

MERIMIES

1/2025

SJÖMANNEN

Laivaluottamusmies
Niko Teräkoski:

**SUOMALAISTEN
VASTUULLISUUTTA
ARVOSTETAAN
ARKTISILLA ALUEILLA**

**Suomalaiset
osaavat rakentaa
jäänmurtajia
ja miehistömmme operoida niitä**

MERIMIES-UNIONIN MÖKKIEN **HAKU KESÄKAUDELLE 2025** KÄYNNISTYY MAALISKUUSSA!

DELTA I UTLOTTNING AV UNIONENS STUGOR **FÖR SOMMARSÅSONGEN 2025!**

Kannen kuvassa Niko Teräkoski
Arctia-varustamosta.

Kuva: Saana Lamminsivu

PÄÄTOIMITTAJA • CHEFREDAKTÖR
Saana LamminsivuULKOASU • TAITTO • LAYOUT
Seidi Guzejev / Rohkea Ruusu OyTOIMITUS • 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 2020PAINO
Grano Oy, ISSN 0355-872XPOSTI- JA KÄYNTIOSOITE •
POST- OCH BESÖKSADRESS
John Stenbergin ranta 6,
2. kerros, 00530 Helsinki /
John Stenbergs strand 6,
2:a våningen, 00530 HelsingforsVAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fiSÄHKÖPOSTI • E-POST
etunimi.sukunimi@smu.fi /
fornamn.tillnamn@smu.fiILMOITUKSET • ANNONSER
puh. / tel. (09) 615 2020Lehti ilmestyy viisi
kertaa vuodessa. /
Tidningen utkommer
fem gånger om året.TILAUSHINNAT
1/1 vuosi/år 25 e
1/2 vuosi/år 15 e

4



11

sisältö | innehåll

- 4 M/s Finnulp purjehtii Hangon satamaan
- 11 Hanko vuokrattiin Neuvostoliitolle 30 vuodeksi
- 16 Suomalaisen tonniston ja miehistön määrää on kasvatettava
- 18 Jäsenetu: Oikeusapua puhelimitse
- 19 Suomalaisen työtä ja vastuullisuutta arvostetaan arktisilla alueilla
- 21 Merimies kysyy, lakimies vastaa
- 22 Paikallinen sopiminen merenkulussa
- 34 Kiinan ja globalisaation vyöryssä myös työntekijöiden oikeudet tarvitsevat suojaa
- 36 Kunta- ja aluevaalit lähestyvät
- 44 M/s Finnulp seglar till Hangö hamn
- 51 Hangö utarrenderades till Sovjetunionen i 30 år
- 54 Medlemsförmån: Rättshjälp över telefon
- 55 Sjömannen frågar, juristen svarar
- 56 Välfärdsområdes- och kommunalvalet närmar sig
- 60 Lokala avtal inom sjöfarten
- 64 Samarbete inom arbetarskyddet
- 66 Ingen Panama utan kanalen
- 69 Ändringar i FFC:s förbundstjänster på Åland

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISSAIKATAULU 2025
TIDTABELLEN 2025

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
1	27.1.	28.2.
2	31.3.	25.4.
3	26.5.	20.6.
4	22.9.	17.10.
5	24.11.	19.12.



36

Merimiesten ammattikunta on Suomelle täysin korvaamaton: suomalaisten merimiesten turvallisuus ja hyvinvointi Itämerellä on taattava

Suomi ei toimi ilman merenkulkua. Poikkeus- ja häiriötilanteissa vain Suomen lipun alla purjehtivat alukset ja suomalaiset miehistöt tuovat rahdin varmuudella maahamme. Suomalaisten merimiesten ammattikunta on Suomelle täysin korvaamaton.

Itämeren turvallisuutta kehitetään tällä hetkellä eri työryhmissä: tonniston lisäksi huomiota on kiinnitettävä myös miehistöjen turvallisuuteen sekä hyvinvointiin. Laivat ovat arvokkaita, mutta rauta on aina korvattavissa. Turvallisuuspoliittisessa työssä on tärkeää kiinnittää huomiota myös ihmiseen, merenkulkijaan, joka työskentelee aluksella.

Itämeren turvallisuustilanteen heikentyminen aiheuttaa kaikille merenkulkijoille jonkinasteisia epävarmuuden ajatuksia. Epävakaina aikoina tärkeintä on huolehtia henkisestä hyvinvoinnista. Merenkulkija pystyy työskentelemään ja toimimaan järkevasti haastavissakin tilanteissa, kun hänen henkinen jaksamisensa on vahva. Eriolaisten poikkeusaikojen yli purjehtimisessa onkin kyse ennen kaikkea oman henkisen taistelukyvyyn vahvistamisesta ja hallitsemisesta.

Varustamoiden ja viranomaisten sekä erilaisten yhteistyötahojen tulee osoittaa resursseja merimiesten henkisestä hyvinvoinnista huolehtimiseen. Vaikka Nato-laivat ja Suomen merivoimat turvaavat infraa ja varmistavat kauppamerenkulumme sujuvuuden, rahdin ja matkustajat Suomen satamiin kuljettavat viime kädessä suomalaiset merimiehet.

Suomen merenkulun huoltovarmuus ei voi perustua markkinaehtoisuuteen

Suomen lipun alla purjehtivan suomalaisomisteisen tonniston merkitys on meriliikenteen huoltovarmuuden kannalta kiistaton: Suomen valtio voi ottaa hallintaansa, eli määräysvaltansa alle, poikkeus-

ja häiriötilanteissa Suomen lipun alla purjehtivat alukset. Tarvitsemme enemmän suomalaisia aluksia. Suomalaisen miehistön määrää on kasvatettava.

Suomalaisten merimiesten koulutukseen on osoitettava lisää resursseja. Hallituksen päätös lopettaa aikuiskoulutus osui varsinkin merenkulkuun, jossa monet alalle tulijat ovat keränneet työ- ja elämäkokemusta muilta aloilta ja ovat motivoituneita sekä osaa miseltaan kovatasoisia lähtemään laivalle töihin. Meritöitä ei opita hetkessä ja alalla työskentely vaatii koulutuksen sekä pätevyyskäsä. Kaikki eivät sovellu laivatöihin, jossa pelkästään vuorotyö ja valvominen aiheuttavat haasteita. Laiva keinuu ja heiluu. Aluksella työskennellään eristyksissä muusta maailmasta ja pitää tulla toimeen muun miehistön kanssa.

Itämeri ei ole kuin ennen. Jos tilanne Itämerellä eskaloituu, maapallon toiselta puolelta ei lennätetä aluksillemme töihin EU:n ulkopuolista työvoimaa, koska yhteydet ovat mitä todennäköisimmin poikki. Laiva tarvitsee toimiakseen hyvinvoivan miehistön, joka pystyy tulemaan töihin alukselle poikkeusolosuhteissa nopealla aikataululla suoraan kotimaasta.

Suomalaiset merimiehet ovat maailmalla ykkösprioriteetin ammattikunta: he kuljettavat maahamme ruoan, polttoaineen, lääkkeitä ja teollisuuden raaka-aineet. Jos meriliikenteemme ei toimi, Suomi seisoo ja kauppojen hyllyt ovat tyhjä. Meritie on Suomen ainoa tie, sillä korvaavia kuljetusreittejä pitkin ei pystytä toimittamaan riittävästi tavaroita.

Merenkulun huoltovarmuutta ja Itämeren turvallisuutta koskevissa toimissa on keskityttävä ehdottomasti tonniston lisäksi miehistöön: suomalaisten merimiesten ammattikunta on maamme meriliikenteen sujuvuuden kannalta tärkein ja eniten suojaa tarvitseva ammattiryhmä, jonka turvaamiseen, henkiseen hyvinvointiin ja koon kasvattamiseen on panostettava. ⚓

M/s Finnpulp purjehtii Hangon satamaan

Suomen eteläisin satama Hanko, on Suomelle tärkeä logistiikan solmukohta. Hankoniemestä on suora merireitti Itämeren yli Saksaan, Puolaan ja Baltiaan tai länteen Ruotsiin ja Tanskan salmiin. Satama pysyy talvella sulana suhteellisen pitkään.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SAANA LAMMINSIVU,
GETTY IMAGES, PORT OF HANKO JA SAMI SILLANPÄÄ

Hangon sataman edustalla seisoo Russarön majakka- ja linnakesaari. Russarön majakka on kuvassa kauimmaisena saarten keskellä.

Hangon satama



Vuonna 2024 M/s Finnpulpin satamat vaihtuivat tiuhaan. ”Kävimme Kotkassa, Helsingissä, Hangossa, Turussa, Uudessakaupungissa, Gdyniassa, Rostockissa, Travemündessä, Lybeckissä, Århusissa, Rosslaressa, Zeebrückessä ja Teesportissa.”



Aamu on valjennut ja taivas pilvetön. Hangossa paistaa aina aurinko. Finnlinesin M/s Finnpulp on saapunut tuuliseen Hankoon Saksan Rostockista. Pursimies **Thomas Fredrickson** on hyvällä tuulella. Fredrickson ja muu kansimiehistö saattoivat aamulla laivasta ulos pimeyden vielä vallitessa rekat ja muun lastin.

Hankoniemestä rahti lähtee eteenpäin muualle Suomeen valtatie 25:tä pitkin. Hangontie johtaa Tammissaaren läpi Hyvinkäälle ja päättyy Mäntsälään. Mäntsälästä kulkee puolestaan ”öljytie” Pornaisten läpi Porvooseen. Hangosta Porvooseen kulkevat tiet muodostavat Suomen huoltovarmuuden kannalta tärkeän kehätien, jonka sisälle jää koko Etelä-Suomi.

Hangosta kuljetetaan IMO-lastia

Finnlinesin ro-ro:t kuljettavat säännöllisesti rahtia Hankoon. Suomen lipun alla purjehtiva M/s Finnpulp on 184,8 metriä pitkä ja 26,5 metriä leveä laiva, joka kuljettaa traileireita, lauttavaunuja (mafi) ja kasetteja sekä henkilöautoja ja muita ajoneuvoja. M/s Finnpulpin kyydissä kulkee myös vaarallista lastia (IMO-lasti), eli esimerkiksi erilaisia kemikaaleja teollisuuden käyttöön.

– Matkustajalaivoissa ei kuljeteta yleensä tällaista lastia, mutta meidän kyydissä kyllä, yt-matruusi **Raido Välb** kertoo.

M/s Finnpulpilla on 12 matkustajapaikkaa, joita käyttävät pääsääntöisesti tutut rekkakuskit.

