmöjäkin ratkaisuja tehdään ennen kuin järkevät toimintatavat löytyvät.

TEKSTI ELINA TALVIO KUVAT TERO TALVIO, SAANA LAMMINSIVU, WASALINE JA SHUTTERSTOCK



Ulla Tapaninen

Vuonna 1996 koko merenkulun ajattelutavan muutos oli vasta alkamassa, ja **Ulla Tapaninen** on ollut mukana vihreässä siirtymässä aivan sen alusta asti. Hän oli tuolloin töissä Finn carriersilla, ja hän muistelee olleensa ensimmäinen merenkulkualan ympäristöpäällikkö Suomessa.

Kuvaavaa on, että ympäristöpäälliköllä ei ollut budjettia tehdä asioille mitään, tilanetta ainoastaan seurattiin. Nykyään sama yritys, Finnlines, on tehnyt miljardiluokan investointeja ympäristöystävällisyyden kehittämiseen. Tapaninen on ollut myös toisen varustamon hallituksessa, ja nähnyt muutoksen kivihilenkatkaisesta toiminnasta siihen, että ympäristöystävällisempi toiminta on kannattavaa ja jopa kilpailuetu. Noista vuosista etenkin sääntely on kehit-

tynyt voimakkaasti ja patistanut yrityksiä muuttamaan toimintaansa.

Suomen ensimmäisen ympäristöpäällikön työ alkoi rakentamalla varustamolle ympäristöjärjestelmä ja hakemalla sille ympäristösertifikaatti. Varustamossa laadittiin ympäristöstrategia ja sitä seurattiin ympäristöraportein. Tapanisen tehtäviin kuului päättää, mitä asioita seurataan. Osviittaa antoi tuore ISO 14000-standardi.

– Sieltä ollaan tehty valtava hyppy eteenpäin, kun ajattelee sitä millainen osaaminen ja ymmärrys näissä asioissa oli tuolloin. Nykyään Tallinnan teknillisessä yliopistossa professorina työskentelevä Tapaninen ohjaa väitöskirjatutkijoita, ja moni aihe liittyy siihen, miten voidaan yhdistää ympäristöystävällinen ja taloudellisesti kannattava toiminta. Tapaninen pitää hyvänä sitä, ➤





Mikko Heikkilä



Riikka Venesjärvi

että merenkulkualalla tekijät jakavat laajasti tietoa keskenään, ja hyödylliset mallit otetaan käyttöön yrityksissä. Hän arvioi, että Suomessa ja Virossa yritykset ja tutkimustahot ovat keskenään enemmän tekemisissä kuin muualla maailmassa, jolloin tutkimus on melko käytännönläheistä ja yrityksiä hyödyttävää.

Vuosi 2027 aiheuttaa paniikkia

Suomessa merenkulkualan päästöjen tutkimus on maailman huippua. Ilmatieteen laitos on tehnyt tutkimusta, jossa mallinnetaan meriliikenteen päästöjä. Katsantona voi olla päästöt koko maailman tasolla tai sitten niitä voidaan tarkastella hyvinkin paikallisesti.

Päästöjä on monenlaisia: savupiipusta tulevia ilmansaasteita, jätevesiä, laivan pohjasta irtaavaa ainetta, mikromuoveja, öljypäästöjä tai vedenalaista melua. Paneeliin osallistunut **Mikko Heikkilä** on tuore Etelä-Kymenlaakson ammattikoulu Ekamin koululaivan kapteeni, ja ennen tätä hän teki Ilmatieteen laitoksella tutkimusryhmässä väitöskirjan meriliikenteen päästöistä. Tutkimusta jatketaan ja laajennetaan aina, kun siihen heltiää rahoitusta.

Heikkilä arvioi, että vuodesta 2027 tulee mullistava vuosi meriliikenteessä. Sääntely tiukentuu tuolloin, ja nyt varustamot hakevat vaihtoehtoisia toimintatapoja, jotta ne pystyvät jatkamaan toimintaansa tuon vuoden jälkeen. Heikkilä näkee, että meriliikenne seuraa maantiiliikenteen jälkiä ja sähkömoottorit ottavat polttomoottoreiden paikan. Sähkömoottorivoimalla pystytään taittamaan alle 5000 kilometrin merimatkoja, joten sitä voitaisiin käyttää Itämeren-

liikenteessä. Vielä tällä hetkellä diesel on edullisin tapa liikuttaa laivaa, mutta asioihin on tulossa muutos. Lyhyitä matkoja tehdään jo sähköllä, seuraava etappi olisi sähkölaiva Helsinki-Tallinna-välille.

Heikkilä arvelee, että nyt ollaan kaaosvaiheessa, jossa fossiilisista aineista pyritään pois ja kokeillaan mitä tahansa muita vaihtoehtoja, joista osa osoittautuu toimimattomiksi ratkaisuksiksi, mutta joilla saadaan väliaikaisesti hiilidioksisipäästöjä alas.

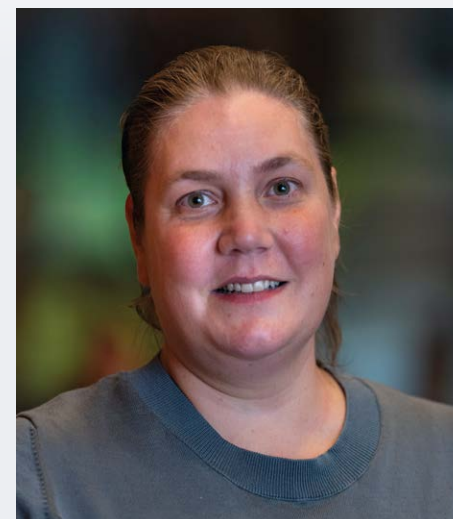
– Tulee tällaista siirtymään liittyvää hölmöilyä, joka sitten pikkuhiljaa karsiutuu pois. Saatetaan esimerkiksi kuljettaa hiilidioksidia, joka pumpataan jonnekin kaivokseen merenpohjaan, Heikkilä kuvailee.

Hölmöistä ratkaisuista hän mainitsee esimerkkinä nesteytetyn maakaasun, jonka päästämä metaani on oikea ilmastotuholainen. LNG-käyttöisiä laivoja on tilattu ja samaan aikaan niistä pyritään eroon.

Luonnonvarakeskuksen tutkimuspäällikkö **Riikka Venesjärvi** muistuttaa, että muutos on välttämätön ihmiskunnan selviämisen kannalta. Hänen tutkimuksensa on sovittanut yhteen ympäristöä ja taloutta, ja ympäristön ollessa häviävä, me kaikki häviämme. Puolet globaalista bruttokansantuotteesta on riippuvaisia luonnonvaroista.

– Tällä hetkellä talouskasvu perustuu luonnonvarojen ylikulutukseen. Samaan aikaan olemme niistä riippuvaisia. Ekosysteemit tuottavat meille puhtaan veden, hengitysilmän ja kaiken tärkeän. Myös merenkulun täytyy osallistua vihreään siirtymään, Venesjärvi paaluttaa.

Itämerellä ongelmat tarkoittavat rehevöitymistä ja elinympäristöjen saastumista. Se tarkoittaa merenpohjan kuolemaa ja sini-



Justiina Halonen

leväautoja. Muutokset jäätilanteessa vaikuttavat joidenkin kalalajien lisääntymiseen.

Kotkassa tutkitaan polttoaineiden keräämistä merestä

Varustamot etsivät parhaillaan vaihtoehtoja dieselille. Tämä tarkoittaa sitä, että Itämerellä täytyy kyetä varautumaan erilaisiin polttoainevuotoihin. Polttoaineiden muuttuminen muuttaa koko toimintaympäristön, jolloin täytyy varautua aivan eri riskeihin kuin menneessä maailmassa.

Justiina Halonen Kaakkois-Suomen ammattikorkeakoulusta on vastuussa hankkeesta, jossa pyritään saamaan selville, millaisia polttoaineita mereen saattaa levitä, miten ne käyttäytyvät ja miten niitä pystytään keräämään merestä. Testeihin on saatu uusiutuvia ja vähärikkisiä polttoaineita, ja on havaittu että perinteinen harjakeräin ei toimi niille.

Tutkimustyön avulla niillekin on löytynyt keräystapoja. Hankalaksi tilanteen tekee se, että meriliikenteen eläessä kokeiluvaihetta polttoaineita on kirjava joukko. Yleisesti ottaen eniten hankaluuksia tuottaa jäähmepisteiden vaihtelu. Laivat käyttävät myös metanolia, vetyä ja ammoniakkia. Osa niistä liukenee veteen niin tehokkaasti, että niitä on mahdoton erotella ja osassa niistä on vaaroja, joiden takia niiden keräämistä ei voi edes testata turvallisesti. Sähköön siirtymisen olisi siinä mielessä hyvä ratkaisu.

Halonen näkee tutkimustyössä myös tilaisuuden luoda vientituote.

– Jos ratkaisu löytyy, kysyntää maailmalla on aivan varmasti, Halonen tuumii.

Venesjärvi huomauttaa, että kaikkea ei voi vain loputtomiin sähköistää, sillä se lisää kaivosteollisuutta ja pilaa elinympäristöjä kaikkialla, minne kaivoksia perustetaan.

Odotettavissa markkinoiden uusjako

Ulla Tapanisen mielestä yritysten tärkein ympäristöinvestointi olisi osaamisen kehittäminen yrityksen sisällä. Sääntelyn ansioista kallein vaihtoehto yritykselle on jatkaa saasteiden päästämistä ilmaan ja vesistöihin. Yritysten tulee miettiä ja selvittää etukäteen, mikä on heille paras tapa vähentää päästöjä. Paljon riippuu siitä, kuinka pitkiä matkoja laivat kulkevat. Lyhyille matkoille voi ajatella energiaratkaisuna sähköä, pidemmille matkoille tarvitaan muu ratkaisu.

Tapanisen mielestä ensimmäinen vaihe on se, missä toimintojen järkevöittäminen tuo säästöjä. Polttoaineen kulutus on optimoitu mahdollisimman pieneksi pienentämällä matkanopeutta. Matkanopeuden pienentämisessä on muitakin hyötyjä.

Luonnonvarakeskuksen tutkija Venesjärvi sanoo, että alemmalla nopeudella melu ja rantojen kuluminen vähenevät, ja tässä olisi vielä parannettavaa. Helpoimmat säästötoimenpiteet on pitkälti tehty ja nyt mietitään, millaiset tekniset ratkaisut vähentäisivät polttoaineen tarvetta entisestään.

– On tuuliroottoria, aurinkopaneeleja, ilmakuplia laivan pohjassa, Tapaninen kuvailee.

Kolmas vaihe on fossiilisista polttoaineista luopuminen ja markkinoiden uusjako. Merenkulku on sen verran vanhakanainen ala, että siitä ei tule helppoa. Tapaninen arvelee, että fiksuimmat varustamot katsovat tulevaisuuteen ja miettivät, miten he voisivat pysyä kilpailussa mukana vielä 20 vuoden kuluttua, ja näkevät uudistumisen kilpailuetuna. Osa varustamoista saattaa katsoa, että toiminnan uudistaminen ei ole kannattavaa tai siihen ei ole resursseja. Tällöin he ajavat vanhat laivat loppuun ja lopettavat sen jälkeen toiminnan.

LUKEN tutkija Venesjärvi mainitsee yhtenä keinona muutokseen sen, että rahoituksen ehtoja ohjataan sen mukaan, kuinka tosissaan yritykset ottavat päästöjen vähentämisen. Venesjärvi muuttaisi lisäksi kansantalouden mittareita niin että luontopääoman huomioiminen nostettaisiin yhdeksi talouden mittariksi.

– Toinen hyvä keino on aiheuttaja maksaa -periaate. Päästöille pitää määritellä hintalappu ja panna yritykset maksamaan hinta täysimääräisenä, Venesjärvi sanoo.

On rakennettava vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfra

Öljyn paras puoli on ollut, että pienehkössä määrässä öljyä on suuri määrä ➤

Maersk-varustamon Ane Maersk on maailman ensimmäinen, vihreää metanolia käyttävä suuri rahtilaiva. Kuva: Shutterstock





energiaa. Uusiutuvien polttoaineiden ongelma on, että niiden energiatiheys on pienempi, jolloin ainetta tarvitaan enemmän saman energian tuottamiseen. Se saattaa johtaa tilanteeseen, jossa kuljetusten määrä kasvaa ja tästä syystä päästöt pysyvät samalla tasolla.

Tällä hetkellä muiden kuin fossiilisten polttoaineiden jakelukanavat eivät ole kunnossa. Laivanrakentajat valmistavat nyt aluksia, joilla on valmius käyttää metanolia tai ammoniakkaa polttoaineena sitten kun sitä on aikanaan saatavilla. Tilanne on vähän sama kuin sähköautoissa aikanaan: kun latauspisteitä oli vähän, vain harva hankki sähköauton. Nyt kun pisteitä on joka kulmalla, sähköautojen määrä kasvaa koko ajan.

Yksi tilannetta mutkistava tekijä on poliittinen lobbaus ja se, että päätöksiä saatetaan tehdä politiikka eikä tieto edellä. Heikkilä kertoo tapauksesta, jossa Suomi lobbasi itselleen päästöpoikkeusta EU-direktiiviin sanomalla, että jäävähvistetut laivat käyttävät enemmän polttoainetta myös jättämällä aikana. Tätä sitten päätettiin tutkia Ilmatieteen laitoksella, ja tulos oli että energiankulutus avovedessä on aivan sama kuin muillakin aluksilla. Vain jäissä kulkiessaan polttoaineenkulutus kasvaa.

Akkujen huono puoli on niiden paino. Kannattavuudessa olennaista on se, paljon

ko energiaa saadaan varastoon painokiloa kohti ja mitä se maksaa. Akkujen tehokkuus kehittyy koko ajan ja niiden hinta laskee. Heikkilän mukaan mallinnuksissa on havaittu, että kilowattitunnin akkukapasiteetin kriittinen hintaraja on 100 dollaria, ja tuo raja on hiljattain alitettu. Kun tuo raja on nyt saavutettu, on odotettavissa että yhä useampi ottaa sen käyttöön.

Kysyntä luo aina tarjontaa

Ulla Tapaninen on katsellut merenkulkua 35 vuotta ja summaa kokemuksen, että aina kun jollekin on ollut kysyntää, sille on ilmestynyt myös tarjontaa. Hänen mielestään sääntely on ensiarvoisen tärkeää, koska se pakottaa varustamot pois vanhoista käytännöistä etsimään uusia vaihtoehtoja. Vain jos vanhasta saatuttavasta tavasta tehdään uusia ratkaisuja kalliimpi, muutos voi tapahtua. Raha ratkaisee.

Tapaninen näkee isona moraalisenä käskynä Haagin kansainvälisen tuomioistuintuoreen päätöksen, jossa todettiin että maat ovat vastuussa kasvihuonekaasupäästöistään ja ne voidaan haastaa oikeuteen siitä. Päätös ei ole sitova mutta siitä saattaa tulla, mikäli joku maa haastetaan ja oikeus antaa tuomion.

Heikkilä povaa, että uusien polttoaineiden kisassa voittajaksi selviytyy lopulta

metanoli. Metanolin päästöt megajoulea kohti on noin 5 grammaa hiilidioksidiekvivalenttia, mikä tarkoittaa kaikki päästötä koko elinkaaren ajalta, kun fossiililla polttoaineella lukema on 90. Metanolia voitaisiin tuottaa Suomessa niin, että hiilidioksidi otetaan talteen ja se pilkataan vedyksi ja siitä saadaan tehtyä kestävä, uusiutuvaa metanolia. Äänekosken kartonkitehdas alkaa loppuvuonna tuottaa sivutuotteena tällaista metanolia, ja sama voitaisiin toteuttaa muuallakin. Heikkilä näkee tässä suuria mahdollisuuksia.

– Tähän tarvittaisiin pusku. Silloin isot kansainväliset varustamot lähettäisivät tänne niitä laivoja. Se parantaisi Suomen kilpailukykyä, kustannustehokkuutta ja ympäristöjalanjälkeä, Heikkilä innostuu.

Vuonna 2030 on tulossa EU-säännös, jonka mukaan laiturissa olevien laivojen sähkö tulee satamasta kaapelia pitkin. Tarkoituksena on, että laivat eivät käyttäisi koneita satamassa pitääkseen sähköt päällä. Satamissa muutos on kallis ja voisi olla kiusaus säästää kuluissa niin että piuhan kapasiteetti riittää vain välttämättömään laivan sähköjen ylläpitoon. Voi kuitenkin olla, että tulevaisuudessa sähkön tarve on huomattavasti suurempi ja tarkoitus olisi myös ladata laivan akkuja maista tulevalla sähköllä. ⚡



Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 21.10.2025

Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä ei hyväksytty maailmanlaajuisesti velvoittavaa sääntelyä meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi

Haastavien neuvottelujen ja harvinaisen äänestyksen päätteeksi Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä lykättiin pitkään neuvotellun meriliikenteen päästösääntelyn lopullista hyväksyntää vähintään vuodelle. Sääntely ei astu voimaan ainakaan alkuperäisessä aikataulussa maaliskuussa 2027.

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (International Maritime Organization, IMO) meriympäristön suojelukomitea (Marine Environment Protection Committee, MEPC) kokoontui Lontoossa 14.–17.10.2025. Komitean ylimääräisessä istunnossa oli tarkoitus hyväksyä lopullisesti maailmanlaajuisesti velvoittava sääntelypaketti meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

Hyväksyntä kuitenkin lykkääntyy komitean päätöksellä ainakin vuodelle. Lykkäämisen puolesta äänesti 57 IMO:n jäsenvaltiota. Lykkäämistä vastaan äänesti 49 jäsenvaltiota, Suomi mukaan lukien. Äänestämästä pidättäytyi 21 jäsenvaltiota.

Yhdessä sovitun EU-linjan mukaan Suomi kannatti maailmanlaajuisesta säänte-

lystä sopimista tässä istunnossa. Suomi katsoo, että maailmanlaajuinen päästövähennystoimi olisi tasannut sekä kansainvälisen merenkulun päästösääntelyn epäsuhtaa että merenkulusta riippuvaisen elinkeinoelämän kilpailuympäristöä EU:n ja muun maailman välillä. Ilman maailmanlaajuisia toimia meriliikenteessä ei voida saavuttaa IMO:n asettamia päästövähennystavoitteita.

IMO:n tavoitteena on, että meriliikenne on hiilineutraalia vuoteen 2050 mennessä tai sen tienoilla huomioiden kansalliset olosuhteet. Vuoteen 2030 mennessä alusten kasvihuonekaasupäästöjä tulee vähentää vähintään 20 % vuoteen 2008 verran. Vuodelle 2040 asetettu välitavoite on vähentää päästöjä vähintään 70 %.

Mitä seuraavaksi?

Istunnon tulos on tappio niin meriliikenteen päästövähennystoimien kuin valtioiden välisen monenkeskisen sopimisen tulevaisuuden kannalta. Tulos jättää merenkulkualan vaille oikeudellisesti sitovaa maailmanlaajuisia taloudellista ohjauskeinoja ja polttoainestandardia, jotka olisivat tärkeitä myös kestävämpien polttoaineiden ja käyttövoimien kysynnän kannalta.

IMO:ssa aiheesta käytävien neuvottelujen jatko on epävarma. Vielä ei ole selvää, millaisista lähtökohdista neuvottelut jatkuvat. Ainakin joistain sääntelyä tarkentavista ohjesäännöistä jatketaan neuvotteluja jo tällä viikolla työryhmätason kokouksessa. ⚡

Merimies-lehden edellisessä numerossa kerrottiin Merimies-Unionin omista jäseneduista.

Liiton jäsenillä on myös mahdollista käyttää Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK:n jäsenetuja

SAK:n sivuilta löydät lisätietoja kaikista alla mainituista eduista sekä tarkemmat ohjeet, kuinka pystyt hyödyntämään edun: <https://www.sak.fi/liitot-ja-sopimukset/miksi-liittya-ammattiliittoon/jasenedut/>

HOTELLIEDUT

Sokos Hotellit

- 15 % alennus vapaa-ajan majoituksista S-ryhmän Sokos Hotelleissa Suomessa ja Original Sokos Hotel Virussa (Tallinna).
- Etu voimassa vain netissä tehdyissä varauksissa.
- Myös SAK:laiset ammattiosastot ja yhdistykset voivat hyödyntää etua.

Strawberry-hotellit

- 15 % alennus päivän hinnoista. Tarjous on voimassa kaikissa huoneluokissa ympäri vuoden, kun majoituspäivä on perjantai, lauantai tai sunnuntai.
- Varaukset netin kautta, majoitus maksetaan hotelliin saavuttaessa.
- Ilmainen peruutus klo 16 asti saapumispäivänä. Aamiainen ja WiFi sisältyvät hintaan.

GreenStar-hotellit

- GreenStar-hotellit tarjoavat kiinteähintaisen edullisen majoituksen SAK:n jäsenliittojen jäsenille Jyväskylässä, Joensuussa, Lahdessa, Vaasassa ja Oulussa. Varaukset osoitteesta www.greenstar.fi varauskoodilla SAK. Varaudu näyttämään liiton jäsenkorttisi vastaanotossa.

LAIVAMATKAT

Eckerö Line

- Eckerö Line antaa SAK:laisten ammattiliittojen jäsenille alennusta risteilyistä. Etuhinnat ja etujen voimassaoloajat löydät SAK:n jäsenedet- sivulta.
- Etu koskee kolmea varausta per henkilö, enintään 9 hlöä/varaus.
- Edun saamiseksi tarvittavat alennuskoodin. Ohjeet koodin hankkimiseen saat SMU:n jäsenrekisteristä.

TallinkSilja

- Ilmainen liittyminen Club One -jäseneksi. Liittymistä varten tarvittavat liiton asiakasnumeron, jonka saat SMU:n jäsenrekisteristä.
- Linkki liittymiseen: <https://clubone.tallink.com/fi/liity-club-one-asiakkaaksi>

Viking Line

- Alennuksia risteilypaketeista ja kokousmatkoista.
- Lisätiedot: www.vikingline.fi/sak > Extranet > Vapaa-ajan matkat.

VAKUUTUKSET – Turva

- Turva tarjoaa ammattiliittojen jäsenille räätälöityjä vakuutustuotteita, kuten kattavan Liittokaskon sekä Turvassa-henkivakuutuksen.
- Työttömyyden tai lomautuksen kohdassa ammattiliiton jäsen voi saada vakuutusmaksuihin kuuden viikon korottoman lisämaksuajan.

- Lisätiedot ja liittokohtaiset edut: www.turva.fi/etus

TIETOTURVA – F-Secure

- F-Secure antaa SAK:laisten liittojen jäsenille 25–50 euron suuruiset alennukset Internet Security, VPN, ID Protection ja Total -tuotteistaan, jotka suojaavat PC- ja Mac-tietokoneet, älypuhelimet ja tabletit haittaohjelmilta ja muilta internetin vaaroilta. Voit ostaa ja asentaa tuotteet F-Securen verkkopalvelusta. Ohjeet tilaukseen netissä SAK:n jäsenedet- sivulta.
- Alennuskoodin saat SMU:n jäsenrekisteristä.

TELMA-LEHTI

- Telma-lehti on Työsuojelurahaston ja Työturvallisuuskeskuksen yhteinen lehti, jossa on asiantuntevia artikkeleita työturvallisuudesta, työhyvinvoinnista ja työn muutoksesta. Lehti ilmestyy neljä kertaa vuodessa ja sen voi tilata maksutta osoitteesta: <https://telma-lehti.fi/tilaus>

SAK

Irtisanomissuojaa kaventavaa lainsäädäntöä on hoidettu kiireellä kasaan, eikä aitoa kolmikantaista valmistelua ole ollut. Tämä näkyy lopputuloksessa, kertovat SAK:n juristit.

Hallituksen potkulaki lisää epävarmuutta työelämään

Suomen hallitus on helpottamassa työntekijän irtisanomista eli haluaa Suomeen potkulain. Uudistuksessa muutetaan henkilöön liittyvää irtisanomisperustetta. Jatkossa työsopimuksen päättämiseen riittäisi asiallinen syy. Tällä hetkellä syyn pitää olla asiallinen ja painava.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA GETTY IMAGES

Hallitus on perustellut esitystään työllistämiskynnyksen madaltamisella ja pienten sekä keski-suurten yritysten toimintaedellytysten parantamisella. Tutkimusnäyttöä irtisanomissuojan heikentämisen työllisyysvaikutuksista ei ole. Hallituksen omassa esityksessä todetaan, että vaikutukset työllisyyteen olisivat korkeintaan vähäisiä tai pieniä. Sen sijaan irtisanomisten odotetaan lisääntyvän.

Työlainsäädännön perinteinen lähtökoh- ta on ollut heikomman osapuolen, eli työn- tekijän, suojelu. Maan hallitus on työelämän lakihankkeillaan kuitenkin asettunut vah- vemman osapuolen edunvalvojaksi.

Irtisanomiskynnyksen taso, eli mitä asiallinen ja painava syy tarkoittaa, on mää- räytynyt pitkälti oikeuskäytännön kautta. Kun jatkossa irtisanomiseen riittää pelkkä asiallinen syy, vuosikymmenten aikana vakiintunut oikeuskäytäntö menettää suu- ren osan merkityksestään. Samaan aikaan uuden irtisanomiskynnyksen taso jää epä- selväksi. Tämän on myöntänyt jopa asiasta

vastuussa oleva ministeri **Matias Marttinen**. Kun irtisanomiseen riittävä asiallinen syy on epäselvä, joudutaan irtisanomiskynnyksen tasoa selvittämään tuomioistuimissa. Oi- keudenkäynnit henkilöperusteisiin irtisano- misiin tulevat väistämättä lisääntymään ja epävarmuus työelämässä kasvaa, kun uu- den oikeuskäytännön muodostumisessa kestää vuosia. Sillä aikaa kukaan ei tiedä, mitkä syyt riittävät potkuihin. Selvää on kui- tenkin, että jatkossa potkut saa helpommin.

Huitaisemalla tehty lakiesitys

Työlainsäädäntö Suomessa valmistellaan kolmikantaisessa työryhmässä, jossa on edustettuina valtiovalta, työntekijät ja työn- antajat. Nimellisesti myös potkulain valmis- telu tehtiin kolmikantaisesti, mutta työn- tekijöiden kannat asiassa sivuutettiin työryhmätyöskentelyssä.

SAK:n työryhmäedustajan mukaan työryhmässä ei käyty varsinaista vuoropu- helua, ei ollut neuvotteluja, eikä haettu kompromisseja. Ei ole ollut kolmikantaista valmistelua. Lakimuutosten merkittävy-



teen peilaten valmistelu oli kevyttä ”sinne päin” -meininkiä.

SAK:n luottamushenkilöt

SAK:laisten alojen luottamushenkilöistä merkittävä osa uskoo Orpon hallituksen potkulain lisäävän henkilöperusteisia irti- sanomisia ja erimielisyyksiä työpaikoilla. SAK:n luottamushenkilöpaneelin vastaajis- ta 40 % arvioi irtisanomisten yleistyvän ja lähes puolet 48 % ennakoi erimielisyyksien lisääntyvän.

Vastauksista käy ilmi, että henkilöperus- teiset irtisanomiset eivät ole harvinaisia, mutta niiden yleisyys ja luonne vaihtelevat huomattavasti toimialojen välillä. Työpai- koista 32 %:lla oli viimeisen kolmen vuoden aikana tapahtunut henkilöperusteinen irti- sanominen, ja erityisen yleisiä ne olivat yk- sityisillä palvelualoilla (44 %) sekä kuljetus- alalla (34 %). Teollisuudessa ja julkisilla palvelualoilla henkilöperusteiset irtisanoi- set olivat harvinaisempia.

Tulevaisuuden näkymiä koskevat arviot olivat huolestuttavia. Vastaajista 40 % us- koi, että Orpon hallituksen niin sanottu ”potkulaki” tulee lisäämään henkilöperus- teisia irtisanomisia, ja 48 % arvioi irtisano- misiin liittyvien erimielisyyksien lisääntyvän lain voimaantulon myötä. Erityisen vahvaa epäluottamus oli kuljetusalalla, jossa peräti 57 % arvioi henkilöperusteisten irtisanomi- sten yleistyvän ja 60 % uskoi erimielisyyksien lisääntyvän. ↴

Tutkimuksen toteutus: SAK:n luottamushenkilöpaneelin aineisto (n=1008) kerättiin 24.9.—7.10.2025.

Näin haet ansiopäivärahaa

1. Ilmoittaudu viimeistään ensimmäisenä työttömyys- tai lomautuspäivänä työttömäksi työnhakijaksi Työmarkkinatorilla.
2. Täytä ansiopäivärahahakemus A-kassan eAsioinnissa hakemusjakson päätyttyä.
3. Tarkista, että sinulla on kaikki tarvittavat liitteet päivärahahakemukseen.
4. Lähetä ansiopäivärahahakemus liitteineen.
5. Toimita mahdollisesti pyydetyt lisäselvitykset ja puuttuvat liitteet.

Jos et voi käyttää eAsiointia, niin ohjeet tähän tilanteeseen löytyvät sivulta: a-kassa.fi/easioinnin-vinkit/

- Du hittar **E-tjänsten** och ansökningsinstruktioner från vår webbsida.
- Du kan kontrollera behandlingssituationen och svarstiden för inkommande E-tjänstens meddelanden i sammanhang med behandlingssituationen.

Om du inte kan använda E-tjänsten hittar du instruktionerna för denna situation på sidan: a-kassa.fi/sv/etjansten-tips/

A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa
Följ oss på some

@AvoinKassa

- eAsioinnin ja tarkemmat hakuohjeet löydät verkkosivuiltamme.
- Hakemusten ja eAsiointiin saapuvien viestien vastausajan voit tarkistaa päivärahahakemusten käsittelytilanteen yhteydestä.

Så här söker du dagpenning

1. Anmäl dig som arbetslös arbetssökande på Jobbmarknadens e-tjänst senast första dagen av arbetslöshet eller permittering.
2. Fyll i ansökan via A-kassans E-tjänst efter avslutad ansökningsperiod.
3. Kontrollera att du har alla behövliga bilagor för ansökan om dagpenning.
4. Skicka ansökan om dagpenning med bilagor.
5. Leverera eventuella begärda tilläggsutredningar och bilagor som fattas.

Sjömans-Unionen dömer ut kommunikationsministeriets lagproposition om att slopa de nationella behörigheterna

Sjöfartens fackförbund måste få yttra sig om fartygsbemanningar även i fortsättningen

Kommunikationsministeriet har inlett ett lagstiftningsprojekt där man föreslår ändringar i sjöfartslagstiftningen. Syftet är att minska den administrativa bördan och främja Traficom's produktivitet. Lagpropositionen är en ulv i fårakläder:

Utöver internationellt överenskomna och aktiva behörigheter har man Finland för närvarande också högre behörigheter. Genom lagreformerna vill man få de finska sjömännens sjöfartsbehörighetsbrev till samma nivå som i den övriga världen. Ministeriet föreslår att man slopar de nationella behörigheterna och behörighetsbrevens och istället bara använder internationella standarder.

Sjöfartens behörighetsbrev måste bevaras på nationell nivå

Ett slopande av de nationella behörighetsbrevens innebär att Finland mister de högre behörigheterna. Ett bra exempel på det är båtsmannen, som är ett traditionellt och uppskattat sjöfartsyre. Båtsman blir man genom arbetserfarenhet och bevisad yrkesskicklighet. Båtsmannen är däckspersonalens chef. Ministeriets lagproposition skulle innebära slutet för behörigheten båtsman, och på däckavdelningen skulle det bara finnas en matros och vakt, yrken enligt behörighetsbrevet (för däck).