– Rekkakuskeille on aluksella sauna, ruokaa ja lämpöä. Ihmisiä olemme kaikki. Lepääminen pitkän merimatkan aikana on tärkeää. Tämä on rauhallinen laiva, päällikkö **Timo Mäkinen** toteaa.

Teollisuus käyttää raaka-ainekseen erilaisia vaarallisia aineita, joiden kuljetus rekoilla ja laivoilla on vaativaa ja vastuullista työtä. Ikävimpiä ovat uutiset, jossa teollisuuden kemikaaleja kuljettanut rekka on suistunut liukkaalta tieltä metsään ja aiheuttanut ympäristövahingon. Ilmasto muuttuu ja Suomen tiet ovat yhä useammin pahoilla kaljamilla. Rekan ratissa saa olla kieli keskellä suuta, kun luntakaan ei ole enää valaisemaan tien reunoja. Kansa joka pimeydessä vaeltaa.

Itämeren ensimmäisen hirmumyrskyn, Jarin, kourissa

Ilmaston muuttuminen ja tuulien sekä myrskyjen koventuminen on koettu myös suomalaisilla laivoilla. M/s Finnpulpin pääl-

likkö Timo Mäkinen oli ruorivuorossa, kun Suomessa koettiin maan historian ensimmäinen hirmumyrsky, nimeltään Jari.

– Turusta lähdettiin Saksaan kohti perjantai-iltana. Oli pimeää. Saaristossa, pimeässä, taisi olla parhaillaan 36,7 metriä tuulta. Laiva sorti koko ajan 10 astetta. Se ei kulkenut suoraan eteenpäin, vaan keula näytti eri suuntaan, minne laivan piti kulkea. Purjehdimme kylkimyrryä.

– Utön kohdalla tuuli ei käynyt pitkään aikaan alle 30 metrisä. Kun myrsky lopulta laantui 20 metriin sekunnissa, tuntui että olisi aivan tyyntä.

Päällikkö Mäkinen ei ollut ensimmäistä kertaa pappia kyydissä, joten Jarin riehuminen otettiin komentosillalla tyyninä vastaan.

– Ajoin laivan itse ulos Turusta, minulla on luotsikirjat Turku-Utö-välillä, hän kertoo.

Millaista myrskyssä ajaminen sitten on? Joutuuko miehistö roikkumaan ruorissa pitääkseen aluksen kurssilla?

– Kukaan ei roiku ruorissa. Kaikki ei mene niin kuin elokuvissa, Mäkinen naurahtaa.

– Komentosillalla on joystick ja käsiruorissa vahtimiehet. Esimerkiksi Turussa Rajakaran ränni on aika kapea. Siinä mennään tiukkoja mutkia, niin sen >>



Irlanninmeri on kesällä hyvällä säällä mukava purjehtia, mutta talvella tuuli ja aallot saattavat olla pahat. Tuuli saapuu saarille länneestä suoraan Atlantilta.



Myrsky laitto byssan sekaisin. Kaikki lensi huonekaluja myöten. Jääkaappi irtosi seinästä kiinnityksistä huolimatta ja jätti seinään vekin. Jääkaapin kylmälaatikot löytyivät messistä ja juustopaketti pöydän alta.



Kokki Sami Sillanpää (vas.) ja päällikkö Timo Mäkinen aluksen komentosillalla Hangon satamassa.

kohdan menemme käsiruorilla. Mutkat voisi mennä ehkä automaattilakin, mutta en viitsi ottaa riskiä. Kun on hyvät ruorimiehet, niin ei tarvitse ihmetellä.

Kyntäminen Jari-myrskyn kourista tyyneemmille vesille kesti useamman tunnin.

– Ajettiin Utöistä Gotlantiin asti hieman sellaista siksakkia, Mäkinen kierteli aaltoja.

Aluksella kaikki, jotka pystyivät nukkumaan, nukkuivat.

– Mutta tällä henkilöllä pitää olla kyllä erinomaiset unenlahjat.

Vain harva nukkui – tuskin kukaan.

– Aallot paukuttelivat suoraan keulaan, joka aiheutti kovan pamauksen, päällikkö Mäkinen läimäyttää kätensä kovaa yhteen ja demonstroi aallon voimaa.

– Tässä laivassa torppa on keulassa, niin aallot kyllä tuntuvat myös komentosillalla. Mersussa (M/s Finnmerchant) torppa oli melkein ahterissa, miksi aaltojen pauke ei tuntunut siellä samalla tapaa.

Mäkinen on työskennellyt nyt 2,5 vuotta M/s Finnulpilla ja sitä ennen 7,5 vuotta M/s Finnmerchantilla, joka myytiin. Sitä ennen hän oli M/s Finnansalla ja M/s Finnladylla.

Kaikkiaan hän on ollut töissä Finnlines-varustamossa 11 vuotta, josta päällikkönä 7 vuotta.

M/s Finnulp purjehti ensimmäisenä Rosslareen

M/s Finnulpin messissä vieressä istuu

työkaveri, kokki **Sami Sillanpää**, joka on kokenut päällikkö Mäkinen kanssa vielä Jari-hirmumyrskyäkin pahemman myrskynsilmän: Irlanninmeren. Finnlines-varustamo aloitti linjaliikenteen Belgian Zeebruggen ja Irlannin Rosslaren välillä 23.7.2022.

– M/s Finnulp oli Finnlinesin ensimmäinen Suomen lipun alla oleva laiva, joka purjehti Irlanninmerta pitkin Rosslareen.

– Ja voi luoja, millainen reissu se oli, Mäkinen ja Sillanpää toteavat.

– Byssassa oli myrskyn jäljiltä kaikki ihan sekaisin ja huonekaluja myöten lentäneet hujan hajan. Kaikki irtosi, joka ei ollut vähäkään kiinni. Kaapit irtosivat seinistä kiinnityksistä huolimatta. Myös lavauari sai kyytiä.

Jääkaappi irtosi seinästä jättäen seinään vekin.

– Onneksi se säilyi kuitenkin ehjänä. Kylmälaatikot olivat lentäneet kaapista metrien päähän. Juustopaketti löytyi pöydän alta, kokki Sillanpää tilanne naurattaa nyt jälkikäteen. Tuolloin ei tosin yhtään.

– Joo, keli oli tuolloin vähän huono, päällikkö Mäkinen hymähtää.

Laivalla on tehtävä pakolliset työt myrskystä huolimatta

Irlanninmeri on kesällä hyvällä säällä mukava purjehtia, mutta tal-

vella tuuli ja aallot saattavat olla pahat. Tuuli saapuu saarille länneestä suoraan Atlantilta.

– Aallot voivat olla seitsemän metrisiä, välillä isompiakin. Pitää ajaa sellaista siksakkia huonon sään kohdatessa. Nyt reitillä ajaa muuten M/s Finnwave, Mäkinen ja Sillanpää pohtivat.

– Jos olen oikein ymmärtänyt, siellä on lyhennetty filippiiniläisten merimiesten törnejä lyhyemmiksi, koska reitti on niin haastava ja raskas purjehtia, Sillanpää kertoo kuulleensa.

Oli sää mikä tahansa, laivalla on tehtävä pakolliset työt.

– Perämiehet ajavat laivaa ja vahtimiehet tekevät kierroksia. Kannelle ei ole huonolla kelillä kuitenkaan mitään asiaa.

Miehistön on myös syötävä. Laivakokki Sillanpää ahersi keittiössä ruoat.

– Söimme samalla lailla kuin aina. On vain pidettävä lautasesta kiinni ja kierrettävä jalka jonnekin pöydän jalan ympärille, että pysyy paikallaan. Ei siinä ihmeellisempää ole, päällikkö Mäkinen tuumii.

– Kydyssä oleville rekkakuskeille kovat myrskyt ovat pahin koettelemus. He voivat pahoin. Miehistö vähemmän, olemme totuneet, Sillanpää vahvistaa.

Voiko merisairauteen siedättää itseään?

– Voi siihen tottuakin, mutta on se hieman ominaisuus. Tasapainojuttuhan se on. Aistit jotenkin järkkyvät, niin tulee pahoinvoivaksi, merikarhut selostavat.

– Joillakin matkustajilla on laastareita, jotka auttavat pahoinvointiin. He pitävät niitä koko ajan. Meritautiin on myös tabletti, mutta se pitää ottaa etukäteen jo satamassa. Merillä se on myöhäistä.

Mitähän tabletti pitää sisällään?

– Kai se vaikuttaa mielialaan, merimiehet epäilevät ilkikurinen virne kasvoillaan.

Miehistö nukkui Irlanninmeren myrskyssä punkassa. Se on huonolla säällä turvallisin paikka aluksella.

– Osa oli laittanut patjan lattialle, koska sängystä joka tapauksessa tippuu, niin ei tipu punkasta ja on jo valmiiksi lattialla. Itse nukuin sohvalla, päällikkö Mäkinen kertoo.

– Levittäydyn aina sellaiseen X-asettoon, niin siinä pysyy hyvin paikallaan,

päällikkö demonstroi levittäen kätensä ja jalkansa.

Kokki Sillanpää piti puolestaan toisen käden patjan alla, mikä piti hänet paikallaan eikä hän tippunut sängystä.

Kova myrsky ja merenkäynti väsyttävät.

– Lihaksisto joutuu koetukselle, kun pitää kovaa kaiteista kiinni, ettei kaadu. Käytät ihan eri lihaksia kuin yleensä.

Raumalla pitäisi järjestää vielä laivakokien koulutusta

Irlanninmeren maisemia muistellessa sydään lämpimiä, erittäin pehmeitä sämpylöitä, joita kokki Sami Sillanpää on loihnut tarjolle miehistöille. Sanonta suussa sulavaa on totta, tässä tapauksessa sämpylän kohdalla.

– Olen kehittänyt ja testaillut tuota sämpyläaikinaa 15 vuotta, joten työ alkaa tuottaa nyt tulosta, Sillanpää tuumii.

Rahtilaivan keittiön pyörittäminen kolmen viikon tönnin aikana vaatii ruoanlaitto-taitojen lisäksi keittiöekonomiaa ja keittiöpsykologiaa.

– Ei tätä ravintolapyörittystä sen kummemmin ajattele, työhön harjaantuu. Sitä oppii tekemään ruokia mahdollisimman järkevästi. Koitan minimoida hävikin. Miehistön ruoanlaadusta ei kuitenkaan saa tinkiä. On otettava huomioon, että filippiiniläiset miehistön jäsenet ovat laivalla töissä kuusi kuukautta yhtä soittoa ja ruoka on heille yksi tärkeimmistä antimista pitkän tönnin aikana.