De finska sjömännen måste även i framtiden ha möjlighet att avancera inom yrket, som till båtsman. Sjöfarten kan inte vara en bransch där arbetstagarnas yrkesmässiga utveckling förtvinar och de förväntas utföra samma jobb med samma lön under hela sin karriär. Om sjömännens yrkesmässiga utveckling och avancemang stannar av kommer det att bli brist på chefer på fartygen. Ingen styr längre fartygsarbetet, vilket leder till kaos. Svårast blir det för praktikanterna, som inte längre tas emot och handleds på fartyget av en erfaren chef, som båtsmannen. Allt fler riskerar att avbryta sin

praktik på fartygen och Finland kommer i framtiden inte att ha tillräckligt med nya sjömän.

Sjöfartsbranschens arbetsmarknadsorganisationer måste ha möjlighet att yttra sig om fartygsbemanningen

Lagpropositionen innehåller också ett hävande av lagen om fartygspersonal så att Traficom i fortsättningen skulle kunna fastställa fartygets första bemanning eller en avsevärt förändrad bemanning direkt utan ett första beslut om fastställande av en tidsbegränsad bemanning på sex månader och utan att be arbetarskyddsmyndigheten och sjöfartens arbetsmarknadsorganisationer om ett utlåtande. Ändringen sägs lätta den administrativa bördan och handläggningen av bemanningsintyg.

Arbetsmarknadsorganisationerna måste även i fortsättningen ha möjlighet att yttra sig om fartygsbemanningen. Om beslutet om bemanningen på finska fartyg endast fattas av myndigheterna kommer det att krossa det finska avtalssamhället och sjöfartssäkerheten. Sjöfartens fackförbund förhandlar om fartygens bemanningar tillsammans med rederierna, och myndigheterna får hitta andra sätt att lätta sin administrativa börda. Den finska handelsflottan består i slutet av 2025 av endast 96 fartyg och om myndigheten inte klarar av att årligen handlägga bemanningen på några få fartyg som ska registreras under finsk flagg bör man fråga sig vad myndigheterna lägger sin arbetstid på och om de är beredda att försvaga den finska sjöfartssäkerheten för att lätta myndigheternas administrativa börda.

Vad sker härnäst?

Vid transport- och kommunikationsministeriet börjar man bereda lagen. Under beredningen hör man intressegrupperna bl.a. under remissbehandlingen. Remissbehandlingen ska ordnas våren 2026. [↓](#)



SJÖFARTSFÖRBUNDET, SJÖSTRATEGISEMINARIUM 5.11.2025, HELSINGFORS

Framtidens aktörer inom sjöfarten – Att bevara och utveckla kompetensen inom Finlands sjökluster

Finnlines: Erfarenheterna av EU- och non-EU-besättning inom den finska sjöfarten

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Den 5 november 2025 anordnade Sjöfartsförbundet ett sjöstrategiseminarium i ämnet Framtidens aktörer inom sjöfarten – Att bevara och utveckla kompetensen inom Finlands sjökluster. Rederiet Finnlines sjöpersonalchef **Niclas Seligson** hade bjudits in för att tala om rederiets erfarenheter av EU- och non-EU-bemanning inom den finska sjöfarten.

Seligson började som sjöpersonalchef på Finnlines i somras.

– Jag arbetade till sjöss i mer än 30 år, varav den största delen var på Finnlines, och arbetade bl.a. som befälhavare. År 2006 återvände jag till Finnlines. Då hade rederiet fyra fartyg under finsk flagg, i dag har man 14. Stort tack för det till våra ägare, sade Seligson.

Rederiet Finnlines är mer än 75 år gammalt och ingår i ett stort familjebolag, italienska Grimaldi Group.

Rederiets fartyg trafikerar från Östersjön till Nordsjön och ända till Biscayabukten.

– Flottan består för närvarande av 18 fartyg, varav 14 seglar under finsk flagg. Fyra seglar under svensk flagg. Rederiet har en egen bemanningsbyrå i Malmö i Sverige. Besättningen under finsk flagg utgår från Helsingfors.

Finnlines fartyg har väldigt många praktikanter. Att få dem att stanna kvar på fartygen är en stor utmaning. Självt lutar jag åt att vi kanske borde överväga ett kadettsystem under finsk flagg. Att på sätt och vis öronmärka bra praktikanter redan från början. Kadettsystemet skulle vara aulönat.

– Sjöpersonalchef Niclas Seligson / Finnlines

Finnlines flotta består av både ro-ro- och ropax-fartyg.

– Ropax-fartygen, som transporterar passagerare och frakt, består helt och hållet av EU-besättning. Roro-fartygen – som jag ska berätta om i dag – är blandbesättningsfartyg med både EU- och non-EU-besättning.

BLANDBESÄTTNINGSAVTALET INGICKS 2009 I FINLAND

I Finland införde man blandbesättning på fraktfartyg 2009. Rederierna och tre fackförbund inom sjöfarten avtalade tillsammans att en tredjedel av besättningen på ett fraktfartyg kan vara non-EU-besättning och resten ska vara EU-besättning.

– Varför valde man detta system? En gång i tiden var jag också mycket kritisk till det och tyckte att vi nog kunde klara oss med finnar, medger Finnlines sjöpersonalchef Niclas Seligson.

– På fartyget såg man ganska kritiskt på saker och ting, men nu har helhetsbilden ändrats.

Världshandeln är global och konkurrensen är hård. Arbetsmarknadsorganisationerna bar sitt strå till stacken för att bevara Finlands konkurrensförmåga och därmed godkände Finland som sista land i världen användningen av blandbesättning på sina fraktfartyg 2009.

Nu har det gått 16 år sedan blandbesättningsavtalet ingicks. Vad har man åstadkommit med avtalet – om något?

– Jag vågar påstå att det inte skulle finnas några fartyg under finsk flagg utan blandbesättning på fraktsidan. Finland skulle endast ha isbrytare, passagerarfartyg, skärgårdens förbindelsefartyg och några tankfartyg, konstaterade Seligson.

– Finland måste vara konkurrenskraftig och vi måste hitta yrkeskunniga och bra sjömän. Det finns bara inte tillräckligt här i Fin-

land just nu för att fylla alla positioner på fartygen.

Enligt statistik från Sjömanspensionskassan arbetar totalt 6 571 aktiva sjömän på finska fartyg, varav ca 800–1000 är non-EU-besättning. Rederiet Finnlines är en stor arbetsgivare. Största delen av Finnlines EU-personal är finländare, men på fartygen arbetar också estländare och under svensk flagg svenskar. Rederiets non-EU-besättning består huvudsakligen av filippinare.

– År 2004 arbetade 861 personer på Finnlines finskflaggade fartyg, varav 589 var däck- och maskinpersonal och resten cateringpersonal, förklarar Seligson.

– I år sjönk personalantalet något i slutet av september jämfört med året innan, eftersom man sålde fyra fartyg förra året. Rederiet hade samarbetsförhandlingar, men inte en enda person sades upp, utan placerades på rederiets övriga fartyg.

FINNLINES TÄNKER UTÖKA ANDELEN KVINNOR I SIN FLOTTA

75 procent av personalen i Finnlines är män och resten kvinnor. Personalens genomsnittliga ålder är 42 år.

– Vi har för avsikt att utöka andelen kvinnor i flottan inom fem år, speciellt inom de högre seniorpositionerna. Det berättar delvis om en ansvarsfull personalledning, säger sjöpersonalchef Niclas Seligson om målen.

Finnlines investerar i nya fartyg på Östersjön. De gamla fartyg som trafikerar mellan Helsingfors och Travemünde ersätts med nya. De nya fartygen byggs i Kina.

Grimaldi vill satsa stort på passagerartrafiken på Östersjön.

– Fartygen kommer att vara under finsk flagg, vilket är bra. De nya fartygen kommer att transportera dubbelt så många passagerare som dagens fartyg på rutten. Cate-

ringavdelningarna på de nya fartygen blir avsevärt större.

– En liten ökning av bemanningen förväntas också på däcksidan, eftersom de nya fartygen är hybriddrivna och har ny teknik, som ackumulatorer och full beredskap för metanoldrift. Det orsakar utmaningar på personalsidan: var hittar vi framtidens arbetstagare till dessa fartyg? frågar Seligson.

FINSKA FLAGG OCH FÖRBEREDELSE INFÖR KRISER

Finnlines sjöpersonalchef Niclas Seligson betonar hur viktig den finska flaggen är.

– Inte bara för försörjningsberedskapen, utan vi måste även i fortsättningen ha finska sjömän på grund av kristider. Vi måste ha den finska flaggen. Det råder det inget tvivel om, konstaterar han med eftertryck.

Finnlines är ett stort fraktrederi. I dagens geopolitiska världsläge måste man förbereda sig för olika hotbilder.

– Om en krissituation skulle uppstå är finska sjömän befriade från militärtjänstgöring och tjänstgör istället på fartyget. Då skulle man inte längre arbeta 1:1-skift, vilken finländarna gör, utan på fartyget skulle man precis som i land befinna sig vid fronten.

FINNLINES STARTAR LÄROAVTALSUTBILDNING PÅ MASKINSIDAN

Finns det för närvarande tillräckligt med sjömän i Finland för att sköta jobben på fartyg? Finnlines har redan i något år haft svårt att hitta kompetent personal.

– Några ord om framtiden ur bemanningssynpunkt: bristen gäller alla positioner. Det är inte längre fråga om EU- och non-EU-besättning, utan om var man överhuvudtaget ska hitta sjömän i framtiden, berättar Seligson.

– Framför allt på maskinsidan har man stora svårigheter att hitta kompetent maskinbesättning, men även befäl. Än så länge klarar man sig nätt och jämnt på maskinsidan.

– Det kommer fortfarande bra kandidater från skolorna, men vi ser i framtiden att den finska sjömannen – eller låt oss säga den finska sjöfarten som yrke – inte längre är lika intressant som den har varit. Dagens ungdomar värdesätter fritid mer än arbete. Familj och vänner kommer före jobbet. Det är tråkigt. ➤



Det kan jag ärligt säga, att en non-EU-arbetstagare inte är sjuk särskilt ofta. De har mycket låga sjukfrånvarotal.



Niclas Seligson tycker att man borde marknadsföra sjöfartsbranschen och synas mer i sociala medier samt tala i skolorna, där eleverna finns.

– Finnlines kommer också att starta en läroavtalsutbildning på maskinsidan. Rederierna i Finland tar det vidare, och förhoppningsvis kommer även Traficom med, säger Seligson.

INDIEN NÄSTA?

På de finska roro-fartygen kan en tredjedel av besättningen komma från länder utanför EU, dvs. vara s.k. non-EU-besättning. Efter att blandbesättningsavtalet trädde i kraft 2009 har de finska rederierna villigt tagit chansen att ha en blandbesättning.

– All non-EU-besättning har tidsbestämda avtal. Vi har kommit överens om att den maximala arbetstiden på ett fartyg kan vara sex månader i Finland. Någonstans i världen kan arbetstiden t.o.m. vara ett år, jämför Seligson.

– Filippinare som arbetar under finsk flagg får en mycket, mycket konkurrenskraftig lön, om man jämför med kostnadsnivån i deras hemland. Man måste komma ihåg att konkurrensen är global: vi konkurrerar också med andra länder om dessa filippinska sjömän. Man kan redan nu se att det

kommer att vara brist även på filippinare i framtiden.

Vilket land går vi till närmast? frågar Seligson.

– Vi vet att de filippinska sjömännen också kommer att ta slut vid någon punkt. Vilket land går vi till närmast? Är det Indien? Indien har många sjömän. Här har arbetsgivaren verkligen något att tänka på.

Sedan skickar Finnlines sjöpersonalchef en hälsning till fackförbunden.

– Det arbetsgivaren önskar sig av fackförbunden är flexibilitet. I framtiden kommer vi säkert att nå ett läge där vi när vi inte längre hittar EU-besättning skulle kunna rekrytera non-EU-besättning istället – men för en bestämd tid, måste man komma ihåg.

POTENTIAL I POLEN?

Det är inte allt som går att utläsa av sjöpersonalchef Seligsons anförande, direkt eller mellan raderna. Finnlines har trafikerat mellan Sverige och Polen i 1,5 år. I början av november meddelade rederiet att man skulle ha en fortsatt dialog i Polen med den italienska ambassaden för att diskutera investeringar i landet, som den senaste utökningsen av Nordsjötrafiken till Gdynias hamn i Polen på en veckorutt samt ökningen av

passagerarmängden på rutten mellan Sverige och Polen.

Finnlines sjöpersonalchef formulerade sig inställsamt om Polens potential.

– Finnlines hade just under innevarande oktober en stor rekryteringskampanj där de sökte seniorbefäl och personal till däck-/maskin- och elsidan. Vi ville utöka sökningen utanför Norden bara för att se hur intressant Finnlines är som arbetsgivare.

– Jag kan till vår glädje konstatera att vi fick in nästan 200 ansökningar till dessa tjänster och även många ansökningar från finländare. Vi kan dock se att de flesta sökande var från Polen, varifrån det kommer mycket kompetent, högutbildat befäl. Man söker sig också till Finnlines från andra liknande rederier, vilket är positivt.

Polen är stort och ett av de EU-länder som har starkast ekonomisk tillväxt. Det har pumpats in mängder med EU-pengar i Polen, vilket syns i form av skyskrapor och byggprojekt. Polens befolkning är ung. Från Polen kan man ta sig överallt – men i extasen gäller det att komma ihåg att man också tagit sig in i Polen. Därför är landet ett av de mest upprustade länderna i Europa: polackerna har bestämt sig för att ingen längre ska marschera över dem. Polen tillhörde länge det f.d. östblocket, vilket man trots allt måste komma ihåg. ⚓

SJÖFARTSFÖRBUNDET, SJÖSTRATEGIFORUMET 2025

Indien nästa?

De finska sjömännens arbetsplatser har bemannats med filippiner. Nu har rederierna upptäckt att det inte finns tillräckligt med inhemsk arbetskraft – och snart visst inte filippinsk heller.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Finland var ett av de sista länderna i Europa som tillät användning av arbetskraft från länder utanför EU eller Europeiska ekonomiska samarbetsområdet inom sjöfarten och som införde det s.k. blandbesättningsavtalet 2009. Blandbesättning innebär att en tredjedel av besättningen på ett finskt fraktfartyg kan komma från länder utanför EU eller EES, dvs. vara s.k. non-EU-besättning. Resterande vakanser (arbetsplatser) på fartyget bemannas med EU-besättning. EU-besättningen kan bestå av inhemska arbetstagare, men också av arbetstagare från andra EU-länder.

VARFÖR INGICKS BLANDBESÄTTNINGSAVTALET?

I vår närmaste konkurrent Sverige har man använt blandbesättning sedan länge. Fraktfartyg från främmande länder seglar till finska hamnar och har i regel blandbesättning.

Med sammanbitna tänder och som svar på den internationella konkurrensen var tre fackförbund inom sjöfarten (Sjömans-Unionen, Skeppsbefälsförbundet och Maskinbefälsförbundet) tvungna att bevilja blandbesättning på finska fraktfartyg för att fartygen inte skulle flaggas ut till länder med lägre arbetskraftskostnader, där blandbesättning varit vardag i flera år.

Blandbesättningsavtalet har gällt i snart 20 år i Finland. Enligt de finska fraktrederierna har blandbesättning tryggt den finska sjöfartens kontinuitet och fraktfartygen har inte flaggats ut till andra billigare länder. När blandbesättningsavtalet ingicks var tanken att bevara – men också öka – antalet arbetstillfällen.

MAN HAR LYCKATS BEVARA det finska tonnaget men det har knappt skett någon ökning, utan antalen på fartygen har tvärtom sjunkit de senaste åren: I slutet av

2009, när blandbesättningsavtalet ingicks, seglade 114 fartyg registrerade i handelsfartygsförteckningen under finsk flagg. Den 1 januari 2025 fanns 96 fartyg i den finska handelsfartygsförteckningen.

Driftkostnaderna för ett fraktfartyg består av fartyget och dess underhåll, bränslekostnader, olika myndighetsavgifter och personalkostnader. Det förs inte särskilt många förhandlingar med myndigheterna om t.ex. hamnavgifterna, och bränsleleverantörerna har också ett visst övertag vid förhandlingarna om priser. Vad ska man då dra in på? Fartygets besättningskostnader.

BESÄTTNINGSKOSTNADERNA på ett fraktfartyg utgör i verkligheten bara en del bland alla andra kostnader. Trots det fokuserar rederierna på att minska fartygens besättningskostnader. Man har nog aldrig åkt till Sköldvik för att förhandla med direktören för Neste om bränslepriserna, som ju ➤

ändå utgör en större andel av fartygets driftkostnader än besättningskostnaderna. Förhandlingarna skulle sannolikt vara tuffa: ta det eller lämna det eller borra själv i Bottniska viken. Man kan inte längre köpa billigt bränsle från Ryssland, så dagens bränsleleverantörer kan välja sina priser och fartygen måste ju köra.

DÄRMED ÅTERSTÅR FARTYGENS besättningskostnader att förhandla om. Genom årtiondena har det blivit praxis för rederierna, och även företag i land, att ge personaldirektören i uppdrag att hitta besparingar i besättningskostnaderna. På riksmedlarens byrå är man redo att sitta långa kvällar och förhandla om procent vecka ut och veckan in, trots att besättningskostnaderna ofta är en medelstor, men oundviklig kostnad för rederiet. Det vettigaste vore att avtala om bra arbetsvillkor utan övermod från något håll. Då skulle man inte heller lägga resurser eller tid på konflikter där slutresultatet många gånger utgör en liten del jämfört med rederiets andra löpande kostnader.

Personalresurserna på rederiernas kontor är små. På borden ligger en stor hög med ärenden som ska skötas och som rör fartygsbesättningarnas arbetsförhållanden och förbättring av deras arbetshälsa. Rederiernas personalförvaltning borde också satsa på att utveckla tillgången till framtida inhemska sjömän.

NÄRBLANDBESÄTTNINGSAVTALET ingicks 2009 var de finska fraktrederierna snabba med att utnyttja möjligheten till blandbesättning: varje gång ett nytt eller äldre fartyg registreras under finsk flagg avtalar sjöfartsfackförbundet och rederiet om fartygets besättning, dvs. förhandlar i praktiken om hur fartyget ska bemannas, alltså hur arbetsplatserna ska fördelas mellan besättningen. En tredjedel av vakanserna går till filippinare. Går tjänsten som kock, maskinreparatör eller matros till en finländare eller filippinare? Det blir konflikt mellan sjöfartens fackförbund och rederiet, som försöker maximera användningen av blandbesättning.

Under finsk flagg, men också ute i världen, har man rekryterat non-EU-besättning från Filippinerna. En del av rederierna har en egen bemanningsagent på Filippinerna. Filippinerna ger världen sjukskötare och sjömän, men efter coronapandemin har man kunnat skönja en del utmaningar även i tillgången till filippinska sjömän. På sikt kommer även denna ström att sina och ryktena säger att en del av fraktrederierna kanske hämtar arbetskraften från Indien framöver.

Indien är vid sidan av Ryssland och Kina en kärnvapenstat. Liksom USA vill Ryssland och Kina ta sig till den arktiska regionen, men Indien är med sin befolkning på en miljard också en stormakt och vill ha sin andel av de arktiska naturresurserna, även om det inte annonserats så mycket offentligt. Indien erövrar rymden. Medborgarna i totalitära stater är på basis av sin nationalitet förpliktade att agera för sitt hemland om ordern kommer.

Två tredjedelar av besättningen på finska fraktfartyg är EU-sjömän. Hur fördelas dessa vakanser? De finska sjömännen måste

konkurrera om arbetsplatserna med sjömän från andra EU-länder. Man har märkt att om en finländare och en arbetstagare från ett annat EU-land, som t.ex. en estländare, har kommit lika långt i en arbetsintervju så ger rederiet slutligen platsen till den utländska arbetstagaren. På så sätt har man med tiden – liksom i smyg – bemannat fraktfartygen under finsk flagg med andra än finska sjömän. Av en besättning på sju, åtta män på ett fraktfartyg under finsk flagg kan i dag två vara finländare: den ena är matros och den andra maskinchef, om man lyckats rekrytera en sådan i Finland.

REDERIERNAS EGEN bemanningspolitik har lett till att finska sjömän måste konkurrera om jobben – och till råga på allt om tidsbestämda jobb – med utlänningar, vilket har minskat branschens attraktionskraft. Ungdomar som utexamineras från sjöfartsläroanstalter eller äldre sjömän har med sin kompetens lättare fått arbete och även längre avtal i land utan att behöva slåss om platserna. Elektriker och personal

från maskinsidan har sökt sig till jobb i land. Utmaningarna tar inte slut där för sjöfartsbranschen, utan det råder också brist på arbetskraft på fartygens ekonomisida, där man kan se tecken på tillväxt. Var kan man rekrytera kompetenta fartygskockar och ekonomibiträden till fartyget?

PÅ SJÖFARTSFÖRBUNDETS Sjöstrategiforum 2025 berättade rederiet Finnlines sjöpersonalchef **Niclas Seligson** att rederiet ”på prov” rekryterat besättning från länder utanför Norden, som Polen. Rederiet har svårt att hitta tillräckligt med kompetent personal till de nya fartyg som ska sättas i trafik, så man söker en lösning i Polen. Det är nästan slut på filippinare, så jakten på arbetskraft fortsätter i Asien i Indien och i Europa i Polen.

Situationen där man fraktar arbetskraft till fartygen från andra sidan jorden – och tydligen också från andra sidan Östersjön – har orsakats av rederierna själva. Man har inte satsat på sätt att trygga tillgången till inhemska sjömän i tillräcklig utsträckning.

Man har gjort slut på de filippinska sjömännen och enligt rederierna finns det inte heller tillräckligt med arbetskraft i Finland till arbetena på finska fartyg. Man kan undra om de finska rederierna har målat in sig i ett hörn. Då det inte går att ta sig ut letar man efter den lättaste utvägen ur krisen, dvs. föreslår en utökning av blandbesättningen från dagens en tredjedel av besättningen från länder utanför EU. Fungerar det för den finska staten, som har framfört sin oro av försvarsmässiga skäl, att arbetskraft från totalitära stater utgör ett nationellt säkerhetshot?

MAN KAN INTE HELLER se med blida ögon när det statliga kinesiska bolaget Cosco Shippings fartyg transporterar frakt till finska hamnar. Cosco meddelade i november att de satt 29 nya fartyg i trafik. Konkurrensen om naturresurserna i de arktiska regionerna hårdnar. Finland ska vara självförsörjande och alert och ska sköta sitt eget tonnage och de finska sjömännen, som man måste få fler av. Det handlar om värderingar, vilja och marknadsföring. Det vet rederierna mycket väl. ⚓



Kära (skepps)dagbok

SJÖMANNEN: I det föregående numret av tidningen Sjömannen, 4/2025, skrev man i denna spalt om behandlingen av uppgifter om hälsotillstånd och om fartygsapoteksföreståndarens och befälhavarens sekretessplikt. Det väckte följande fråga: Vad sägs i lagar och förordningar om att föra skeppsdagbok och om anteckningarna som görs i den? Vilka får göra eller läsa anteckningar i skeppsdagboken? Vilka personuppgifter kan man anteckna i skeppsdagboken?

JURISTEN: 18 kapitlet i sjölagen (674/1994) innehåller allmänna bestämmelser om dagböcker på ett fartyg. Ytterligare innehåller miljöskyddslagen för sjöfarten (1672/2009), lagen om fartygspersonalens arbets- och boendemiljö samt mathållningen ombord på fartygen (395/2012) och lagen om fartygsapotek (584/2015) bestämmelser om särskilda dagböcker. Fartygets typ, storlek och trafikområde avgör vilka och vilken typ av dagböcker som ska föras på fartyget (t. ex. kan skepps- och maskindagbok föras kombinerad eller separat).

Transport- och kommunikationsverket Traficom har utfärdat närmare bestämmelser om dagböcker och hur de ska föras (<https://www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/fartygs-dagbocker>). Dagboken förs antingen i ett elektroniskt system eller manuellt på papper. På Traficoms webbplats finns dagboksmallar och anvisningar för hur man fyller i dem, som redaren kan använda för att låta trycka dagböcker. Det elektroniska dagbokssystemet ska vara godkänt av Traficom.

Fartygets befälhavare ska se till att ovan nämnda dagböcker förs på fartygets arbetsspråk eller på engelska på fartyget. Dagboken förs av den person i fartygets besättning som vid var tid ansvarar för vakten. Anteckningarna (inklusive bilagor) görs i tidsordning per vaktshift och den som gör anteckningen bekräftar den med sin signatur. Fartygets befälhavare går också igenom och godkänner dagboksanteckningarna minst en gång i veckan.

Enligt 18:4 i sjölagen ska det i skeppsdagboken föras in uppgifter om vad som sker på fartyget under resan och i hamnen. Traficoms bestämmelse innehåller en icke uttömmande förteckning över sådana uppgifter. De gäller bl.a. fartygets rutt och -plan, säkerhet, vaktarrangemang, bemanning och undantag i dem, väderförhållanden samt t.ex. proviantering eller myndighetsåtgärder i hamnen.

I dagboken ska det dessutom föras in uppgifter som kan vara till nytta för redaren, lastägaren, försäkringsgivaren eller någon annan vars rättigheter kan påverkas av händelser under resan. Någon annan kan vara bl.a. vem som helst i besättningen eller en passagerare. Om t.ex. en arbetstagare har getts en skriftlig varning som det har gjorts en anteckning om i skeppsdagboken har arbetstagaren rätt att få en anteckning i skeppsdagboken om att han eller hon har lämnat ett skriftligt svar på sin varning. Lastägaren är intresserad av varför lasten förstördes under resan och försäkringsgivaren av i vilka förhållanden och när en olycka inträffade för att avgöra om det är fråga om ett olycksfall i arbetet. Annan lagstiftning innehåller också separata bestämmelser om skeppsdagbokens anteckningar.

En anteckning, sida eller bilaga i en skeppsdagbok får inte tas bort eller göras otydlig. Den som för dagboken ska korrigera sina felaktiga anteckningar vid en lämplig punkt med en ny anteckning eller bilaga. Av korrigeringen ska framgå när korrigeringen gjordes,

korrigeringens innehåll och vem som gjorde den. Enligt 11:4 § i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) ska fartygskommissionens sammanträde antecknas i skeppsdagboken och protokollet över sammanträdet ska bifogas. Om protokollet saknar t.ex. en anteckning om kommissionens beslut eller underskrift ska det korrigeras på vederbörligt sätt. Övriga bilagor är bl.a. rapporter från utrustning som registrerar fartygets navigerings- eller väderförhållanden samt kopior av handlingar om lastning eller olika inspektioner (bostadsutrymmen, livsmedelsförsörjning, hushållsvatten). Det är oerhört viktigt att uppgifterna är korrekta och sanningsenliga, eftersom dagboksanteckningarna används som bevis.

När skeppsdagboken förs i ett elektroniskt system kan det endast läsas och anteckningar kan endast göras av en arbetstagare som har behörighet och lösenord till systemet i fråga. Om en skeppsdagbok på papper ligger öppen på ett bord på kommandobryggan kan vem som helst som besöker kommandobryggan se anteckningarna i den. Utgångspunkten ska vara att skeppsdagboken endast läses, hanteras och följs av de som har rätt att göra anteckningar i den och av fartygets befälhavare.

Enligt 18:5 i sjölagen ska *envar få sådana uppgifter om en dagboks innehåll som hans rätt är beroende av*. Det innebär att man på begäran ska överläta ett utdrag eller annan information från skeppsdagboken till arbetstagaren eller en person som denne befullmäktigat för t.ex. en tvist som rör arbetsförhållandet eller ett skadeståndsanspråk. Rättens beskaffenhet är inte begränsad i lagen.

Känsliga *personuppgifter* kan lämnas ut från dagboken endast med vederbörande persons samtycke eller om det är nödvändigt för att fastställa, göra gällande, försvara eller avgöra rättsliga anspråk. Känsliga personuppgifter (t.ex. uppgifter om hälsotillstånd eller resultatet av ett utandningsprov) kan alltså antecknas i skeppsdagboken om det är nödvändigt på grund av orsaken till och syftet med anteckningen. En *personuppgift*, vanlig eller känslig, kan endast antecknas om *användningsändamålet med anteckningen och anteckningens nödvändighet kräver det och förutsatt att minimiprincipen iakttas*. Om t.ex. arbetsavtalet för en matros avslutas antecknas i skeppsdagboken arbetstagarens namn och om arbetstagaren sades upp eller om arbetsavtalet hävdes. Däremot behöver man inte ange personbeteckning eller beskriva skälet till avslutandet, eftersom dessa uppgifter finns i andra handlingar.

Redaren ansvarar för att *förvara* dagboken. Anteckningarna i dagboken ska förvaras i *minst tre år* från den sista anteckningen och dess bilagor i minst tre år från bilagans datum. Om en händelse som antecknats i dagboken gäller en pågående rättegång ska dagboken förvaras tills ärendet avgjorts och vunnit laga kraft. Redaren ska, oavsett dagbokens form, säkerställa att allmänna principerna för behandling av uppgifter såsom uppgifternas tillgänglighet, användbarhet, integritet och oföränderlighet uppfylls under hela förvaringstiden och att uppgifterna inte kan försvinna eller förstöras t.ex. på grund av en elektrisk störning eller ett annat tekniskt fel. ⚓

SANNALEENA KALLIO

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



RABN – M/S EMILIE

Befälhavare Henri Nukari och maskinchef Kalle Tuovinen i Lovisa hamn.

De finska torrfraktfartygen M/s Emilie och M/s Prima Lady körde flis från Lovisa

Den 4 oktober 2025 låg två finskflaggade torrfraktfartyg i Lovisa hamn: Rederiet RABN:s M/s Emilie och rederiet Prima Shippings M/s Prima Lady. Två finska fartyg i Lovisa hamn på samma gång är en glädjande syn.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

M/s Emilie ankom Lovisa på morgonen. Fartygets däcksluckor är öppna. Den stora hamnkranen öser ombord flis, som jämnas ut i lastrummet med en mindre lastare.

Henry Nukari har varit befälhavare på M/s Emilie i drygt nio månader. Innan det arbetade han på rederiets fartyg M/s Baltic Amelie och M/s Odda Marie.

– Vi kom till Lovisa från Muuga och innan det var vi i Ingå. Vi lastar flis i Lovisa och

transporterar det till Wismar i Tyskland, berättar befälhavare Nukari.

Det tar drygt två dagar att ta sig från Finland till Tyskland över Östersjön, beroende på vädret. I början av oktober härjade stormen Amy i Norge och Sverige. I Norge har man inte upplevt liknande vindar på 25–30 år. Rester av stormen förväntas också nå Finland. Hur känner besättningen om att åka iväg över Östersjön när vindarna tilltar mot kvällen?

– I Lovisa väntar vi fram till kvällen för att se hur läget ser ut, även om vi lastar klart

fartyget innan det blir mörkt. Vi tänker åka fram emot natten, men kollar ändå väderprognosen innan vi åker. Stormvindarna förväntas avta fram till nästa dag.

– Utanför Gotland har man utlovat vågor på fyra meter. Det är inte så skrämmande, men visst skulle vi hellre låta bli att åka. I Norge har de visst sju meter höga vågor – dit åker inte någon, konstaterar befälhavare Nukari om stormen.



RABN – M/S EMILIE

Sju personer, två praktikanter

M/s Emilie har en besättning på sju personer och utöver det två praktikanter.