M/s Finnulpilla pidetään kiinni suomalaisista perinneruoista: hernekeittoa syödään torstaisin.

– Hernekeitto on muuten tavallinen ruoka myös esimerkiksi Intiassa, ajatukset siirtyvät itämaihin. Mysteeriksi jää kuitenkin hernekeiton syntyperä.

Laivakeittiössä valmistetaan viikoittain myös filippiiniläisiä ruokia, joita Sillanpää on oppinut sujuvasti valmistamaan. Hän luettelee pitkän listan filippiiniläisiä ruokien nimiä. Rahtilaivan kokki pyörittää omaa ravintolaa, jossa saa käyttää päätään ja luovuuttaan.

– Laivakokien ammattiin ei pysty enää nykyään opiskelemaan Rauman merikoulussa, josta aikanaan itse valmistuin. Laivakokien koulutus on lopetettu siellä – ja se kyllä kiu-kuttaa, laivakokki Sillanpää laukoo suoraan.

Laivakokien vakanssi säilytettävä suomalaisilla

Suomalaiset varustamot ovat kärsineet työvoimapulasta. Koronapandemia avasi silmät siihen, että työvoimaa ei ole saatavilla enää helposti toiselta puolelta maailmaa. Runsaudensarvi alkoi ehtyä. Huomattiin kantapään kautta, että miehistön kuljetus ja liikuttelu maapallon puolelta toiselle ei suju erikoistilanteissa aina käden käänteessä, jos ollenkaan.

– Toivon todellakin, että suomalaisten laivakokien vakansseista rahtipuolella pidettäisiin kiinni miehitysneuvotteluissa, että ammattimme ei häviä lopullisesti, Sami Sillanpää lähettää terveisiä.

M/s Finnulpilla on 16 hengen miehistö plus silloin tällöin harjoittelija koneessa tai kannella. Aluksen miehistö on suomalaista, virolaista ja filippiiniläistä. ➤



Keittiöapulainen Samuel Henry Salac (vas.) ja kokki Sami Sillanpää



Yliperämies Madis Vipp ja 2. perämies June-Ray Sechico



Yt-matruusi Raido Välb trukissa ja vieressä poosu Thomas Fredrickson.



M/s Finnpulpin kansi- ja konemiehistö tuulisessa Hangossa 10.12.2024. Kuvassa vasemmalta oikealle: 2. Konemestari Salbhy Tan, wiper (moottorimies) Giovanni Cosadio, fitter (konekorjausmies) Clare Moradas, 1. konemestari Ysmael Mendoza ja sähkömies Melvin Patiag.

Sillanpään työparina on talousapulainen **Samuel Henry Salac**, joka auttaa keittiössä, huolehtii aluksen yleisistä tiloista ja siivoaa hytit.

– Tämä on ensimmäinen törnini M/s Finnulpilla. Sitä ennen työskentelin M/s Finnhawkilla ja M/s Finnkraftilla, mutta molemmat alukset myytiin. Minulla kävi tuuri, että sain töitä tältä alukselta, mutta osa entisistä filippiiniläisistä työkavereistani on nyt pitkällä vapaalla. Siitä syystä myös omat tunteeni ovat 50/50, talousapulainen avaa merimiehen työn kiperiä puolia.

Itämerellä työskentelee paljon filippiiniläisiä merimiehiä, jotka yhtä lailla turvaavat Suomen huoltovarmuuskuljetuksia muun miehistön kanssa suomalaisilla aluksilla. Merimiehiä tulee arvostaa riippumatta heidän kansallisuudestaan.

– Olen purjehtinut Itämerellä nyt neljä vuotta. Halusin lapsesta lähtien merimieheksi ja olen päässyt työskentelemään toiveammattiini. Elän siis unelmaani, Samuel kertoo.

Miehistö tekee laivan

M/s Finnulpin miehistö tulee hyvin toimeen keskenään. Hyvän laivahengen ja toisia kunnioittavan ilmapiirin voi tuntea.

– Aloitin työt Finnlinesilla vuonna 2012. Työskentelin M/s Finnstarilla ja M/s Finn-

kraftilla, jossa toimin yliperämiehenä ja lopuksi päällikkönä. Alus myytiin ja aloitin työt M/s Finnulpilla kesäkuussa.

– Tämä laiva on mielestäni hyvä. Pääasia on se, että miehistö on todella hyvä. Täällä on suomalaisia, virolaisia ja filippiiniläisiä töissä. Miehistö tekee laivan, yliperämies **Madis Vipp** tuo esiin heti kättelyssä.

Laivalla yhteisöllisyys on tärkeää.

– Pitää tulla kaikkien kanssa toimeen ja kaikkien on hoidettava omat hommansa hyvin. Miehistön pitää olla kuin yksi perhe. Tehdä hommia yhdessä, yliperämies Vipp puhuu viisaita.

M/s Finnulpilla työskentelee merimiehiä eri maista. Ihmisten välillä on kulttuurieroja myös maittain: Suomessa on muun muassa pohjalaisia, karjalaisia ja stadilaisia. Vielä suuremmat kulttuurierot lienevät filippiiniläisten välillä keskenään, sillä Filippiinit on pinta-alaltaan Suomen kokoinen alue saariksi ripoteltuna.

– Tällä aluksella työskentelevät filippiiniläiset ovat tottuneet työskentelemään skandinaavisen porukan kanssa. Meillä ei ole nähtävissä sen isompia kulttuurieroja. Työt sujuvat kaikilta hyvin ja hommat hoidutuvat, Virossa Saarenmaalla asuva Vipp kertoo.

M/s Finnulpin yläkannella vastaan kävelee toinen saarelainen, maarianhamina-

lainen poosu Thomas Fredrickson, joka kertoo olleensa myös M/s Finnulpin kyydissä legendaarisella ensimmäisellä purjehdukselle Irlannin Rosslareen.

Ahvenanmaalainen Fredrickson aloitti työt merillä M/s Silja Symphonylla ravintoisissa ja baareissa, oli tiskaamassakin. Siljalta hän siirtyi M/s Rosellaan Suomen lipun alle kansitoihin. Rosella myytiin, josta hän siirtyi Godby Shippingin M/s Mirandaan, joka myös myytiin.

– Sain Finnlinesilta vakituisen pestin poosuna, joten tulevaisuus näyttää Finnlinesilla tällä hetkellä oikein hyvältä. Olen työskennellyt täällä nyt 2,5 vuotta, Fredrickson silmin nähden tyytyväinen.

Fredricksonin seurueeseen liittyy yt-matruusi Raido Välb. Fredrickson ja Välb siivoavat laivan kannelta löytyvät roskat ja nostelevat seinäkiinnikkeisiin irtonaisia ketjuja. Laivan tyhjä ruuma on suuri ja autio. Laivan kita on tyhjä. Niin myös Fredricksonin ja Välb in mahat, joten on aika nousta yläkannelle ja mennä messiin lounaalle.

Messin venttiilistä siintää aurinkoinen Hanko. Yt-matruusi Raido Välb on työskennellyt Suomen pientonniston aluksissa vuodesta 2007 lähtien.

– Edellinen varustamo oli Prima Shipping. M/s Finnulpilla olen ollut reilun vuoden verran, Välb kertoo.

Yt-matruusi Raido Välb asuu 13 kilometriä Viron Peipsijärveltä.

– Peipsijärvi sijaitsee Virossa idässä, mutta ikään kuin keskellä Viroa. Peipsijärvi on suuri järvi – ja jopa Euroopan viidenneksi suurin järvi.

Minkälaista on asua tällä hetkellä Peipsijärvellä, kun itänaapuri on mikä on?

– Seuraan toki uutisia – ja olen kiinnostunut politiikasta. Pitää olla valppaana. Ehkä on pidettävä hieman käteistäkin kotona, kun asun maaseudulla ja minulla ei ole pankkiautomaattia ihan lähellä. Myös pieni huoltovarmuusvarasto myös on paikallaan, yt-matruusi Raido Välb on varustautunut parhaansa mukaan.

– Jos sähköt lähtevät, minulla on oma lämmitys. Maaseudulla kyllä selviää.

Narva – kaksoiskaupunki

Peipsijärveltä ei ole pitkä matka Pohjois-Viron Narvaan, joka on ollut perinteinen rajanylityspaikka Viron ja Venäjän välillä. Narva on kaksoiskaupunki, jonka läpi virtaa rajajoki: Narvanjoki. Sen läntiselle puolelle Virossa sijaitsee Narvan kaupunki, jossa seisoo joen rannalla Narvan linna. Sitä suoraan vastapäätä Narvajoen toisella puolella seisoo Venäjään kuuluva liivanlinna. Linna sijaitsee Venäjään kuuluvassa Ivangorodin kaupungissa. Linnat katsele-

vat toisiaan siis silmästä silmään vain rajajoki välisissään.

– Narvassa asuu aika vähän virolaisia, eivätkä he pysty vaikuttamaan asioihin, jos alueen johtajat ovat puolueen kannattajia, yt-matruusi Raido Välb toteaa suoraan.

– Narva itsenäistyi 30 vuotta sitten, mutta sen asukkaat kuitenkin katsovat enemmän Venäjän puolelle, eivätkä Viron puolelle. Kaupungissa on antennitelevisio, josta näkyvät venäläiset TV-kanavat, johon on myös vaikea vaikuttaa.

Minkäänlaisia hurraahuutoja nykyinen maailmantilanne ei aiheuta. Aina on oltava toivoa ja uskoa, jos ihmisellä ei ole muuta jäljellä, hänellä on aina toivo. Sen tuovat esiin suuret ajattelijat ja paljon elämässään kokeneet ihmiset.

– Toivotaan, että tämä kaikki alkaisi olla pian ohi ja tilanne rauhoittuu. Siinä mielessä, paitsi sota, myös inflaatio on paha: hinnat nousevat, mutta palkat eivät samaa tahtia, Raido pohtii kokonaistilannetta.

Paljon on siis meneillään niin tavallisten ihmistenkin elämässä. Toimeen pitäisi tulla.

Rahtilaivan miehistö katsoo Konflikti-sarjaa laivalla

M/s Finnulp seisoo aurinkoisessa Hangon satamassa.

– Hanko on hyvin strateginen paikka, e tule ikinä muuttamaan. Historia on todistanut sen, yt-matruusi Raido Välb tietää.

Hanko on tullut viime aikoina suomalaisille tutuksi MTV:llä pyörivän Konfliktisarjan kautta. Kolmannessa jaksossa erikoisjoukot laskeutuvat Finnlinesin rahtilaivalle, jolle on soluttautunut vihollisia.