– Det är bra att rederiet tar med praktikanter. På så sätt tryggar vi kontinuiteten och säkrar framtiden.

Maskinchef **Kalle Tuovinen** kommer upp till mässen från maskinrummet.

– Jag började som maskinchef på M/s Emilie för en dryg vecka sedan, berättar Tuovinen.

– På ett fartyg av den här storleksklassen är jag ensam i maskinrummet, vilket kräver en del inläring. På de tidigare fartygen var det mer besättning på maskinsidan.

M/s Emilie är knappt 90 meter lång och drygt 14 meter bred. Nu lastar man ombord 6 000 kubik flis.

– Fartyget har en huvudmaskin av märket Caterpillar och har ingen axelgenerator. Vi måste hela tiden köra hjälpmaskinen för att få el, förklarar maskinchef Tuovinen.

Till Lovisa hamn kommer huvudsakligen utländska fartyg. Lördagen den 4 oktober ligger två fartyg i Lovisa för att lastas och båda är finska. Det ena, som lastar ombord flis, är Prima Shippings M/s Prima Lady. Det är glädjande att se två finska fartyg på samma gång i hamnen.



Matros Alan Chavez (till vänster) och lättmatros Darius Daral i Lovisa hamn i oktober 2025.

Matros Alan Chavez (till vänster) arbetade tidigare på det nederländska rederiet Wagenborg, vars fartyg åkte till Torneå. Nu har han sitt tredje arbetsavtal med det finska rederiet RABN. – Vinterförhållandena på Östersjön är hårda, speciellt nära Kemi i Bottniska viken. Ibland har vi klämts fast i isen och väntat på att isbrytaren Otso ska hjälpa oss komma loss. – När isbrytaren kommer fäster vi fartyget i isbrytarens bogsergaffel (bogservajer/keypolar).

Matros Alan Chavez och lättmatros Darius Daral: På ett finskt fartyg är alla bröder oavsett varifrån man kommer

BEFÄLHAVARE HENRY NUKARI

inledde sina studier på sjöfartsskolan i Stockholm 2007 och har sedan dess arbetat till sjöss. Nukari fortbildade sig vid sidan om jobbet och utexaminerades från Ålands högskola 2015–2016. Sedan dess har han arbetat på småtonnage.

– Först arbetade jag på ett rederi från Borgå. Jag gjorde ett gig i Asien, där vi hämtade ett fartyg till Finland. Fartyget var inte nytt och sjöresan från Asien var lång och innehållsrik.

– År 2017–2018 började jag på rederiet RABN, först som överstyrman och nu som befälhavare. Jag trivs bra och har en bra relation till kontoret: om jag har frågor är det bara att ringa, förklarar Nukari.

– Vi kör hämtfrakt längs Östersjön, men ibland åker vi till Nordsjön. Emellanåt seglar vi också till större städer som

Gdansk, Köpenhamn, Landskrona och Karleby.

Törnen på torrlastfartyget är långa. Befälhavare Henry Nukari ordnar möjligheter för besättningen att gå i land, om arbetet tillåter.

– Vi försöker hinna gå i land lite, om det funkar med tanke på arbetet. Överstyrmannen och styrmannen har ofta fullt upp i hamnarna, men däckspersonal och befälhavaren kan ha lite mer tid att sticka inom land. Fartyget har cyklar som man kan ta med sig ut på stan. Vi har också precis skaffat elskotrar som man kan åka och handla med om man inte orkar trampa.

– Sjömanskyrkan besöker också fartyget och tar vid behov med oss till bastun och andra ställen. Ibland kan vi sitta i mässen och se en film tillsammans och småprata.

MASKINCHEF Kalle Tuovinen bor i Kontiolax i Norra Karelen.

– Jag jobbade en gång i tiden på en fabrik, men de flyttade till Kina och Indien, så jag fick göra en "livsstilsförändring". Jag började på sjöfartsskolan för 19 år sedan, berättar Tuovinen.

– Jag har bara seglat på finska fartyg. Jag jobbade ett par år på Medelhavet och ett par år i Karibien, i övrigt har jag seglat i Europa. Medelhavet är den bästa platsen för en sjöman. Klimatet är bra och det finns mycket att se. Än i dag seglar finska fartyg på Medelhavet.

Lättmatros **Darius Daral** arbetar för första gången på ett finskt rederi. Rederiet heter RABN, i vardagstal "Räb-bin". Fartyget heter M/s Emilie.

– Jag har jobbat i sex månader och väntar nu på att få komma hem till Filippinerna. Jag är riktigt nöjd med arbetet på det finska rederiet. Här behandlas besättningen lika och ingen står högre än någon annan, berättar Daral om sitt första arbetspass under finsk flagg.

För nordbor är jämlikhet en självklarhet. I många andra länder behandlar man människor utifrån deras ställning.

– Finländarna har utsetts till världens lyckligaste folk, säger Daral.

– Det beror säkert på att alla behandlas lika här och att det inte finns några lägre kast. Jag började arbeta under finsk flagg för drygt fem månader sedan och inte en enda medlem i befälet har skrikit åt mig eller trakasserat mig, vilket kan hända under andra flagg.

– Jag har också märkt att om det finska befälet litar på däckspersonalen så ger de oss frihet att arbeta självständigt. Man litar på oss. Det är ett drag som jag uppskattar väldigt mycket.

Filippinerna är mer sociala och livligare än finländarna.

– Vi har anpassat oss till att finländarna behöver sitt eget utrymme och tystnad. Det betyder inte något och är inte stötande, utan en kulturskillnad. Var och en har sitt eget utrymme och sin egen privata sfär på fartyget.

Darius Daral har tidigare seglat i Norden under andra flagg.

– Detta är första gången som jag bara seglar på Östersjön, och vi har inte lämnat Danmarkssundet.

Det är gemytligt att segla på Östersjön på sommaren.

– Jag tycker om Östersjön. På sommaren är det mindre sjögång här än på Nordsjön.

Trakterna kring framför allt Storbritannien är stormiga.

Om fartyget är i hamn och besättningen är ledig kan de gå en tur i land. Man begränsas inte från att lämna fartyget under finsk flagg så länge man sköter sitt jobb.

– Torrraftfartygen kör ofta till mindre hamnar som ligger avsides och där det är långt till en stad.

I Lovisa är besättningens "keypoint" Lidl.

– Från hamnen är det fem kilometer till Lidl. Vi har cyklar och en elskoter som vi kan använda. Fartyget kommer ofta till Lovisa när det är mörkt. Det enda som är öppet då i Lovisa centrum är en pizzeria, där vi har ätit ibland.

Torrraftfartygen kör frakt till olika hamnar på Östersjön, både stora och små.

– Tallinn, Åbo och Kotka är trevliga hamnar, för där kan man ta sig i land och det finns också en del att se. ➤

M/s Prima Lady besökte Valko i Lovisa

Så nära, men så långt bort. I Lovisa hamn ligger det i början av oktober två finska fartyg som kan se varandra men som inte kan besöka varandra. Det är ju alltid intressant att veta vilken typ av och hur stor besättning det andra fartyget har, den här gången Prima Shippings M/s Prima Lady.

M/s Prima Lady har en besättning på åtta man. En del fartyg i samma storlek kan ha en besättning på bara sex män. – Vi är nöjda med att vi också har en andre styrman, vilket är viktigt även med tanke på vilotiderna och eftersom vi just nu kör kortare resor, berättar befälhavare **Ahti Roosleht**.

Roosleht kommer från Ösel. Bredvid honom sitter överstyrman **Vadim Goltsev**, som kommer från Ryssland men som har bott i Finland i 20 år och arbetat här i 7–8 år.

Arbetet till sjöss erbjöd en väg till "omvärlden"

Fraktfartyg av M/s Prima Ladys storlek är viktiga för Finlands försörjningsberedskapstransporter, eftersom de kan köra även till små hamnar.

– Tänk dig, en estnisk befälhavare sköter finska transporter, skrattar befälhavare Ahti Roosleht diskret och preciserar: men det gör vi, det är vårt jobb.

Människan har seglat över Finska viken från Finland till Estland och tillbaka i alla tider och kommer att fortsätta att göra det. Själsfrändskapet är starkt.

– Arbetet till sjöss erbjöd en möjlighet att komma ut i "världen" från Estland, då Estland var en del av

Sovjetunionen. Det räckte inte med sjöfartsstudier, utan man var tvungen att vara medlem i Komsomol för att ha en chans att arbeta till sjöss.

Hamnaren och skäran börjar återigen skymtas vid de baltiska och finska gränserna. Estland och Finland stärker sina gränser, men sjötransporterna måste också tryggas. Fartyg av M/s Prima Ladys storlek kan köra längs kusterna och i inlandet till ställen som andra fartyg inte når.

– Med M/s Prima Donna har vi kört till platser i Finland som inte ens har en ordentlig hamn eller kaj. Vi har förtöjt fartyget vid träd. Det är inte något problem, säger befälhavare Roosleht medan överstyrman Goltsev nickar intill.

Roosleht minns hur han i början av sin karriär gjorde en utmanande resa till en

Befälhavare Ahti Roosleht (till höger)



"vass" i Kimitoön, dit man transporterade fin sand som råvara till ett glasbruk. Som tur är fastnade man inte själv.

Det stora fartyget glider rakt igenom Trollhättans stad

Enligt överstyrman Vadim Goltsev känner besättningen även till de inre vattenvägar i Sverige.

– Ibland åker vi till svenska insjöar, som Vänern. Det ger fin variation. Resan tar fem dagar och längs vägen åker vi genom kanaler och slussar, totalt fem stycken.

Kanalen går rakt igenom Trollhättans stad.

– Det är säkert intressant att följa utifrån när det stora fartyget seglar genom staden, småler Goltsev.

Trollhätte kanal förbinder Göta älv med Vänern. Kanalen är 82 km lång, varav 10 km är grävd och sprängd kanal. Själva kanalen är ganska smal.

– Lotsarna kör fartyget i slussarna, där det bara är en meter från fartyget till väggarna, bekräftar befälhavare Roosleht.

I England och Irland

Rederiet Prima Shippings fartyg transporterar också last till Irland.

– Fartygen i vårt rederi har redan kört några år på Nordsjön och i trakterna kring England och Irland, vilket ger trevlig omväxling eftersom havsresorna är längre.

– Den här gången tog M/s Prima Donna vår last från Sverige, transporterar den till Zeebrugge och fortsätter sedan till Irland. Resan tar sju dagar. På Irländska sjön är det storm varannan dag även på sommaren. Vindstilla är det extremt sällan.

Grusrally till Estland

Nu befinner sig M/s Prima Lady alltså i Lovisa.

– Det känns som evigheter sen vi senast åkte till Lovisa. Härifrån åker vi till Ingå, varifrån vi kör s.k. grusrally till Estland: Till Muuga, Bekker och Vene Balti, förklarar Roosleht.

Från Finland transporterar man granit, som används vid byggandet av Rail Baltica. Resan över Finska viken tar fem timmar enkel väg.

– Estland har bara kalksten och ingen hård granit, så därför importerar man det från Finland. Granit används också för att bygga vägar, berättar befälhavare Ahti Roosleht.

Sedan ringer hans telefon.

– Jaha, nu kom orden. Vi har 15 minuter till avgång. Nu åker vi längs kusten till Ingå för att hinna undan en storm som kommer från Norge och som förväntas nå Finland på kvällen. ⚓

ISBRYTARE PÅ ÖNSKELISTAN:

Tomten kom tidigt till varven

Isbrytaryran drog fram som en höststorm över Finland. Kommer det fler beställningar till Finland i framtiden eller försvinner jobben och kompetensen till Nordamerika?

TEXT JUHA GRANATH BILDER SAANA LAMMINSIVU & AALTO-UNIVERSITET

Hösten i Finland lystes upp av isbrytarbeställningar från USA och Kanada. Politiker, näringslivschefer, leverantörer och de små parlamenten på lokala barer firade julen i förskott och höjde vårt lands överlägsna kompetens till skyarna.

Lovorden tog aldrig slut. Finlands ställning som stormakt inom skeppsbyggnad stärks, beställningen tros medföra 10 000 årsverken till landet, ett visitkort till den arktiska regionen, en enorm nyhet för den finska sjöfartsindustrin. Finland blev på en gång större än sin storlek.

Däremot hördes också bekymrade viskningar mitt bland hurraropen. Kommer kompetensen att försvinna till Nordamerika? Detaljerna i avsiktsförklaringen är oklara, användningen av fartyg för borrhning av olja och gas i de arktiska havsområdena medför

en miljörisk, är handelspartnern USA:s demokrati i fara?

Få mindes den lilla nyheten som kom i somras, enligt vilken Finland fick 42 miljoner från EU till den nya isbrytaren Aino. Fartyget utgör början på ett planerat gemensamt projekt mellan Sverige och Estland för att förnya ländernas isbrytarflotta.

Hörs det fler hurrarop eller bekymrade viskningar? De visar sig de närmaste månaderna.

TILL SKATUDDENS KAJ

Vid kajen i Skatudden i Helsingfors ligger en gedigen rad med isbrytare och väntar på att issäsongen ska börja. Havet fryser först i Bottenviken. Först åker lättare utrustning dit och när förhållandena blir svårare kommenderas

robustare isbrytare dit för att hjälpa till.

– Vi kommer överens om fartygets avgångsordning med vår serviceleverantör Arctia och Alfons Håkans. Vårt samarbetsavtal med Sverige ger oss dessutom möjlighet att operera som en helhet i Bottenviken och Kvarken, säger Trafikledsverkets sjötrafikdirektör **Elisa Mikkolainen**.

Trafikledsverket ansvarar för myndighets- och beställaruppgifterna i anslutning till den finska vintersjöfarten och för koordineringen, utvecklingen och styrningen på riksnivå. Specialuppgiftsbolaget Arctia ägs av finska staten och ansvarar för att den finska vintersjöfarten fungerar smidigt och för dess försörjningsberedskap.

Vår isbrytarflotta består av nio fartyg. Den äldsta av dem, Voima, är redan över 70 år.



SPOTIFY.COM / MERIMIESRADIO

Jäänmurto murroksessa:
haastateltavana Väyläviraston
vesiliikennejohtaja Elisa Mikkolainen



– Isbrytarna är i gott skick. De är välködda och väl underhållna. Men visst syns tiden och åldern på dem, då den äldsta brytaren är 70 år och andra 50 år, säger Elisa Mikkolainen.

Lilla Finland följer i stora USA:s och Kanadas spår. Trafikledsverket förbereder ett investeringsprogram för isbrytningsutrustning för Finland under kommunikationsministeriet. Programmet startar med byggandet av en ny isbrytare i klass B+, Aino.

Trafikledsverket planerar att starta byggandet av Aino 2026 och få klart den på tre år.

– Vi har tre olika konceptplaner på gång tillsammans med Aker Arctic. Vi har testat dem i Akers testbassäng sedan i höstas. Vi analyserar resultaten för fullt och funderar på vilken av dem som skulle vara tillräckligt effektiv och kostnadsmässigt bra för oss. – När vi har valt det lämpligaste konceptet, förhoppningsvis i början av nästa år, ska vi konkurrensutsätta varven. Vi har en öppen dialog med t.ex. serviceleverantörerna om vilka egenskaper vi vill att fartyget ska ha, säger Elisa Mikkolainen.

Finland och Sverige utsåg i början av året en arbetsgrupp till båda länder för att få en bild av ländernas behov av isbrytning och isbrytare. Kom ni överens, sjötrafikdirektör Elisa Mikkolainen?

– Arbetet har fått en bra start. Tillsammans med svenskarna funderar vi bl.a. på för vilken typ av världsbrytarna byggs, vilka behov näringslivet och försörjningsberedskapen har, hur framtidens handelsflottor kommer att se ut och hur isförhållandena kommer att utvecklas.

– Målet är att få klart den första versionen av det nationella investeringsprogrammet i år. Svenskarna gör sin del på andra

sidan viken. Sedan jämför vi dem och funderar på hur framtiden ser ut.

De finska varvens orderböcker sväller av kryssar- och isbrytarbeställningar i miljardklass. Kommer varven att ha tid för Aino, som planerats för Östersjön och som staten har beviljat ett mandat på 170 miljoner euro och EU finansiering på 42 miljoner euro?

– Varven i Finland har försäkrat att de har kapacitet att bygga även Aino. Den finska sjöfartsindustrin klarar av att utföra flera projekt omlott, på tvärs och samtidigt, intygar direktör Mikkolainen.

PÅ HELSINGFORSVARVET

På Helsingforsvarvet inledde man i augusti byggandet av den första isbrytaren som ska levereras till Nordamerika, Polar Max. Projektet fick ytterligare fart i november då arbetet med att bygga fartygets stålblock inleddes på varvet i Björneborg.

– Avtalet är värt över 500 miljoner euro. Vårt mål är att skapa 500 nya arbetstillfällen i Helsingfors och 150 i Björneborg, säger **Antti Leino**, direktör för samhällsrelationer vid Helsingforsvarvet och det kanadensiska varvsbolaget Davie.

Skrovet, maskinerna och framdrivningssystemet till 138,5 m långa Polar Max som beställts av den kanadensiska staten monteras på Helsingforsvarvet, som ägs av kanadensiska Davie. Arbetena i Finland kommer att ta 26 månader. Därefter kommer det halvfärdiga fartyget att transporteras till Quebec för att färdigställas.

– Polar Max är det första myndighetsfartyget som beställts i Finland av Nordamerika. Naturligtvis hade Helsingforsvarvet kunnat bygga fartyget helt och hållet i Finland. I Kanada har man kanske ännu inte politisk beredskap att beställa ett helt fartyg från utlandet, säger Antti Leino.

Polar Max är resultatet av finsk konstruktion. Det mångsidiga fartyget kommer att användas i kanadensiskt territorium för säkerhetsuppgifter, vetenskaplig forskning, miljöskydd, bekämpning av oljespill och vid nödbogsering.

– Formen på skrovet har konstruerats av Aker Arctic. Resten har till största delen åstadkommits av 140 fartygskonstruktörer vid Helsingforsvarvet. Även om vi inte bygger hela fartyget är detta ett stort uppdrag och kan jämföras med att bygga ett helt fartyg.

Kanada låter bygga 22 isbrytare, varav ytterligare sex utöver Polar Max har beställts från Davie. Dessa sex medeltunga brytare är mindre än Polar Max och byggs i Kanada.

Det finska ingenjör- och konsultföretaget Elomatic har redan fått ett avtal för Davies varv Seaspan i Kanada. Hur stor användning har man där för finsk kompetens, Antti Leino, direktör för samhällsrelationer vid Davie?

– Jag kan inte riktigt kommentera det... men det vore konstigt om den finska sjöfartsindustrin inte vore med och byggde även dessa fartyg.

– Finland har ett helt fantastiskt sjöfartsindustrikuster, men vi tänker onödigt ofta att det bara finns kompetens i Finland. Man kan också i Kanada, och Finland gynnas också av detta samarbete som korsar Atlanten.

Direktör Leino påminner att styrkan hos Helsingforsvarvet är att man hela tiden försöker skaffa nya skeppsbyggnadsprojekt. Det finns ett utbud för såväl brytaren Aino, som är avsedd för Östersjön, som för brytare som är avsedda för arktiska regioner.

– Helsingforsvarvet har enastående beredskap att ta emot nya beställningar, och att Björneborgs varv nu ansluter sig ➤



Lokalerna i Aalto-universitetets institution för sjöfartsteknik och arktisk teknik i Otnäs i Esbo har en isforskningsbassäng, Aalto Ice and Wave Tank.

till Davie ger oss förmåga att producera eget stål och egna block.

– En annan styrka inom den finska sjöfartsindustrin är det nära samarbetet med företag och läroanstalter såsom Aalto-universitetet. Framtiden för skeppsbyggande ser ljus ut, försäkrar Leino.

I BASSÄNGEN PÅ AALTO

Lokalerna i Aalto-universitetets institution för sjöfartsteknik och arktisk teknik i Otnäs i Esbo har en isforskningsbassäng, Aalto Ice and Wave Tank. Denna 40 m långa och breda fyrkantiga bassäng lämpar sig väl för att utveckla och studera användbarheten hos isbrytare i olika isförhållanden.

Biträdande professor **Mikko Suominen** betonar att institutionens kärnuppgift är grundläggande forskning. Isbrytarkonstruktorerna kan tillämpa forskningsresultaten bl.a. vid testning av fartygens styr- och skjutförmåga och vid modellering av isbelastning och isbildning.

– Det speciella med vår bassäng är det dynamiska isfältet som gör att man kan testa fartygsmodeller i ett pressande isfält. Den är också ett utmärkt ställe att testa vändningar. Arktiskt mörker åstadkommer vi i sin tur genom att stänga av ljuset, skratrar Suominen.

Aalto Ice and Wave Tank är världens största isforskningsbassäng och är öppen för forskare och företag. Skulle man kunna hitta kunder i Nordamerika till bassängen?

Biträdande professor Suominen besökte i somras det lokala universitetet och Davies hamn i Quebec.

– Vi har länge samarbetat med kanadensiska Memorial University of Newfoundland. Tanken är att utöka samarbetet kring isbrytare med universitet och forskningsinstitut i Kanada och USA baserat på initiativet ICE Pact som undertecknades förra året.

Mikko Suominen bedömer att Davies varv i Kanada visserligen kan bygga de sex brytare som staten beställt, men att landets stränga byråkrati utgör en stor flaskhals.

– Isbrytarna är vanligtvis prototyper som man gör ändringar i längs vägen. I Kanada är det en krånglig och dyr process att genomföra dessa ändringar. Isbrytaren Heavy Polar konstruerades om några gånger och fartyget döptes också till pappersfartyg.

Tiden får utvisa om det hade varit klokt för Kanada att glömma de politiska trycken och beställa hela paketet med sju brytare, inklusive forskning och byggande, av Finland där byråkratin är smidigare.

Förblir det en amerikansk dröm?

Julen kom till den finska sjöfartsindustrin och regeringens politiker redan i oktober, då presidenterna **Stubb** och **Trump** enades om ett köp av elva isbrytare. Enligt avsiktsförklaringen skulle fyra av fartygen byggas på varven i Helsingfors och Raumo och resterande sju i USA.

– En lyckträff. Beställningarna skänker varven mycket efterlängtat kontinuitet, kommenterade **Petri Peltonen**, understatssekreterare vid arbets- och näringsministeriet, nyheterna i Helsingin Sanomat.

Lyckträffen skulle medföra 10 000 nya arbetstillfällen och ett par miljarder euro till Finland. Det handlar om en avsiktsförklaring, och detaljerna i beställningen och andelen utländska arbetstagare klargörs först i förhandlingarna mellan beställaren och företagen.

Hur mycket av arbetet med de beställda isbrytarna görs med finska krafter, Antti Leino, direktör för samhällsrelationer vid Helsingforsvarvet och Davie?

– Största delen av arbetet med Polar Max görs med finska krafter. T.ex. ABB tillverkar azipoderna till fartyget i Nordsjö i Helsingfors.

Olli-Pekka Ruuskanen är professor i ekonomi vid Vasa universitet och tonade ner det hela i Yles A-studio. Enligt professorn kommer kompetensen att försvinna till USA och Trumps glupska handelspolitik kommer att dra maximal nytta av Finlands ekonomiska kris.

– Det ser vi redan nu i Ukraina. Där har sällsynta jordmetaller en central betydelse, i Finland är det kompetens. Under Trump strävar USA efter att utnyttja länder som är i en militärt och ekonomiskt sårbar ställning.

Varven i Helsingfors och Raumo intygar att de hinner bygga de beställda fyra isbrytarna snabbt. Trumpadministrationens plan att bygga resterande sju brytare i USA riskerar att förbli en amerikansk dröm.

Mikko Suominen, biträdande professor i arktisk havsteknik vid Aalto-universitetet, påminner att det är en ”komplicerad process” att flytta ett varv och ett fungerande sjökluster från Finland till USA.

– Och skulle det ens fungera i den miljön? Det vet ingen. Om brytarna måste konstrueras och byggas på kort tid har Finland svårt att vinna. ⚓

DEN GRÖNA OMSTÄLLNINGEN SÖKER SIN VÄG

– nu provar man allt

Även fåniga lösningar testas innan vettiga metoder hittas.

TEXT ELINA TALVIO BILDER TERO TALVIO, SAANA LAMMINSIVU, WASALINE OCH SHUTTERSTOCK



Ulla Tapaninen

Ar 1996 hade man precis börjat förändra sättet att tänka inom sjöfartsbranschen, och **Ulla Tapaninen** har följt med den gröna omställningen ända från början. Då arbetade hon på Finn carriers och minns att hon var den första miljöchefen inom sjöfarten i Finland.

Utmärkande var att miljöchefen inte hade någon budget för att göra något åt saker och ting, utan följde bara situationen. Numera har samma företag, Finnlines, gjort miljardinvesteringar för att utveckla miljövänligheten. Tapaninen har också suttit i styrelsen för ett annat rederi och sett förändringen gå från en stenkolsluktande verksamhet till att en miljövänligare verksamhet är lönsam och t.o.m. en konkurrensfördel. Från de åren har framför allt lagstiftningen utvecklats kraftigt och manat på företagen att förändra sin verksamhet.

Arbetet som Finlands första miljöchef började med att bygga upp ett kvalitetssystem för rederiet och ansöka om miljöcertifikat för det. En miljöstrategi utarbetades på rederiet och följdes upp med miljörapporter. Tapaninens uppgift var bl.a. att bestämma vad som skulle följas upp. Den nya ISO 14000-standarden gav en antydan.

– Klivet framåt från tiden är enormt om man tänker på vilken kompetens och förståelse som fanns kring detta då.

Tapaninen arbetar i dag som professor vid tekniska universitetet i Tallinn och leder avhandlingsforskare. Många ämnen handlar om hur man kan förena miljövänlighet med ekonomisk lönsamhet i en verksamhet. Tapaninen tycker att det är bra att aktörer inom sjöfartsbranschen delar med sig kunskap sinsemellan på ett brett plan och att företagen inför de användbara modellerna. Hon bedömer att företag ➤





Mikko Heikkilä



Riikka Venesjärvi

och forskningsorgan i Finland och Estland har mer med varandra att göra än i resten av världen, vilket gör forskningen tämligen praktisk och användbar för företagen.

År 2027 orsakar panik

I Finland ligger forskningen om utsläppen från sjöfartsbranschen på global toppnivå. Meteorologiska institutet har bedrivit forskning där de modellerar utsläppen från sjötrafik. Det kan gälla utsläpp på global nivå, men utsläppen kan också granskas mycket lokalt.

Utsläpp kan vara en mängd olika saker: luftföroreningar från skorstenar, avloppsvatten, ämnen som lossnar från fartygets botten, mikroplaster, oljeutsläpp eller undervattensbuller. Paneldeltagaren **Mikko Heikkilä** är ny kapten på Södra Kymmenedalens yrkesskola Ekams skolfartyg. Innan det skrev han en avhandling om utsläppen från sjötrafik i en forskningsgrupp vid Meteorologiska institutet. Forskningsarbetet fortsätter och utökas varje gång det får finansiering.

Heikkilä tror att 2027 kommer att bli ett omvälvande år inom sjöfarten. Då stramas lagstiftningen åt och rederierna söker nu alternativa metoder för att kunna fortsätta sin verksamhet efter 2027. Heikkilä ser att sjötrafiken följer i landsvägstrafikens spår och att elmotorer tar över efter förbränningsmotorer. Elmotorer klarar sjöresor på under 5 000 kilometer och skulle därför kunna användas i Östersjötrafik. För närvarande är diesel fortfarande det billigaste sättet att driva ett fartyg, men en förändring är på gång. Korta resor görs redan med el, och nästa etapp vore ett elfartyg på rutten Helsingfors–Tallinn.

Heikkilä gissar att man nu befinner sig i kaosstadiet där man försöker komma ifrån

fossila ämnen och prova alla slags andra alternativ, varav en del visar sig vara dåliga lösningar men som tillfälligt sänker koldioxidutsläppen.

– Det blir en del fånerier i samband med omställningen, men de gallras sedan så smått bort. Man kanske transporterar t.ex. koldioxid som pumpas ner i en gruva i havsbotten, beskriver Heikkilä.

Som ett exempel på en fånig lösning nämner han flytande naturgas, som avger metan som är en riktig klimatförstörare. Man har beställt LNG-drivna fartyg och försöker samtidigt göra sig av med dem.

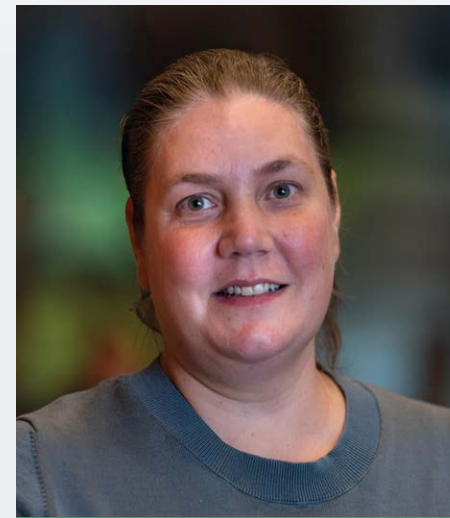
Riikka Venesjärvi är forskningschef vid Naturresursinstitutet och påminner att förändring är nödvändigt för att mänskligheten ska överleva. Hennes forskning har förenat miljö med ekonomi, och om miljön förlorar så förlorar vi allihop. Hälften av den globala bruttonationalprodukten är beroende av naturtillgångar.

– För närvarande bygger den ekonomiska tillväxten på en överkonsumtion av naturtillgångar. Samtidigt är vi beroende av dem. Ekosystemen ger oss rent vatten, luft att andas och allt som är viktigt. Sjöfarten måste också delta i den gröna omställningen, säger Venesjärvi.

På Östersjön innebär problemen övergödning och förorenade livsmiljöer. Det innebär död åt havsbotten och sjuk av blågrönalger. Förändringarna i issituationen påverkar ökningen av vissa fiskarter.

I Kotka forskar man i metoder att samla upp bränsle från havet

Rederierna söker som bäst alternativ till diesel. Det innebär att man måste kunna förbe-



Justiina Halonen

reda sig på olika bränslespill på Östersjön. Nya bränslen förändrar hela verksamhetsmiljön, vilket innebär att man måste kunna förbereda sig på helt andra risker än i den gamla världen.

Justiina Halonen från Sydöstra Finlands yrkeshögskola ansvarar för ett projekt där man försöker ta reda på vilka bränslen som kan spridas i havet, hur de beter sig och hur man kan samla upp dem från havet. Man har fått förnybara och svavelfattiga bränslen att testa och har upptäckt att den traditionella uppsamlingsborstar inte fungerar på dem. Genom forskningsarbete har man hittat uppsamlingsmetoder även för dem. Det som försvårar det hela är att sjötrafiken lever i en experimentell fas och att det därmed finns bränslen av alla de slag. De största svårigheterna orsakas allmänt taget av variationen i fryspunkt. Fartygen använder också meta-

nol, väte och ammoniak. En del av dem löses upp så effektivt i vatten att de är omöjliga att separera och en del av dem medför risker som gör att det inte ens går att testa att samla in dem på ett säkert sätt. I det avseendet vore en övergång till el en bra lösning.

I sitt forskningsarbete ser Halonen också en möjlighet att skapa en exportprodukt.

– Om vi hittar en lösning finns det garanterat en efterfrågan i världen, funderar Halonen.

Venesjärvi påpekar att man inte kan elektrifiera saker och ting i det oändliga, då det ökar gruvindustrin och förstör livsmiljöer överallt där man etablerar gruvor.