– Tiedän Maikkarin-konflikti sarjan. Olen illalla kannella vahdissa, joten ehkä sarjaa pystyy katsomaan netin kautta, Välb tuumii.

Suomalaiset ovat osittain kauhistelleet sarjan todenperäisyyttä. Konfliktissa rahtilaikulle laskeutuvat suomalaiset erikoisjoukot. Vain joitakin päiviä jakson julkaisemisen jälkeen suomalaiset erikoisjoukot laskeutuivat oikeasti Venäjän varjolaivaston M/s Eagle S-alukselle.

Yt-matruusi Raido Välb on vallitsevasta tilanteesta huolimatta rauhallinen ja tuntee Hangon historian.

– Harrastan historiakirjojen lukemista. Hankoon ovat nousseet niin venäläiset kuin saksalaiset: herra von der Goltz. Historia kiinnostaa, varsinkin Viron. Kun tulin Suomeen töihin, olen lukenut vähän suomalaisten historiaa. Minulla on kotona pieni hylly historia- ja tietokirjoja.

M/s Finnulp seisoo Hangon satamassa. On tyyntä ja rauhaa. Sitä, jos jotakin, pitää arvostaa. >>



Kun maailma ympärillä velloo, on parasta keskittyä omaan työhön

I. KONEMESTARI ISMAEL MENDOZA

on purjehtinut Finnlinesin aluksilla Itämeren pitkin kahdeksan vuotta. Sitä ennen hän työskenteli japanilaisessa varustamossa 2010–2016.

– Finnlines on toinen varustamo, jossa työskentelen. Finnlinesilla olen työskennellyt M/s Finnsunilla, Finnskylla, Finntidella, Finmillillä ja nyt Finnulpilla. Myös Mendoza purjehti aluksella Belgian ja Irlannin väliä.

– Viihdyn Finnlinesilla hyvin, kun vertaan japanilaiseen yhtiöön. Miehistö on täällä toisilleen paljon läheisempi. Myös eurooppalaiset miehistön jäsenet ovat mukavia.

– Japanilaisessa varustamossa törni oli yhdeksän kuukautta, täällä vain kuusi kuukautta. Se on hyvä asia.

Kuusi kuukautta on kuitenkin pitkä aika olla yhtä soittoa laivan päällä. Mitä Mendoza tekee aluksella, kun hänellä on vapaata?

– Vapaalla katson elokuvia. Internet-yhteys on meille hyvin tärkeä ja se, että se toimii. Yleensä yhteys toimii ok satelliitin kautta. Internetin avulla olemme yhteydessä perheeseemme ja ystäviimme Filippiineillä esimerkiksi somen avulla.

Laivalla urheillaan mikä voidaan. Mikä laji filippiiniläisille on mieleen?

– Filippiiniläiset pelaavat mielellään koripalloa. Täällä laivalla pelaamme, jos se on mahdollista ja tilaa. Suomalaiset ja virolaiset pelaavat kanssamme. Jos sää on hyvä, pelaamme kannella.

I. konemestari suunnittelee aluksen työt ja jakaa tehtäviä muille. Joka aamu pidetään ”toolbox-kokous”, jossa päivän tehtävät käydään lävitse.

– Olemme tottuneet työskentelemään yhdessä skandinaavien kanssa. Minun on mukauduttava filippiiniläisten eri kulttuureihin. Filippiineillä on useita eri ”heimoja” kuten Suomessa, mikä vaatii aina sopeutumista vähän tyyliin pohjalaiset ovat suorita, karjalaiset epäsuoria puheessaan.

Mendoza on kotoisin Manilasta. Sielläkin on tapahtunut useita poliittisia käännteitä kuluneiden vuosien aikana.

– En ole nykyisen hallituksemme fani. Keskityn vain siihen, että teen työtäni täällä laivalla, jota rakastan ja siinä kaikki.

Lause on viisas ja pitää paljon sisällään: merimiesten on viisautta keskittyä omaan työhönsä, kuten muidenkin ihmisten, niin mieli pysyy virkeänä ja seinät eivät kaadu päälle. Maailmantilanteelle emme voi paljon mitään. Filippiineillä oli vallassa aiemmin niin sanottu armeijan mies, joka kävi väkivaltaista ”sotaa” huumekauppiaita vastaan.

– Olin todistamassa itsekin erästä huumesodan yhteenottoa. Huumeet eivät ole hyvä asia.

Onko Filippiinien nykyinen johtaja yhtä kova otteissaan?

– Hän on enemmän bisnesorientoitunut, I. konemestari Ismael Mendoza toteaa.

Rosslare – Irlannin toiseksi vilkkain satama



MERIMIEHET KERTOVAT millainen on Kaakkois-Irlannissa sijaitseva Rossalaren satama:

Rosslare on pieni satama ja pieni kylä mäen päällä. Rosslare on Irlannin toiseksi suurin ro-ro-satama. Sieltä on jo yli 100 vuotta kuskattu tavaraa. Satama on todella vilkas ja siellä käy koko ajan laivoja Espanjasta, Ranskasta, Belgiasta ja Englannista. Walesista parista eri satamasta Rosslareen sahaavat Stenan laivat kaksi kertaa päivässä ees-taas.

Rosslareessa on vain kolme lyhyttä laituria, joiden kääntövälit ovat todella ahtaat. Laivan kääntöpaikka on pieni. Heti aallonmurtajan ulkopuolella on kova tuuli ja kova virta. Hinaajia ei ole käytettävissä. Luotseja ei ole ollenkaan.

Purjehdimme Rosslareen M/s Finnulpilla, joka on 186,5 metriä pitkä laiva. Nyt satamaan ajaa M/s Finnwave, joka on vielä 30 metriä pidempi laiva. Siinä saa kyllä kielillä keskellä suuta mennä satamaan.

Rosslareessa on suunnitteilla isommat satamat, mutta pikkasen eri kohtaan, jotka eivät ole suoraan länsi-lounaistuulelle yhtä alttiina.

Rosslare on Irlannin vilkkaimpia satamia, miksi sen infra ei ole kehitetty aiemmin?

Emme tiedä: kaikkihan ne Brittein saaret on kuin jostain 1700-luvulta. Myös satamat: siinä sun tänne repsottaa kaikki sähköjohdot, eivätkä ne ole kuulleetkaan varmaan jostakin 4G:stä, saati 5G:stä. Briteissä ei tietokoneella lastihommia hoideta. Niillä ei ole haajuakaan, mitä on satamassa. Kaikki hoituu vielä perinteisellä paperi- ja lyijykynämeiniingillä. Mielestämme Afrikassakin hoituu asiat paljon paremmin kuin Irlannissa. Mutta turistina Irlanti on kyllä mukava paikka käydä.

Töissä emme ehtineet maihin kuin nopeasti fillarilla lähikylään. Eikä siinä kylässä tosin ollutkaan kuin parturi, kauppa ja kioskki. ↓



Hangon evakuointia 19.3.1940. SA-kuva

Hanko vuokrattiin Neuvostoliitolle 30 vuodeksi

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SA-KUVA

Pietarin kaupungin sijainti Suomenlahden perällä tekee kaupungista haavoittuvaisen. Venäjän pelko on, että vihollinen purjehtii Pietariin tai katkaisee meriyhteydet Itämerellä jättäen Pietarin pussiin.

Pietari Suuren merilinnoitusjärjestelmä

Pietaria puolustaa Venäjä rakensi Pietari Suuren merilinnoitusjärjestelmän ennen ensimmäistä maailmansotaa. Linnoituksen pääasemaksi valittiin Suomenlahden kapein kohta Porkkalan ja Naissaaren välillä. Linnoitusketju ulottui Turun ja Ahvenanmaan saaristoon ja Viron suurille saarille.

Suomen (1917) ja Baltian maiden itenäistymisen (1918) jälkeen merilinnoituksen asemat jäivät Suomen ja Viron haltuun. Venäjä oli menettänyt Kronstadtia lukuun ottamatta kaikki Suomenlahden rannikko-linnoitukset, mikä heikensi Leningradin (Pietari) puolustuksellista asemaa.

Suomi-Viro-yhteistyö

Suomi ja Viro suunnittelivat laajaa sotilailta yhteistyötä ennen toista maailmansotaa. Suomenlahden kapeikon molemmat päät – Aegnan saari Virossa, Mäkiluoto Porkkalassa ja Kuivasaari Helsingissä varus-

tettiin kaksoistykkitornein. Kapeikon poikki suunniteltiin vedettäväksi sukellusveneverkko ja miinakenttiä. Sulun oli määrä sulkea Venäjän Itämeren laivasto Suomenlahden pohjukkaan.

Neuvostoliitto epäili saksalaisten mihinnoitusta Suomen kautta

Saksassa Adolf Hitler nousi valtaan 1933 ja alkoi varustautua. Neuvostoliitossa oltiin varmoja, että Saksa suunnitteli hyökkäystä Neuvostoliittoon ja epäili suunnitelmiin kuuluvan sivustaiskun Suomen kautta. Saksalaisten mihinnoitus Suomessa haluttiin estää. Annettiin ymmärtää, että puna-armeija ei jäisi odottamaan Rajajoelle, jos näin kävisi.

Suomi vakuutteli estävänsä saksalaisten mihinnoituksen, mikä ei vakuuttanut Neuvostoliittoa. Neuvostoliitto vaati Suomelta salaista sopimusta, joka mahdollistaisi sen osallistumisen Suomen – ja ennen kaikkea sen merirajojen – puolustamiseen Saksan hyökätessä sekä Ahvenanmaan linnoittamisen. Neuvostoliitto halusi myös saada linnoitetun ilma- ja meripuolustustukikohdan Suursaaren. Suomi torjui Neuvostoliiton ehdotuksen elokuun lopulla 1938. Maaliskuussa 1939 Neuvostoliitto ilmoitti puolestaan haluavansa vuokrata 30 vuo-

deksi Suursaaren, Lavansaaren, Tytärsaaret ja Seiskarin.

Molotov-Ribbentrop -sopimus

Neuvostoliiton ulkoministeri Molotov ja Saksan ulkoministeri Ribbentrop solmivat elokuussa 1939 Moskovassa hyökkäämättömyyssopimuksen. Samalla allekirjoitettiin salainen lisäpöytäkirja, joka koski Euroopan jakamista etupiireihin Saksan ja Neuvostoliiton välillä. Suomi ja Baltian maat kuuluivat Neuvostoliiton etupiiriin.

Suomessa tunnettiin aluksi helpotusta siitä, että Saksan ja Neuvostoliiton välinen konflikti ja sen myötä Suomen joutuminen mukaan suursotaan näytti olevan vältetty. Varsin pian alettiin kuitenkin epäillä, minkä hinnan Hitler oli maksanut selustansa turvaamisesta. Hinta oli piilotettu sopimuksen salaiseen lisäpöytäkirjaan, joka osoittautui Suomelle ja Baltian maille kohtalokkaaksi: yhdessä Puolan itäosan kanssa ne luettiin kuuluviksi Neuvostoliiton etupiiriin.

Muste ei ehtinyt kuivua paperista, kun Saksa hyökkäsi Puolaan 1. syyskuuta 1939. Toinen maailmansota alkoi. Etupiiriin otettiin osapuolella, Neuvostoliitolla, oli omat suunnitelmat. Suomen valtaaminen tarjoi Neuvostoliitolle useita etuja: se voisi ➤

uhata Saksalle elintärkeän rautamalmin tuontia Pohjois-Ruotsista, hallita Itämeren sekä saada Suomesta teollisuutta ja malmivarat. Kuten myöhemmät tapahtumat osoittavat, myös Saksa oli iskenyt silmänsä Ruotsin ja Norjan kaivosteollisuuden varantoihin.

Paasikivi Moskovaan

Saksan hyökättyä Puolaan Neuvostoliitto alkoi toteuttaa etupiirijakoaan. Syyskuussa 1939 Neuvostoliitto esitti kaikille Baltian maille vuoron perään kutsun neuvotteluihin, joissa vaadittiin tukikohtien vuokraamista maiden alueelta Neuvostoliitolle.

Suomi sai kutsun neuvotteluihin lokakuussa 1939, ja presidentti J.K. Paasikivi valtuuskuntineen matkusti Moskovaan. Suomen ja Neuvostoliiton välinen valtakunnanraja kulki Rajajoella vain noin 32 kilometrin päässä Leningradista. Neuvostoliitto vaati Suomea vetämään itärajaa kauemmaksi Leningradin kaupungista.

Kolmannella neuvottelukerralla Neuvostoliitto esitti, että Suomi luovuttaisi Neuvostoliitolle osia Karjalankannakselta ja Suomenlahden ulkosaaret sekä näiden lisäksi Hangon ja Lappohjan sataman.

Neuvostoliitto halusi vuokrata Hangon Suomelta 30 vuodeksi. Suomi ei kuitenkaan halunnut neuvotella Hangosta; se piti tukikohtaa itselleen liian vaarallisena. Neuvottelut katkesivat tuloksettomina marraskuussa 1939.

Mainilan laukaukset

Neuvostoliitto oli esittänyt aikaisemmin vastaavat vaatimukset Baltian maille, jotka suostuivat luovuttamaan puna-armeijalle tukikohtia alueillaan. Suomalaiset valitsivat toisin. Suomi kutsui reservinsä sotilaat 10. lokakuuta 1939 alkaen ylimääräiseen kertausharjoitukseen, joka merkitsi käytännössä liikekannallepanoa. Myös rannikkotykistön reserviläiset kutsuttiin ylimääräiseen kertausharjoitukseen syyskuun alussa 1939.

26. marraskuuta 1939 Neuvostoliitto lavasti Mainilan laukaukset, joilla Neuvostoliitto perusteli sotaa puolustuksellisenä toimenpiteenä. Talvisota oli alkanut.

Hangon ilmapommitus

Talvisota alkoi Hangossa 30.11.1939 ilmapommituksella. Etelästä Viron neuvostotukikohdista tulleet kolme SB-konetta pommittivat Hangon kaupunkia ja Russarön linnaketta. Pommitusten kohteena oli ilmeisesti Mannerin konepaja, joka oli sotatarviketeollisuuden palveluksessa.

Neuvostoliitto lähetti 30.11.1939 Liepajan Karostan sotastamasta risteilijä Kirovin ja kaksi hävittäjää pommittamaan Russarötä. Linnake vastasi tuleen – sinällään koomista, että linnake oli alun alkaen venäläisten itsensä rakentama. Risteilijä Kirovin Hangon valloitus päättyi savuun ja häpeälliseen kotiinpaluuseen Liepajaan. Venäläisten virallinen selitys oli, että tuulettimien väärän käytön vuoksi savua pääsi aluksen tulenjohtoasemaan.



Jäänmurtaja Jääkarhu Hangon satamassa maaliskuussa 1940 Hangon evakuoinnin yhteydessä. SA-kuva

Russarön pommituksen jälkeen päätettiin, ettei vihollinen suunnittele maihinnousua Hankoon. Lentopommitukset jatkuivat kuitenkin kaiken aikaa. Talvisodan sytyttyä neuvostoliittolaiset pommittivat Hankoa yhteensä 72 kertaa ja pudottivat noin 1 100 pommia.

Hangon ja Russarön ilmatorjunta oli puutteellista. Venäläiset pommittivat kaupunkia, mutta merkillepantavaa on, ettei Hangon kaupunkia pommitettu kertaakaan maaliskuun aikana. Venäläiset halusivat ilmeisesti säästää kaupunkia, jonka luovutus oli kirjattu rauhanneuvotteluiden ennakkoehtoihin niiden ensimmäiseksi kohdaksi. Rauhan ehdot toimitettiin suomalaisille Tukholman kautta 22. helmikuuta 1940.

Näkymä Hankoon evakuoinnin aikaan 19.3.1940. SA-kuva

Hanko ja Lappohjan satama vuokrattiin Neuvostoliitolle 30 vuodeksi

Neuvostoliiton suunnitelmissa oli syksyllä 1939 sulkea Suomenlahden suu järeän ja raskaan tykistön tulella ja miinoituksilla. Kaikki suunnitellut patterit eivät toteutuneet.

Neuvostoliiton vaatimus tukikohdasta Hankoniemellä toteutui talvisodan jälkeen. Hanko ja Hankoniemi mukaan lukien Lappohjan satama ja Hankoa ympäröivät saaret vuokrattiin Neuvostoliitolle merisotilaalliseksi tukikohdaksi 30 vuodeksi. Luovutus tapahtui pitkänä perjantaina 22.3.1940.

Sodan seurauksena Suomi menetti Sallan ja Kuusamon itäosat, suuren osan Karjalasta, Suomenlahden ulkosaaret ja Kalastajasaarennon länsiosan. Luovutetut alueet olivat 12 % Suomen pinta-alasta.

Hanko evakuoitiin 10 päivässä

Välirauhassa Suomi joutui vuokraamaan Hankoniemeltä Neuvostoliitolle suuremman alueen kuin he olivat syksyllä vaatineet. 8 000 hankolaista joutui lähtemään kodeistaan. Vuokra-alue oli 115 km² ja sisälsi 400 saarta. Hangon evakuointi oli suoritettava 10 päivässä. Suomalaiset ehtivät kuitenkin kuljettaa apuun saapuneiden ruotsalaisten avulla Hangosta kaiken irtaimiston tuoleja myöten ja vieläpä raskaat tykkitkin, joiden siirtoa pidettiin mahdottomana.

Ankara jäätalvi 1940 – suomalaiset jäänmurtajat eivät avustaneet venäläisiä aluksia Hankoon

Talvi 1940 oli niin ankara, etteivät neuvostoliittolaiset päässeet laivoilla Hankoon kokonaiseen kuukauteen, koska Suomi ei suostunut avaamaan jäänmurtajalla väylää kaupunkiin. Asiasta ei ollut mainintaa rauhansopimuksessa. Lisäksi oli merkittävä miinavaara talvisella merellä, jossa miinaraivaus ei toimi.

Suomi joutui solmimaan Neuvostoliiton kanssa kauttakulkusopimuksen, joka sallisi rautatiekuljetukset Neuvostoliitosta Hangon vuokra-alueelle. Venäläiset asuttivat 28 000 henkilöä alueelle ja suorittivat Hankoniemellä laajoja linnoitusrakennustöitä aivan kaupungin keskustassakin. Tukikohdan pääaseistuksen muodostivat järeät ja raskaat rautatietykit, joita varten venäläiset rakensivat tykistöradan Hankoniemen etelärannalle ja kolme suurta tykistöpihaa tykkiasemineen. Rannikonpuolustuksesta vastasi linnoitettu

sektori, johon kuului yli 20 patteria pitkin rannikoita ja saaristoa. Erillinen jalkaväkirykmentti hoiti maapuolustuksen. Ilmasta tulevia hyökkäyksiä varten tukikohdassa oli Täktömin peltoaukeille rakennettu lentokenttä ja 16 ilmatorjuntapatteria.

Leningradin turvallisuuden takia Suomenlahti oli suljettava Itämereltä tulevalta uhalta. Jos pääsy Suomenlahden pohjukkaan oli vapaa, Leningrad oli suojaaton. Myös Suomen ja Viron 1930-luvulla suunnittelema Suomenlahden sulku Porkkalan-Naissaaren kapeikossa oli mitätöitävä.

Neuvostoliiton suunnitelmia Ahvenanmaan varalle

Neuvostoliitolla oli jo Talvisodan aikana, tammikuussa 1940 suunnitelma Ahvenanmaan miehittämiseksi, joka olisi edellyttänyt noin 20 000 miehen siirtämistä Ahvenanmaalle Virosta ja Latviasta, joissa oli puna-armeijan joukkoja. Perusajatuksena oli maavoimien hyökkäyksellä Oulun korkeudella katkaista Suomi ja laivaston hyökkäyksellä Ahvenanmaalle riistää Suomelta myös sen meriyhteydet. Ahvenanmaalle sijoitettaisiin kevyiden laivastovoimien, sukellusveneiden ja lentokoneiden tukikohdat.

Tarkemmassa Ahvenanmaan valtaussuunnitelmassa (10.9.1940) operaation kohteena olivat Eckerö, varsinainen Ahvenanmaa ja Lemland. Sitten piti vallata muut Ahvenanmaan saariston saaret. Isku oli suoritettava nopeasti ja riittävän voimakkaasti, jotta Ruotsista Suomelle tulevat apuvoimat eivät ehtisi paikalle. Yllätyksen onnistuminen oli mahdollisuus rajoina, koska Suomi syksyllä 1940 pakotettiin purkamaan Ahvenanmaan talvisodanaikaiset puolustusjärjestelyt.

Ahvenanmaan demilitarisointi

Suomi joutui solmimaan Neuvostoliiton kanssa sopimuksen Ahvenanmaasta 1940. Suomi sitoutui demilitarisoimaan Ahvenanmaan saaret, olemaan linnoittamatta niitä sekä olemaan asettamatta niitä muiden valtioiden aseellisten voimien käytettäväksi. Neuvostoliitto sai oikeuden pitää Ahvenanmaan saarilla omaa konsulinvirastoaan.