Omfördelning på marknaden

Ulla Tapaninen anser att företagets viktigaste miljöinvestering är att utveckla kompetensen inom företaget. Lagstiftningen gör att det dyraste alternativet för företagen är att fortsätta att släppa ut föroreningar i luften och vattendragen. Företagen bör i förväg fundera på och utreda vad som är det bästa sättet för dem att minska utsläppen. Mycket beror på hur långa avstånd fartygen färdas. För korta resor kan man tänka sig el som energilösning, för längre resor behövs en annan lösning.

Enligt Tapaninen är det första steget att rationalisera funktionerna, vilket leder till besparingar. Genom att sänka marschfarten har man fått ner bränsleförbrukningen till en så låg nivå som möjligt. Lägre marschfart har även andra fördelar. Naturresursinstitutets forskare Venesjärvi säger att lägre hastigheter medför mindre buller och erosion av stränder. Där finns det ytterligare utrymme för förbättring. De enklaste besparingsåtgär-

derna har till stor del genomförts och nu funderar man på vilka tekniska lösningar som skulle minska bränslebehovet ytterligare.

– Det finns vindroter, solpaneler, luftbubblor i fartygets botten, beskriver Tapaninen.

Det tredje steget är att gå ifrån fossila bränslen och få till en omfördelning på marknaden. Sjöfarten är en såpass gammaldags bransch att det inte blir lätt. Tapaninen gissar att de smartaste rederierna blickar in i framtiden och funderar på hur de kan hålla sig kvar i konkurrensen även om 20 år och ser förnyelse som en konkurrensfördel. En del av rederierna kan tycka att det inte är lönsamt att förnya verksamheten eller att de inte har resurser till det. Då kör de slut på de gamla fartygen och lägger därefter ner verksamheten.

Forskare Venesjärvi från LUKE nämner att ett sätt att göra en förändring är att villkoren för finansiering styrs utifrån hur allvarligt företagen ser på att minska utsläppen. Venesjärvi skulle dessutom ändra de nationalekonomiska indikatorerna så att beaktande av naturkapital skulle göras till en ekonomisk indikator.

– Ett annat bra sätt är att den som orsakar utsläppen betalar. Man måste sätta en prislapp på utsläppen och få företagen att betala priset till fullo, säger Venesjärvi.

Distributionsinfrastruktur för alternativa bränslen måste byggas

Det bästa med olja har varit att en relativt liten mängd olja innehåller en stor mängd energi. Problemet med förnybara bränslen är att de har lägre energitäthet, vilket medför att det behövs mer bränsle för att ➤

Maersk-rederiets Ane Maersk är världens första stora lastfartyg som använder grön metanol. Bild: Shutterstock





producera samma mängd energi. Det kan leda till att antalet transporter växer och utsläppen därför ligger kvar på samma nivå.

För närvarande finns det inga bra distributionskanaler för andra än fossila bränslen. Skeppsbyggarna tillverkar nu fartyg som har beredskap att använda metanol eller ammoniak som bränsle när det en gång blir tillgängligt. Situationen påminner lite om den med elbilar en gång i tiden: när det fanns få laddpunkter skaffade endast ett fåtal människor elbilar. Nu när det finns laddpunkter i varje hörn växer antalet elbilar hela tiden.

En faktor som komplicerar det hela är den politiska lobbyverksamheten och att besluten kan fattas utifrån politik istället för kunskap. Heikkilä berättar om ett fall där Finland lobbade till sig ett utsläppsundantag i EU-direktivet genom att säga att isförstärkta fartyg förbrukar mindre bränsle även när det är isfritt. Det beslutade man vid Meteorologiska institutet senare att undersöka, och resultatet var att energiförbrukningen i öppna vatten är precis densamma som hos andra fartyg. Bränsleförbrukningen ökar bara vid färd i is.

Nackdelen med ackumulatorer är deras vikt. Det som är avgörande när det gäller lönsamhet är hur mycket energi man kan lagra per vikt kilo och hur mycket det kostar.

Akkumulatorernas effektivitet utvecklas hela tiden och priset på dem sjunker. Enligt Heikkilä har modelleringarna visat att den kritiska prisgränsen för en kilowattimmes ackumulatorkapacitet är 100 dollar. Den gränsen har man nyligen underskridit och därmed kan man förvänta sig att fler börjar använda den.

Efterfrågan skapar alltid utbud

Ulla Tapaninen har betraktat sjöfarten i 35 år och sammanfattar sin erfarenhet med att varje gång det har funnits efterfrågan på något så har det också uppstått ett utbud. Hon anser att lagstiftningen är av största vikt eftersom den tvingar rederierna bort från gammal praxis och får dem att söka nya alternativ. Förändring kan bara ske om man gör det gamla förorenande sättet dyrare än nya lösningar. Pengar avgör.

Tapaninen ser det färskaste beslutet från internationella domstolen i Haag, där man konstaterade att länderna ansvarar för sina utsläpp av växthusgaser och att de kan stämmas för det, som en stor moralisk befallning. Beslutet är inte bindande, men kan bli det om något land stäms och rätten avger en dom.

Heikkilä spår att vinnaren i tävlingen om nya bränslen i slutändan kommer att vara

metanol. Metanolens utsläpp per megajoule är ca 5 gram koldioxidequivall, vilket innebär alla utsläpp under hela livslängden. Samma siffra hos fossila bränslen är 90. Metanol skulle kunna produceras i Finland genom att man tar tillvara koldioxiden och bryter ner den till väte och gör om den till hållbar, förnybar metanol. I slutet av året börjar kartongfabriken i Äänekoski producera sådan metanol som biprodukt, och samma skulle kunna ske även på andra ställen. Här ser Heikkilä stora möjligheter.

– Det skulle behövas en rejäl knuff. Då skulle de stora internationella rederierna skicka hit fartyg. Det skulle förbättra Finlands konkurrenskraft, kostnadseffektivitet och klimatavtryck, säger Heikkilä entusiastiskt.

År 2030 kommer en EU-föreskrift enligt vilken elen till fartyg som ligger vid kaj ska komma från hamnen via en kabel. Syftet är att fartygen inte ska använda maskinerna i hamn för att ha igång elen. Förändringen är dyr i hamnarna och det skulle vara frestande att spara in på kostnaderna genom att se till att kabelns kapacitet bara räcker till den absolut nödvändiga elen på fartyget. Det kan dock vara så att behovet av el kommer att vara avsevärt större i framtiden och syftet vore också att ladda fartygets ackumulatorer med el från land. ⚡



Kommunikationsministeriets pressmeddelande 21.10.2025

Internationella sjöfartsorganisationen antog inga globalt förpliktande bestämmelser för att minska växthusgasutsläpp från sjötransporter

Efter svåra förhandlingar och en sällsynt omröstning sköts det slutliga godkännandet av den sedan länge förhandlade utsläppsregleringen för sjötransporter upp med minst ett år. Regleringen kommer åtminstone inte att träda i kraft enligt den ursprungliga tidtabellen i mars 2027.

Internationella sjöfartsorganisationens (International Maritime Organization, IMO) kommitté för skydd av den marina miljön (Marine Environment Protection Committee, MEPC) sammanträdde i London den 14–17 oktober 2025. Vid kommitténs extra session var avsikten att slutgiltigt anta ett globalt förpliktande regleringspaket för att minska växthusgasutsläppen från sjötransporter.

Genom beslut av kommittén skjuts dock antagandet upp med minst ett år. Femtiosju av IMO:s medlemsstater röstade för en uppskjutning. Fyrtionio medlemsstater, inklusive Finland, röstade emot uppskjutningen. Tjugoen medlemsstater avstod från att rösta.

Enligt en gemensamt överenskommen EU-riktlinje understödde Finland en överens-

kommelse om den globala regleringen vid denna session. Finland anser att en global utsläppsminskningssåtgärd skulle jämnat ut både obalansen i utsläppsregleringen för den internationella sjöfarten och den av sjöfart beroende konkurrensmiljön för näringslivet mellan EU och resten av världen. Utan globala åtgärder inom sjötransport kan man inte uppnå IMO:s utsläppsminskningssmål.

IMO har som mål att sjötransporterna ska vara klimatneutrala före 2050 eller omkring 2050 med beaktande av de nationella förhållandena. Före 2030 ska utsläppen av växthusgaser från fartyg minskas med minst 20 procent, jämfört med 2008. Etappmålet för 2040 är att minska utsläppen med minst 70 procent.

Vad händer nu?

Sessionens resultat är ett nederlag med tanke på såväl utsläppsminskningssåtgärderna inom sjötransporter som framtiden för multilaterala mellanstatliga överenskommelser. Resultatet lämnar sjöfartssektorn utan rättsligt bindande globala ekonomiska styrmedel och bränslestandarder, som också vore viktiga för efterfrågan på mer hållbara bränslen och drivkrafter.

Det råder osäkerhet kring de fortsatta förhandlingarna i frågan inom IMO. Det är ännu inte klart från vilka utgångspunkter förhandlingarna kommer att fortsätta. Förhandlingar om åtminstone vissa reglementen som ska precisera regleringen fortsätter redan denna vecka vid ett möte på arbetsgruppsnivå. ⚓

Ahvenanmaan merenkulusta ilmestyi ainutlaatuinen kirja

Ahvenanmaan merenkulusta on julkaistu ensimmäinen yleisteos vuosikymmeniin ja tiettävästi ensimmäinen suomenkielinen yleisesitys kautta aikojen. Kirjan on koonnut Suomen Majakkaseuran työryhmä yhdessä ahvenanmaalaisen meriarkeologin **Marcus Lindholmin** kanssa.

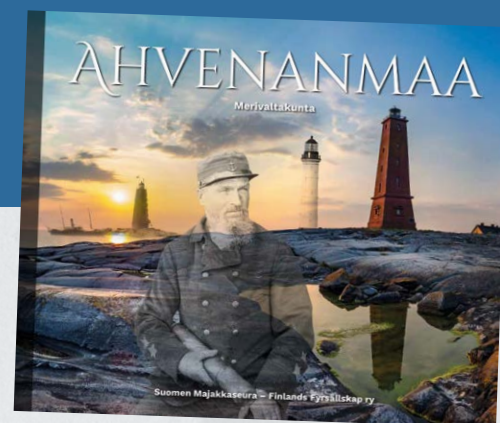
400 suurta sivua käsittävä kirja julkaistaan erikseen suomeksi ja ruotsiksi. Näin ollen siihen mahtuu hyvin runsaasti materiaalia. Kirja on suunniteltu visuaaliseksi teokseksi, ja sen takia valokuvia, piirroksia ja karttoja tulee mukaan noin 400 kappaletta. Kirjan kuvitukseen on pyritty valitsemaan mahdollisimman paljon ennen julkaisemattomia valokuvia, rakennuspiirustuksia sekä meri- ja muita karttoja. Kirja on yksistään näiden ansiosta merihistorian aarreaitta.

Kirja Ahvenanmaa – Merivaltakunta (Åland – Sjöriket) kertoo Ahvenanmaan merenkulun tarinan 8000 vuoden ajalta. Tarkoituksena on kuvata, kuinka jääkauden jäl-

keen vähitellen merestä noussut saari ”valloitettiin” ja kuinka sen asutus kehittyi pitkään täysin merestä riippuvaisena. Kehitys kerrotaan 1960-luvun loppuun saakka, jolloin siirryttiin lopullisesti nykyiseen moottorilaivojen aikakauteen, viimeiset majakat automatisoitiin ja luotsaus keskitettiin Ahvenanmaallakin vain muutamaan pisteeseen.

Kirjan kohokohtia ovat:

- Ahvenanmaan merenkulun historia 8000 vuoden ajalta
- Bogskärin legendaarisen majakan dramaattinen arina ensi kertaa kokonaisuudessaan kerrottuna, ”kirja kirjassa” eli n. 80 sivun katsaus, joka perustuu ensi kertaa käytettävään majakan päiväkirjaan
- Ahvenanmaa merikartoissa 500 vuoden aikana
- Kattavin listaus Ahvenanmaan vesillä tapahtuneista haaksirikoista 1300-luvulta 2000-luvulle



- Suomen ”kovimmassa” paikassa sijainneen majakkalaiva Storbrottenin tarina ja kova kohtalo
- Sota-aikojen merenkulku ja sotien dramatiikka 1700-luvulta toisen maailmansodan loppuun saakka

Mistä kirjan voi tilata?

Kirjan hinta on 49 euroa. Kirjan voi tilata osoitteesta julkaisut@majakkaseura.fi sekä SMS:n www.sivuilta.majakkaseura.fi.

Lisätietoja: Kirjatyöryhmän puheenjohtaja Pekka Väisänen, Suomen Majakkaseura p. 0445566707, majakkapekka@gmail.com

En unik bok om åländsk sjöfart

En allmän översikt över åländsk sjöfart publicerades för första gången på årtionden, och troligen den allra första i sitt slag på finska. Boken har sammanställts av en arbetsgrupp från Finlands Frysällskap i samarbete med den åländska marinarkologen **Marcus Lindholm**.

Boken, som består av 400 stora sidor, publiceras separat på finska och svenska. Detta möjliggör ett mycket omfattande material. Boken är utformad som ett visuellt verk och innehåller därför cirka 400 fotografier, teckningar och kartor. Man har strävat efter att inkludera så många tidigare opublicerade bilder, ritningar samt sjökort och andra kartor som möjligt. Redan tack vare detta är boken en skattkista för marinhistoriker.

Boken ”Åland – Sjöriket” berättar om Ålands sjöfartshistoria under 8 000 år. Syftet är att beskriva hur öarna, som gradvis steg ur havet efter istiden, ”erövrades” och hur dess bosättning utvecklades under en lång tid helt beroende av havet. Utvecklin-

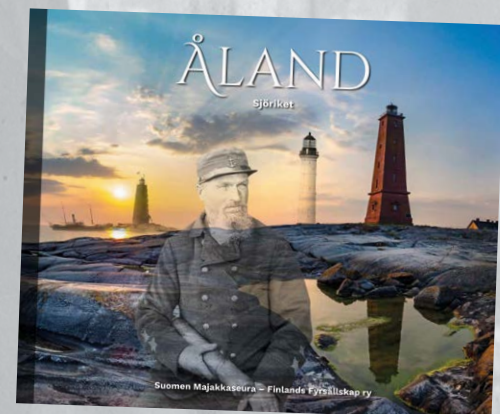
gen beskrivs fram till slutet av 1960-talet, då man slutligen övergick till den moderna motorfartygseran, de sista fyrarna automatiserades och lotsningen på Åland koncentrerades till bara ett fåtal platser.

Bokens höjdpunkter är:

- Ålands sjöfartshistoria under 8 000 år
- Den dramatiska historien om Bogskärs legendariska fyr, som för första gången berättas i sin helhet. En ”bok i boken” på cirka 80 sidor baserad på fyrdagboken, som används för första gången.
- Åland i sjökort under 500 år
- Den mest omfattande listan över förlisningar i åländska vatten från 1300-talet till 2000-talet.
- Historien och det hårda ödet för fryskeppet Storbrotten, som låg på Finlands svåraste plats.
- Sjöfarten under krigstiden och krigens dramatik från 1700-talet till slutet av andra världskriget.

Boken kostar 49 euro. Boken kan också beställas via adressen julkaisut@majakkaseura.fi samt via Sällskapets webbplats majakkaseura.fi.

Mer information: Pekka Väisänen, ordförande för bokarbetsgruppen, Finlands Frysällskap rf, p. +358 44 556 6707, majakkapekka@gmail.com



Lagstiftningen som försvarar arbetstagarnas uppsägningskydd har slängts ihop i en hast och någon riktig trepartsberedning har inte gjorts. Det syns i slutresultatet, berättar FFC:s jurister.