Itämeri suljettu – Liinahamarin reitti Petsamoon

Neuvostoliitto ja Itämeren toisella puolella Saksa olivat sulkeneet Itämeren, joten ulkomaankaupalle ainoa vapaa väylä valtamerille

oli hankala ja pitkä Liinahamarin reitti Petsamoon.

Norja oli pitkään elänyt uskossa, että sillä ei ole vihollisia. Saksa valloitti Tanskan ja sen jälkeen Norjan 1940. Suomi oli antanut saksalaisille kauttakulkuluvan Suomen läpi Norjaan 12. syyskuuta 1940. Saksan hyökkäyssuunnitelma sisälsi Suomen alueen käytön.

1941 Helsingissä käydyissä neuvotteluissa Saksan kanssa sovittiin, että Suomen jouduessa sotaan Neuvostoliiton kanssa Saksa tulisi Suomen avuksi.

Operaatio Barbados

22. kesäkuuta 1941 Hitler käynnisti ”operaatio Barbadosaksi” kutsutun yllätyshyökkäyksen Neuvostoliittoon.

Jatkosota

Suomen ja Neuvostoliiton välille julistettiin sota 26. kesäkuuta 1941, sen jälkeen kun Neuvostoliitto oli pommittanut Helsinkiä ja muita Etelä-Suomen kaupunkeja.

Kesällä ja syksyllä 1941 Hankoniemen saaristossa käytiin verisiä saaristotaisteluja, joista tunnetuimpia olivat Bengtskärin, Hørsön ja Hästön taistelut.

Hanko jäi mottiin – Neuvostoliitto evakuoiti joukkonsa

Hangon tukikohta oli kuitenkin jäämässä mottiin ja Neuvostoliitto päätti evakuoida sen. Viimeiset neuvostosotilaat lähtivät Hangosta 2.12.1941. Jälkeensä he jättivät hävitetyn kaupungin. Tosin aivan ongelmitta Neuvostoliitolle Hangon evakuointi ei sujunut, sillä esimerkiksi Neuvostoliiton evakuoinnissa käyttämä matkustaja-alus Joesef Stalin jäi miinaan ajon jälkeen hyllyksi Viron rannikolle. Saksalaiset hakivat eloonjääneet sotavangeiksi. Osa vangeista joutui Hankoon sotavankileirille.

Jatkosota kesti useita vuosia. Syyskuussa 1944 Suomi ja Neuvostoliitto allekirjoittivat Moskovan välirauhan, joka päätti Jatkosodan. Kun vihollisuudet Suomen ja Neuvostoliiton välillä loppuivat, Neuvostoliitolla olisi ollut mahdollisuus ottaa uudelleen haltuunsa Hankoniemi. Se ei kuitenkaan halunnut Hankoa, vaan tukikohdan Suomenlahden kapeimman kohdan pohjoisrannalta Porkkalan niemestä ja Upinniemen. Moskovan välirauhassa määrättiin Porkkalan alue vuokrattavaksi 50 vuodeksi Neuvostoliitolle. ⚓





Yhteistoiminta työsuojelussa – miksi turvallisuus ja yhteisöllisyys kulkevat käsikädessä merenkulkijoiden arjessa?

KUVAT GETTY IMAGES

Työsuojelun yhteistoiminta on kaikilla työpaikoilla ehdottoman tärkeää, sillä se säästää koko henkilöstöä kaikelta turhalta vaivalta ja erityisesti organisaation johtoa turhilta kustannuksilta. Erityisen tärkeää se on merenkulkuammateissa, joissa työympäristön ainutlaatuisuus, kuten ankarat sääolosuhteet, pitkät työrupeamat ja eristyisyys, haastavat aluksen turvallisuuden ja sitä kautta työhyvinvoinnin. Yhteistyöllä luodaan turvallisuuskulttuuri, joka ennaltaehkäisee riskejä, tukee yhteisöllisyyttä ja vahvistaa ihan jokaisen aluksella työskentelevän osallisuuden tunnetta. Työyhteisön puhekieli onkin avainasemassa, kun rakennetaan paitsi turvallisia työpaikkoja, myös kestäviä työyhteisöjä.

Työsuojelu merenkulun erityispiirteissä
Merenkulkijoiden työ on monella tavalla ainutlaatuista. Törnit merellä voivat olla pitkiä ja työskentely tapahtuu usein hyvinkin rajoitetuissa tiloissa, joten miehistön välinen yhteistyö on täysin välttämätöntä. Näissä olosuhteissa yhteistoiminnalla onkin keskei-

nen merkitys, sillä turvallisuus ei ole koskaan vain yksittäisen työntekijän harteilla, vaan sen tulisi aina olla koko miehistön yhteinen asia.

Merellä kohdatut riskit, kuten myrskyt, koneviat, pelastautumistilanteet tai sairastumiset, edellyttävät saumatonta yhteistyötä ja valmiutta toimia nopeasti ja päättäväisesti. Tämä korostaa yhteisöllisyyden merkitystä: kun miehistö tuntee, luottaa ja uskaltaa turvautua toisiinsa, he kykenevät reagoimaan tehokkaasti myös yllättävissä tilanteissa. Tällöin korostuu eittämättä koko aluksen turvallisuuskulttuuri, jonka perusta tulisi olla avoin vuoropuhelu ja yhdessä laaditut toimintatavat, jotka auttavat ehkäisemään vaaratilanteita ja vähentämään tätä kautta myös henkistä kuormitusta.

Yhteisöllisyyttä ja turvallisuutta heikentää usein se, että merenkulkijoiden ajatellaan pystyvän ”jättämään työt pukukaapin oven taakse” vapaajakson ajaksi. Tämä ajatus voi kuitenkin olla hyvinkin harhaanjohtava. Vaikkakin vapaajakso tarjoaa lepoa työstä ja aivoille hetken hengähtää työn ja työpaikan kuormituksesta, niin silti aluksella

syntyneet ja koetut affektiiviset kuormitukset ja muut työssä esiintyneet jännitteet, vaativat tilanteet tai muutoin vain kuormittavat kokemukset, kuten esimerkiksi unetomuus, eivät tahdo vain kadota itsestään, vaan niitä esiintyy osalla merenkulkijoista myös kotona.

Vastaavasti samoin vapaa-ajalla koetut vaikeudet voivat kulkea mukana takaisin alukselle – oman hytin oven avaaminen ei automaattisesti aloita uutta, kuormituksesta ajanjaksoa. Ennen kuuli puhuttavan, että merelle lähdettiin karkuun kotimurheita. Toivottavasti näin kuitenkin ei enää olisi, sillä aiemmat kokemukset ja tunteet voivat kulkea painolastina pitkäänkin merenkulkijan mukana. Tämä korostaakin sitä, kuinka tärkeää on inhimillisyyden ja tunteiden ymmärtämisen merkitys myös merenkulkijoiden työsuojelutoiminnassa.

Haastavaksi tilanteen kuitenkin tekee se, ettei niistä murheista ja arjen elämän haasteista uskalleta aina puhua, vaikka apua olisi tarjolla. Moni saattaa pohtia, että ”meneekö minulla ammatti ja pätevyyskirjat, kun aavaan huoliani”. Ilmailuammattissa tästä

onkin ollut kokemusta, sillä koko Eurooppaa järkyttänyt Germanwingsin lento 9525 oli omiaan muuttamaan lähes täydellisesti koko alan toiminnan mielenterveydellisissä kysymyksissä. Onkin avain kysymys, miten saataisiin muutettua kysymystä dispansseista sellaiseksi, että voitaisiin lisätä ymmärrystä myös merenkulkijoiden mielenterveyden kysymyksissä, niiden kuitenkin vaikuttamatta ammattiin taikka pätevyyskirjoihin.

Yhteistoiminnan hyödyt merenkulussa

Kaikkien siis pitäisi tehdä työtä joka päivä soljuvammalla yhteistoiminnan eteen aluksilla, sillä se tuo merenkulkuun konkreettisia etuja.

Yhteiset turvallisuustavat lisäävät miehistön osallistuneisuutta yhteisiin turvallisuuskäytäntöihin ja niiden suunnitteluun sekä kehittämiseen. Lisäksi ne lisäävät sitoutumista ja varmistavat, että käytännöt toimivat aidosti arjessa. Tätä kautta myös ennaltaehkäisy paranee aluksilla, koska vaarojen tunnistaminen yhdessä auttaa minimoimaan riskit ennen niiden toteutumista.

Tämä voi tarkoittaa esimerkiksi aluksen kunnossapidon suunnittelua tai säännöllisiä turvallisuusharjoituksia. Luottamuksen rakentaminen yhdessä on helpompaa, kun turvallisuuteen liittyviä asioita käsitellään avoimesti ja rakentavasti, miehistö voi luottaa siihen, että heidän turvallisuutensa ja hyvinvointinsa ovat aina numero yksi työnantajan prioriteettilistalla.

Yhteisöllisyys korostunut merkitys merellä

Yhteisöllisyys on merenkulkijoiden työssä paitsi arkea helpottava tekijä myös voimavara, joka vaikuttaa suoraan työssä jaksamiseen. Kun miehistö kokee olevansa osa tiivistä ja toimivaa yhteisöä, he ovat valmiimpia kohtaamaan työn haasteet ja tukemaan toisiaan vaikeina hetkinä.

Knoppi:

”Tutkimukset osoittavat, että työyhteisön vahva yhteisöllisyys parantaa työtyytyväisyyttä ja vähentää psyykkistä kuormitusta. Tämä on erityisen tärkeää merenkulussa, jossa työn ja vapaa-ajan välinen raja voi hämärtyä pitkien työjaksojen aikana”.

Yhteistoiminta työsuojelussa tukee yhteisöllisyyttä monin tavoin, sillä osallisuus paranee, kun aluksella jokainen miehistön jäsen pääsee osallistumaan turval-

lisuuskäytäntöjen kehittämiseen, ja he kokevat olevansa osa ratkaisua, eivät vain sääntöjen kohteita. Vuorovaikutus tulisikin nostaa aina keskiöön, koska avoin keskustelukuluttuuri mahdollistaa sen, että mahdolliset ongelmatilanteet käsitellään ajoissa ja yhdessä. Tämä vähentää ristiriitoja ja parantaa työilmapiiriä.

Eikä puhuta vain lämpimiä vaan luodaan aitoa yhteenkuuluvuutta: Säännölliset ryhmätoiminnot, kuten yhteiset ruokailut tai vapaa-ajan aktiviteetit, vahvistavat miehistön yhteenkuuluvuuden tunnetta, mikä heijastuu myös työtehtävien hoitamiseen.

Affektiivinen ergonomia merenkulussa

Affektiivinen ergonomia tuo työsuojeluun inhimillisen ulottuvuuden. Se keskittyy työntekijöiden tunteisiin, kokemuksiin ja mielialaan, mikä on erityisen tärkeää merenkulun kaltaisissa ympäristöissä, joissa eristyisyys ja stressi voivat vaikuttaa henkiseen hyvinvointiin.

Merellä affektiivinen ergonomia voi tarkoittaa esimerkiksi sitä, että aluksen työtilat on suunniteltu viihtyisiksi ja stressiä vähentäviksi. Hyvä valaistus, äänimaailman hallinta ja tilojen käytännöllisyys vaikuttavat merkittävästi mielialaan. Tarjotaan mahdollisuuksia palautumiseen, kuten viihtyisät lepotilat, kuntosalivarusteet tai mahdolli-

suus yhteisiin vapaa-ajan aktiviteetteihin. Kehitetään viestintävälineitä, joiden avulla työntekijät voivat pitää yhteyttä läheisiinsä, mikä vähentää eristyisyyden tunteita.

Knoppi

”Kun työympäristö tukee tunteiden hallintaa ja tarjoaa positiivisia kokemuksia, työntekijät ovat motivoituneempia ja tuottavampia”.

Lopuksi turvallisuuskulttuuria yhdessä rakentaen

Työsuojelun yhteistoiminta on merenkulun ja muiden vaativien ammattien selkäranka. Se yhdistää miehistön yhteisen tavoitteen äärelle: turvallisen, hyvinvoivan ja toimivan työympäristön rakentamiseen. Yhteisöllisyys, avoin vuorovaikutus ja inhimilliset tarpeet huomioiva ergonomia eivät ole vain lisäarvoja, vaan välttämättömyksiä.

Kun jokainen työntekijä kokee olevansa osa ratkaisua, turvallisuus muuttuu säännöistä arjen toimintatavaksi. Yhdessä voimme luoda työpaikkoja, joissa jokainen voi tehdä työnsä turvallisesti ja palata kotiin terveenä – myös merenkäynnin haastavissa olosuhteissa. ⚓

Jani-Pekka Leino

Kirjoittaja on erityisasiantuntija Työturvallisuuskeskuksessa

Työsuojelukoulutusta merenkulkijoille

Merenkulkualan työsuojelun peruskurssi tulee taas!

Kurssi antaa valmiuksia käytännön työsuojeluun aluksilla. Aiheita ovat muun muassa:

- työsuojelun perusta, vastuut ja yhteistoiminta
- työn vaarojen selvittäminen ja arviointi
- terveyden ja turvallisuuden osa-alueet
- työkuormituksen hallinta ja työkyvyn edistäminen
- työsuojelun kehittäminen

Kurssi järjestetään Helsingissä 18.–20.3.2025

Lue lisää ja ilmoittaudu: www.ttk.fi/koulutus

Työturvallisuuskeskus ry • Työpajankatu 13 A, 00580 Helsinki



Suomen merenkulun huoltovarmuus ei voi perustua markkinaehtoisuuteen.

Suomalaisen tonniston ja miehistön määrää on kasvatettava

Ainoa keino turvata Suomen merikuljetusten huoltovarmuus poikkeus- ja häiriötilanteissa on Suomen lipun alla purjehtiva tonnisto ja suomalaiset merenkulkijat.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SAANA LAMMINSIVU JA GETTY IMAGES

Suomen lipun alla purjehtivan suomalaisomisteisen tonniston merkitys on meriliikenteen huoltovarmuuden kannalta kiistaton: Suomen valtio voi ottaa hallintaansa, eli määräysvaltansa alle, poikkeus- ja häiriötilanteissa Suomen lipun alla purjehtivat alukset. Voimme luottaa vain siis siihen, että suomalaiset alukset miehistöineen toimittavat maahamme tavaraa poikkeusolosuhteissa.

Ulkomaiset alukset eivät kuljeta Suomeen tavaraa poikkeusolosuhteissa
Suomen valtiolla ei ole mahdollisuuksia määrätä vieraan valtion lipun alla purjehtivia aluksia toimittamaan Suomeen tavaraa häiriö- ja poikkeusolosuhteissa. Todennäköisintä on,

että vieraan valtion lipun alla purjehtiva ulkomaalainen alus kääntyy ympäri ja purjehtii pois häiriöherkiltä merialueilta.

Mikäli ulkomaalainen alus suostuu toimittamaan Suomeen rahtia poikkeusolosuhteissa, rahdin hinta nousee suurella todennäköisyydellä erittäin korkeaksi. Köyhemmillä ihmisillä ei ole varaa ostaa tuotteita, rikkaat ovat etuoikeutettuja. Tuotantongelmiin voivat ajautua myös tehtaot, kun raaka-aineiden hinnat nousevat.

”Merenkulkualalla, meriliikenteessä ja hyödykkeiden merikuljetuksissa toimitaan ensi sijassa itseohjautuvaan kysyntään ja tarjontaan tukeutuvan mekanismin mukaisesti. Kukin taho toimii omien päämääriensä mukaan – kuten **Adam Smith** jo 1776 on todennut, ensi sijassa omia etuja ajatellen”,

nosti lippueamiraali **Bo Österlund** esiinväitöksessään Suomen meriliikenteen huoltovarmuudesta (2018).

Valtioneuvoston uudet huoltovarmuuden tavoitteet nojaavat markkinaehtoisuuteen

Valtioneuvosto teki 24.10.2024 päätöksen Suomen huoltovarmuuden tavoitteista. Sen lähtökohdaksi on Suomen muuttunut turvallisuustympäristö, joka heijastuu myös huoltovarmuustoimintaan. Uudet ja vahvistuneet uhat edellyttävät, että huoltovarmuuden turvaamisen ja varautumisen tasoa vahvistetaan.

Valtioneuvoston tavoitepäätöksen logistiikkaa koskevassa luvussa todetaan: ”...Merkittävä osa yhteiskunnan kuljetuk-

sista hoidetaan markkinaehtoisesti myös poikkeusoloissa.”

Kyseinen kirjaus toteaa siis Suomen merikuljetusten huoltovarmuuden pohjautuvan markkinaehtoisuuteen myös erityisolosuhteissa. Se on huolestuttavaa:

Merimies-Unioni ja Suomen meriliikenteen huoltovarmuudesta väitöksen laatinut jo edesmennyt Bo Österlund vaativat, että Suomen meriliikenteen huoltovarmuuden on perustuttava kotimaiseen tonnistoon ja miehistöön, jota on vahvistettava. Emme voi luottaa vieraaseen lippuun ja ulkomaisen toimijan apuun. Sitä ei välttämättä saavu milloinkaan.

Näkymättömät uhat Itämerellä alkavat konkretisoitua

Suomen meriliikenteen huoltovarmuudesta väitellyt lippueamiraali Bo Österlund nosti väitöksessään esiin näkymättömiä uhkia, jotka alkavat tänä päivänä konkretisoitua Itämerellä. Edesmennyt Österlund väitteli Suomen merenkulun huoltovarmuudesta Helsingissä tasan kuusi vuotta sitten, 18.1.2019.

”Huoltovarmuuden ylläpitoon tarvittavan riittävän tonniston määrän tarkastelu on riippuvainen turvallisuustilanteesta. Uhka on tarkastelun keskeinen elementti. Kun tonniston määrää ei voi mitata ”tyhjiössä”, on tarkasteltava tilannetta ei aina uhkana vaan tosiseikkana.

Tilanteessa, jossa joudumme täydentämään Suomen lipun alla olevaa tonnistoa, on todennäköistä, että Itämeren muut rantavaltiot ovat saman täydennystilanteen edessä. Markkinaehtoisessa järjestelmässä kysyntä ja tarjonta määrittävät kustannustason, ja kysynnän kasvaminen nostaa hintoja.



Bo Österlund

Rahalla saa ja laivalla pääsee -sanonnan mukaan on varauduttava mahdollisesti muuttuviin tilanteisiin. Globalisaation ja EU:n apuun turvautumiseen on myös valmistauduttava. Tosiasiana on pidettävä, että kun Suomen tuonnista meren yli 70 prosenttia tulee Itämeren piiristä, muusta Euroopasta yli 20 ja muusta maailmasta noin kuusi prosenttia. Kuljetussuoritteena tämä tarkoittaa 34 prosenttia Itämeren piiristä, 44 muualta Euroopasta ja 22 prosenttia muualta maailmasta”, Bo Österlund toi esiin Turun Sanomissa 30.1.2019.

Suomalaisten merenkulkijoiden määrä on kriittinen

Merenkulun ammattilaisia on huoltovarmuuden kannalta vähän, Huoltovarmuuskuskuksen raportti merenkulun huoltovarmuudesta vuoteen 2030 toi esiin.

”Tämänhetkiset varsin pienet henkilöstömäärät erilaisissa merenkulun kriittisissä tehtävissä sekä toimintojen erittäin suuri riippuvuus Suomen talouden toimintaedellytyksistä ovat luonnollisesti huoltovarmuuden kannalta riski.”

Huoltovarmuuskuskuksen raportti julkaistiin vuonna 2017, mutta tilanne merenkulkijoiden osalta on edelleen kriittinen. Suomalaisten merenkulkijoiden määrä on saatava kasvuun.

Suomen on laitettava resursseja ja panostettava suomalaisten merenkulkijoiden koulutukseen, jotta saamme kriittisessä pisteessä olevan merimieskuntamme nousuun ja lisää kotimaisia osaajia turvaamaan Suomen meriliikenteen kuljetuksia. Suomalaisille merenkulkijoille on tarjottava töitä suomalaisista varustamoista ja tarjottava työstään sellainen palkka, jolla he si-

toutuvat jäämään töihin merille turvaamaan Suomen meriliikenteen huoltovarmuuskuljetuksia.

Poikkeusolosuhteissa merimiehiä ei lennätetä maapallon toiselta puolelta

Menneet poikkeusolosuhteet – kuten koronapandemia – todistivat, että merenkulkijoita ei pystytä toimittamaan helposti – jos lainkaan – töihin Itämerellä purjehtiville aluksille, jos lentoyhteydet eivät toimi. Tästä syystä suomalaisia aluksia pystyvät nopeasti operoimaan vain omat joukot, jotka saavat laivoille töihin kotimaasta, mikäli maassamme vallitsevat poikkeusolosuhteet.