Regeringens sparklag ökar otryggheten i arbetslivet

Finlands regering håller på att göra det lättare att säga upp arbetstagare, dvs. vill införa en sparklag i Finland. I reformen ändrar man uppsägningsgrunderna som har samband med arbetstagarens person. I fortsättningen skulle det räcka med ett sakligt skäl för att avsluta ett arbetsavtal. För närvarande krävs det ett sakligt och vägande skäl.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD GETTY IMAGES

Regeringen har motiverat sin proposition med att det sänker sysselsättningströskeln och förbättrar verksamhetsförutsättningarna för små och medelstora företag. Det finns inga vetenskapliga bevis för att ett försämrat uppsägningskydd påverkar sysselsättningen. I regeringens egen proposition konstaterar man att effekterna på sysselsättningen skulle vara högst få eller små. Däremot förväntas antalet uppsägningar öka.

Den traditionella utgångspunkten i arbetslagstiftningen har varit att skydda den svagare parten, dvs. arbetstagaren. Landets regering har med sina lagstiftningsprojekt för arbetslivet däremot blivit intressebekare för den starkare parten.

Uppsägningsströskeln, dvs. vad som avses med sakligt och vägande skäl, har till stor del fastställts via rättspraxis. Då det i fortsättningen räcker enbart med sakligt skäl för att säga upp en arbetstagare mister den rättspraxis som etablerats under årtionden en stor del av sin betydelse. Samtidigt förblir nivån på den nya uppsägning-

ströskeln oklar. Det har t.o.m. minister **Matias Martinen**, som ansvarar för frågan, medgivit. När det är oklart vad som räknas som sakligt skäl, som räcker för uppsägning, måste nivån på uppsägningsströskeln utredas i domstol. Rättegångarna om personbaserade uppsägningar kommer oundvikligen att öka och osäkerheten i arbetslivet att öka, då det tar år för ny rättspraxis att bildas. Under tiden vet ingen vilka skäl som räcker för uppsägning. Däremot är det tydligt att man i fortsättningen lättare kan få sparken.

Ett hopradsat lagförslag

Arbetslagstiftningen i Finland bereds i en trepartsarbetsgrupp där staten, arbetsgarna och arbetsgivarna är representerade. Till namnet bereddes också sparklagen på trepartsbasis, men arbetstagarnas ståndpunkter i frågan förbigicks i arbetsgruppsarbetet.

Enligt FFC:s representant i arbetsgruppen fördes ingen egentlig dialog i arbetsgruppen, det hölls inga förhandlingar och



det söktes inga kompromisser. Det har inte gjorts någon trepartsberedning. Beredningen speglade lagreformernas signifikans och var ganska otydlig till sin karaktär.

FFC:s förtroendepersoner

En stor del av FFC-branschernas förtroendepersoner tror att Orpo-regeringens sparklag kommer att leda till fler personbaserade uppsägningar och meningsskiljaktigheter på arbetsplatserna. 40 procent av personerna i FFC:s förtroendepersonspanel trodde att det skulle bli vanligare med uppsägningar och uppemot hälften, 48 procent, förutspådde att antalet meningsskiljaktigheter skulle öka.

Av svaren framgår att det inte är ovanligt med personbaserade uppsägningar, men deras förekomst och karaktär varierar stort mellan olika verksamhetsområden. På 32 procent av arbetsplatserna hade det under de senaste tre åren skett en personbaserad uppsägning och de är särskilt vanliga inom de privata servicebranscherna (44 %) och transportbranschen (34 %). Inom industrin och de offentliga servicebranscherna är det mer ovanligt med personbaserade uppsägningar.

Bedömningarna av framtidsutsikterna är oroväckande. 40 procent av de som svarade trodde att Orpo-regeringens s.k. ”sparklag” kommer att öka antalet personbaserade uppsägningar, medan 48 procent trodde att antalet meningsskiljaktigheter i anknytning till uppsägningar kommer att öka när lagen träder i kraft. Särskilt stark är misstron inom transportbranschen, där hela 57 procent trodde att det kommer att bli vanligare med personbaserade uppsägningar och 60 procent trodde att antalet meningsskiljaktigheter kommer att öka. ⚡

Genomförande av undersökningen: Materialet från FFC:s förtroendepersonspanel (n=1008) samlades in 24.9.—7.10.2025.

SISÄ-SUOMEN OSASTO

VIRKISTYSVIIKONLOPPU 14.–16.2.2025, KYLPYLÄ HOTELLI RAUHALAHTI, KUOPIO

Sisä-Suomen osasto järjestää virkistys-viikonlopun 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. Omavastuusuutta ei palauteta. Kuljetus tapahtumaan järjestetään reitille: Savonlinna – Varkaus – Kuopion kylpylä-hotelli Rauhalhti ja takaisin Savonlinnaan. **Viimeinen ilmoittautumispäivä on 23.1.2026.** Ilmoittautuminen tapahtuu Sisä-Suomen osaston kotisivujen kautta: sisasuomi.smu.fi/yhteystiedot

SYNTYMÄPÄIVÄT

Kilponen Jorma täyttää 80 vuotta 28.1.2026.

Työpaikat: M/s Bore V, M/s Mylle, M/s Mercia ja M/s Gracia sekä Oulun satamassa satamavalvojana 1972-2006.

Jorma toivottaa hyvää joulua kaikille!

IN MEMORIAM

Kyösti Juhani Häyrynen

s. 22.9.1948
k. 28.10.2025

Tuulet ovat tyyntyneet, olet perillä, satama on saavutettu.

Kaipaamaan jäivät,
Leila, pojat perheineen sekä muut sukulaiset ja ystävät

Markku ”Amiraali” Peltomäki

nukkui pois 3.9.2025 Raumalla rakkaiden ympäröimänä pitkän sairauden uuvuttamana.

Työuransa hän teki jäänmurtajilla ja merenmittauksessa. Tukialus Kallassa hän toimi luottamusmiehenä.

Markkua jäivät kaipaamaan,
Hanna, Pasi perheineen sekä sukulaiset ja ystävät

Harri Pio

Rakas ystävämme Harri nukkui pois 23.3.2025.

Harri oli reilu, lämmin, aito ja hyvä ihminen. Hauska vitsien ja tarinoiden kertoja. Harri auttoi aina kaikessa, otti mukaan porukkaan ja tykkäsi tehdä pieniä käytännön piloja. Monien lempityökaveri, jonka kanssa hommat hoituivat pilke silmäkulmassa nauru raikuen. Valloittava persoona ja suurien tunteiden mies; joka hänet kerran tapasi muisti hänet aina. Harrin legendaariset sanonnat ja lausahdukset elävät monien keskuudessa edelleen.

Harri rakasti läheisiään ruoalla ja oli mielellään ystävien seurassa. Tärkeitä asioita olivat musiikki, hyvä ruoka ja juoma, ystävät, väittelyt, meri, matkustelu ja moottori-pyörät. Livemusiikki oli lähinnä sydäntä ja Harri kävi aktiivisesti keikoilla niin kotimaassa kuin ulkomaillakin ja tykkäsi seikkailla maailman merillä. Harrin kanssa on vietetty hauskoja hetkiä ja tehty hauskoja retkiä, joissa on sattunut ja tapahtunut. Harrin huumorintaju ja elämänilo jääköön ikuisiksi muistoiksi sydämiimme.

Rakasta isää ja ystävää valtavasti kaivaten,
Janina Pio & Pekka Ahmakari

KULTAMERKIT / GULDMÄRKENA

Simo Kuoppamäki

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



Kaija Thesleff koulutti laiva-kokkeja Kotkassa 37 vuotta

Kaija Thesleff koulutti Kotkan merikoulussa (Ekami) laivakokkeja 37 vuotta ja jäi kesällä eläkkeelle.

– KOULUTIN KOTKAN

merikoulun koululaivoilla laivakokkeja 37 vuotta. Vastasin alusten laivatalouden toiminnan suunnittelusta, toteutuksesta ja kehittämisestä. Vuosiin mahtui oppilaitoksen omistajan-vaihdokset ja nimenmuutokset sekä koulutusten ja pätevyysvaatimusten uudistukset, Thesleff muistelee.

– Työskentelin urani aikana kolmella eri koulu-laivalla. Aloitin vuonna 1988 M/S Railla, jolta siirryin M/S Katarinalle 1989 ja sitten edelleen M/S Merikarhulle vuonna 2022. Työuran varrelle mahtui tuhansia seilauspäiviä ja opiskelijoiden kohtaamisia. Opin tuntemaan opiskelijani hyvin; heidän kanssaan työskentely on ollut haastavaa ja kasvattavaa. Työ on opettanut vuorovaikutustaitoja ja kärsivällisyyttä.

Opiskelijoiden työpaikkaohjaajalla on tärkeä rooli ja vastuu kouluttajana ja kasvattajana. Koululaivalla tehtiin yhdessä lähekkäin töitä ja ”bysässä” puhuttiin niin ilot kuin surut.

– Huumori auttaa aina ja vaikeistakin asioista on selvitty. Vielä vuosienkin päästä monet vanhat opiskelijat muistavat ja laittavat viestejä tai tulevat moikkaamaan.

Mieleen ovat jääneet lukuisat koulutuspurjekukset, kansainvälinen yhteistyö sekä vierailut kotimaan ja ulkomaiden satamissa.

Koululaiva on uniikki konsepti, johon kävi tutustumassa myös korkeaa valtiojohtoa. Kaija Thesleff kertoo, että hänen työhönsä kuului kouluttamisen ohessa järjestää aluksella ulkomailla ja kotimaassa monia edustustilaisuuksia.

– Mieleenpainuvimpia järjestämiäni edustustilaisuuksia olivat presidentti **Tarja Halosen** ja **Martti Ahtisaaren** vierailut seurueineen koululailalla. Aluksilla on kestitty myös monia ministe-reitä, joista viimeisimpänä Maria Ohisalo. ⚓



Turun työllisyysalue MERITYÖNVÄLITYS

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

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

Henkilökohtainen asiointi aina aikavarauksella.

Osoite: Yliopistonkatu 27 A, 20100 Turku.

Åbo sysselsättningsområde SJÖMANSFÖRMEDLING

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

Kontaktperson: Ville Källdström
tel. 044 7965 015

E-post: sjomansformedling.sysselsattningsomrade@turku.fi
Tidsbokning krävs för att uträtta personliga ärenden på plats.
Adress: Universitetsgatan 27A, 20100 Åbo.

MERIMIES-UNIONI TIEDOTTAA: Levin mökki myydään

SMU:n hallitus on päättänyt myydä Levin mökin sen korkean korjausasteen vuoksi. Mökki ei ole enää varattavissa vuonna 2026. Unionin jäsenille etsitään vuoden 2026 aikana uusia lomavaihtoehtoja.

SJÖMANS-UNIONEN MEDDELAR: Levi–stugan seljas

FSU:s styrelse har beslutat att sälja Levi-stugan på grund av de höga reparationskostnaderna. Stugan kommer inte att kunna bokas under 2026. Nya semesteralternativ söks för fackföreningsmedlemmar under 2026.

JÄSENREKISTERI TIEDOTTAA:

Ovathan jäsentietosi ajan tasalla?

Mikäli yhteystietosi muuttuvat, käy päivittämässä ne jäsenpalvelussa. Voit myös ilmoittaa muuttuneet tiedot sähköpostilla osoitteeseen: jasenrekisteri@smu.fi. Mikäli olet muuttanut ja antanut Postille luvan päivittää osoitetietosi, päivittyy uusi osoite Postin kautta. Jos osoitepäivitys on tehty vain Digi- ja väestötietovirastolle, ei tieto siirry liittoon automaattisesti.

Muistathan lisäksi ilmoittaa työsuhteen ja elämäntilanteen muutoksista jäsenrekisteriin

Mikäli olet poissa työstä etkä saa palkkaa, olet vapautettu maksamasta jäsenmaksua. Jäsenmaksuvapautus ei kuitenkaan tule automaattisesti, sillä Merimies-Unioni ei saa tietoa esimerkiksi työnantajalta tai Kansaneläkelaitokselta. Muistathan siis ilmoittaa meille, mikäli olet poissa työelämästä mm. seuraavista syistä:

- *Kelan maksamat etuudet (työttömyyspäiväraha, sairauspäiväraha, kuntoutustuki ym.)*
- *Varusmies- tai siviilipalvelus*
- *Eläke*
- *Vuorottelu- tai virkavapaa*
- *Opiskelu (Jos et opiskeluaikana saa tuloja, olet oikeutettu jäsenmaksuvapautukseen. Mikäli käyt opintojen aikana töissä, maksetaan veronalaisesta ansiotulosta jäsenmaksu.)*

MEDLEMSREGISTRET INFORMERAR:

Är dina medlemsuppgifter uppdaterade?

Om dina kontaktuppgifter ändras kom ihåg att uppdatera dem i medlemstjänsten. Du kan också anmäla de ändrade uppgifterna via e-post till: jasenrekisteri@smu.fi. Om du har flyttat och gett Posten tillstånd att uppdatera dina adressuppgifter, kommer den nya adressen att uppdateras via Posten. Om du gjort adressuppdateringen endast till Myndigheten för digitalisering och befolkningsdata, kommer informationen inte automatiskt att överföras till facket.

Kom även ihåg att anmäla eventuella förändringar i ditt anställningsförhållande och din livssituation till medlemsregistret.

Om inte arbetar är du befriad från att betala medlemsavgift. Medlemsavgiftsbefriel-sen kommer dock inte automatiskt, eftersom Unionen inte får informationen från till exempel din arbetsgivare eller Folkpensionsanstalten. Kom därför ihåg att meddela oss om du är frånvarande från arbetslivet, till exempel av följande skäl:

- *Förmåner som betalas ut av FPA (arbetslöshetsersättning, sjukersättning, rehabiliteringsstöd etc.)*
- *Värnplikt eller civiltjänst*
- *Pension*
- *Alternerings- eller tjänstledighet*
- *Studier (Om du inte har någon inkomst under studierna har du rätt till befrielse från medlemsavgift. Om du arbetar under dina studier betalar du medlemsavgift från din beskattningsbara inkomst.)*



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2026

Luottamusmiesten peruskurssi 13.4.–16.4.

Luottamusmiesten jatkokurssi I 31.8.–3.9.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 5.5.–6.5.

Luottamusmiesten jatkokurssi II 5.10.–8.10.

Luottamusmiesten täydennyskurssi 27.10.–28.10.

Förtroendemannautbildning 2026

Grundkurs för förtroendemän 13.4.–16.4.

Fortsättningskurs för förtroendemän I 31.8.–3.9.

Kompletteringskurs för förtroendemän 5.5.–6.5.

Fortsättningskurs för förtroendemän II 5.10.–8.10.

Kompletteringskurs för förtroendemän 27.10.–28.10.

Merimies-Unioni

POSTI- JA KÄYNTIOSOITE

John Stenbergin rantaa 6, 2. kerros,
00530 Helsinki

VAIHDE +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI etunimi.sukunimi@smu.fi

AUKIOLOAJAT Arkisin klo 9–15

Sjömans-Unionen

POST- OCH BESÖKADRESS

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

VÄXEL +358 (0) 9 615 2020

www.smu.fi

E-ADRESS fornamn.efternamn@smu.fi

ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

AVOIN TYÖTTÖMYYSKASSA 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/yhteyshetimit

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

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN

PB 116
00531 Helsingfors
a-kassa.fi/sv

TELEFONJÄNST:
020 690 455

Öppetider för telefonjänsen:
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

Sihtööri / 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 Lammisivu
(09) 615 20 221 / 045 7730 1020

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

Jäsenpalvelukoordinaattori /
Medlemstjänstkoordinator
Nina Taivalantti
(09) 6152 0256

Taloudenhoitaja/Ekonom
Jussi Katajainen
050 526 1965

Taloustaloustieteen / 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 ASIAANTUNTIJATAPAAMISEEN

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

Tapaamisajan voi sopia suoraan
sähköpostitse tai puhelimitse
kyseisen asiantuntijan kanssa.

VÄNLIGEN BOKA TID I FÖRVÄG VIDMÖTE MED VÅRA OMBUDESMÄN

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.