Suomalaisen tonniston ja miehistön määrää on kasvatettava

Ainoa keino turvata Suomen merikuljetusten huoltovarmuus tilanteessa kuin tilanteessa on Suomen lippu ja suomalaiset miehistöt. Suomen meriliikenteen huoltovarmuuden turvaaminen vaatii suomalaisten merimiesten ja suomalaisen tonniston määrän kasvattamista.

”Jälkimaailma, seiso täällä omalla pohjallasi, äläkä luota vieraan apuun”, **Augustin Ehrenswardin** sanat lukevat Suomenlinnan Kuninkaanportissa.

Merenkulun huoltovarmuuden paras taie ovat suomalainen varustamo, Suomen lippu ja sekä suomalainen merimies

Valtioneuvoston päivitettyssä huoltovarmuutta koskevassa toimenpideohjelmassa todetaan:

”...Kotimaisten varustamojen aluskannan säilymisestä huolehditaan.”

Suomen lipun alla purjehtivan tonniston säilyminen kotimaassa on ehdotonta valtiomme meriliikenteen huoltovarmuuden turvaamiseksi. Suomessa kotipaikkaansa pitävä varustamo on sitoutunein toimija turvaamaan Suomen meriliikenteen huoltovarmuutta.

Suomen tuonnista ja viennistä yli 90 prosenttia kuljetetaan meriteitse. Maamme on tehtävä kaikkensa, että merikuljetukset Suomeen saadaan hoidettua. Merenkulun huoltovarmuus ei voi pohjautua markkinaehtoisuuteen. Suomen meriliikenteen huoltovarmuuden turvaaminen vaatii suomalaisten merimiesten ja suomalaisen tonniston määrän kasvattamista. ↓



Getty Images

Omaisuuuden ositus ja avioehtosopimus

JOKAINEN AVIOLIITTO PÄÄTTYÄ aikanaan joko avioeroon tai toisen puolison kuolemaan. Tällöin toimitetaan omaisuuden ositus. Osituksessa selvitetään puolisoitten varallisuus, ja näiden perusteella jaetaan omaisuus avioliittolain mukaisesti. Avioeron sattuessa puolisoit voivat sopia osituksesta keskenään tai, jos yhteisymmärrystä ei saavuteta, toinen puolisoista voi hakea pesänjakajan suorittamaan jaon. Toisen puolison kuollessa ositus tehdään soveltaen joko avioliittolain puolittamisperiaatetta tai avioehtosopimuksen määräyksiä sekä noudattaen perintökaaren säännöksiä.

Omaisuuuden ja velkojen erillisyyden periaate

Avioliiton aikana vallitsee omaisuuden erillisyyden periaate. Kumpikin puoliso omistaa oman omaisuutensa – niin sen, jonka hän on omistanut jo avioliittoon mennessä, kuin avioliiton aikana saamansa varat, oli kyseessä sitten kauppa, lahja tai perintö. Jos puolisoit hankkivat jotakin yhdessä, he voivat omistaa sen esimerkiksi puoliksi tai sovitussa suhteessa rahoituksensa mukaan.

Myös velat ovat erillisiä. Kukin puoliso vastaa omista ennen avioliittoa tai sen aikana ottamistaan veloista. Vain yhteisen elatuksen hyväksi tehty velka katsotaan yhteiseksi.

Avio-oikeus ja avioehtosopimus

Puolisoit voivat ennen avioliittoa tai sen aikana solmia avioehtosopimuksen, jolla

rajataan joko koko omaisuus tai tietty omaisuus erä avio-oikeuden ulkopuolelle. Avioliiton päättymisen jälkeen tehtävässä osituksessa tätä eroteltavaa omaisuutta ei huomioida toisen puolison hyväksi.

Avioehtosopimus on muotomääräinen asiakirja. Se on tehtävä kirjallisesti, sen tulee olla päivätty, asianmukaisesti allekirjoitettu ja kahden esteettömän henkilön oikeaksi todistama. Avioehtosopimus tulee voimaan, kun se on annettu Digi- ja väestötietovirastolle ja asianmukaisesti rekisteröity.

Avio-oikeus voidaan sulkea pois myös testamentilla ja lahjakirjalla. Testamentin tekijä ja lahjan antaja voi määrätä testamenttiin tai lahjakirjaan otetulla ehdolla, ettei testamentin ja lahjan saajan puolisoilla ole avio-oikeutta testamentilla tai lahjana saatua omaisuuteen.

Miten jako tapahtuu?

Mikäli puolisoilla on avio-oikeus toistensa omaisuuteen, osituksen lähtökohtana on puolittamisperiaate. Tällöin kummankin puolison varoista vähennetään velat, ja jäljelle jäävä nettovarallisuus lasketaan yhteen. Kokonaisuus jaetaan puoliksi, ja varakkaampi puoliso maksaa vähemmän omistavalle puolisolalle tasinkoa, jotta lopputuloksena molemmat saavat yhtä suuret osuudet.

Ositus joudutaan toimittamaan myös lesken ja puolison perillisten välillä, jos perillinen vaatii jakoa toisen puolison kuoltua.

EVERSHEDS SUTHERLAND

**Oikeusapua puhelimitse
p. 010 684 1400**

**Eversheds Asianajotoimisto
eversheds.fi**

Jäsenetuna lakineuvonta yksityiselämän asioissa

Merimies–Unionin jäsenillä on jäsenetuna oikeus saada Eversheds Asianajotoimistolta puhelinneuvontaa jäsenten yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa asioissa. Oikeuksien ja velvollisuuksien ennakointi säästää ristiriidoilta ja vahingoilta. Jäsenille palvelu on ilmainen.

PUHELINNEUVONTA

Tarvitessasi oikeudellista neuvontaa voit soittaa arkisin klo 10.00–16.00 Eversheds Asianajotoimiston numeroon **010 684 1400**

- **Soittaessasi ilmoita, että olet Merimies–Unionin jäsen.** (Jäsenyytesi tarkistetaan, eli sinun tulee ilmoittaa jäsennumerosi, jonka löydät jäsenkortista.)
- Kerro, että haluat keskustella neuvovan lakimiehen kanssa. Lakimiehen kanssa käymäsi keskustelun sisältö on luottamuksellinen ja jää vaitiovelvollisuuden piiriin.

Tällöin leski ei joudu kuitenkaan luovuttamaan tasinkoa perillisille.

Lopuksi

Avioliittolain mukaan itsenäisesti puolisoit muodostavat yhteisen talouden ja elättävät toisiaan kykynsä mukaan. Yhteiselämän loppuessa varallisuus jaetaan puoliksi, jollei muuta ole sovittu. Avioehto on tehokas keino selkiyttää omistussuhteita ja välttää erimielisyyksiä omaisuuden jaossa. 📌

Heidi Wendorf
lakimies

Eversheds Asianajotoimisto Oy



Niko Teräkoski valittiin jäänmurtaja Sisun laivaluottamusmieheksi joulukuussa.

Suomalaisten monitoimimurtajien tekemää työtä ja vastuullisuutta arvostetaan arktisilla alueilla

Suomalaisen Arctia-varustamon monitoimimurtajat Fennica ja Nordica ovat tehneet useita kertoja avustustöitä Alaskassa, Kanadassa ja arktisella alueella. Suomalaisten osaamista, vastuullisuutta ja herkan luonnon sekä alkuperäiskansojen kunnioitusta arvostetaan suuresti paikallisten keskuudessa.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU

Monitoimimurtaja Fennica oli rahdattu Kanadaan Milne Inlettiin syyskuun alusta marraskuun puoliväliin 2024, jonka jälkeen se palasi takaisin Itämerelle jäänmurtotöihin. Fennica on ollut avustustöissä menneinä vuosina myös Alaskassa. Millaista on purjehtia ”Alaskan rajamailla”? – Jylhää, karua ja kylmää. Alaskassa ei ole kylmempää, mihin suomalainen ei olisi totunut. Lämpötilojen puolesta olosuhteet ovat suht samanlaiset kuin Pohjolassa. Jäättä on vain reilummalla kädellä, matruusi **Niko Teräkoski** kuvailee arkista.

Pohjoinen jäämeri on arktisella alueella Pohjoisnavan ympärillä oleva merialue, johon lukeutuvat myös Alaskan ja Kanadan pohjoisosan merialueet. Suomalaiset ovat purjehtineet sekä Baffinin- että Beaufortinlahdella.

– Arktisella alueella on ympäristöä koskevat erityisnormit, jotka tunnemme ja joita noudatamme työssämme.

Suomalaiset ja Jäämeren alueen asukkaat arvostavat omaa rauhaa ja tilaa.

– Paikallinen väki on tullut aina hyvin toimeen suomalaisten kanssa. Suomalaisista on pidetty, koska otamme työssä huomioon herkan luonnon ja kunnioitamme paikallisten tapoja – ja annamme heidän olla rauhassa, matruusi Niko Teräkoski toteaa.

Suomalaisten palkkaaminen Jäämerelle töihin kannattaa.

– Meillä on monitoimimurtajilla hyvä miehistö. Tiimimme toimii kuin rasvattu. Palkkamme ovat paikalliseen tasoon nähden kilpailukykyiset. Suomalaisten palkkaaminen Atlantin taa ei ole kustannuskysymys, vaan kannattaa ehdottomasti, jotta työt alueella saadaan toimimaan hyvin.

Monitoimimurtaja Fennica purjehti Alaskaan luoteis- ja koillisväyliä pitkin.

– Jään paksuus oli reitillä vahvempi kuin Suomessa, mutta olemme totuneet purjehtimaan haastavissa jääolosuhteissa.

Arktisella alueella jää on vain yksi haasteista. Jäämerellä on usein sankka sumu, joka edellyttää erinomaista navigointiosaamista.

– Alaskan Dutch Harborin solassa oli niin saka sumu, että laivan reelingistä näkyi vain metri eteenpäin, Teräkoski muistelee erästä reissua.

Tästä huolimatta hän on valmis lähtemään reissuun vaikka heti uudestaan.

– Paikalliset olivat aloittamassa Dutch Harborissa ravustuskautta ja näimme milaista elämää he siellä todellisuudessa viettävät. Tämä oli hyvin mielenkiintoista ja tapasimme myös Deadliest Catch-sarjan (Vaarallisilla vesillä) väkeä. 📌



Suomalaiset osaavat rakentaa jäänmurtajia ja miehistömmme operoida niitä

– Suomalaiset pysyvät sopimuksissa ja aikatauluissa

Geopoliittinen kilpailu pohjoisella napa-alueella kiihtyy. Samaan aikaan ilmastomuutos vaikuttaa arktiseen alueeseen väijäämättömästi. Jäiden heikentyminen ei vähennä jäänmurtajien tarvetta, vaan päinvastoin kasvattaa sitä, merimiehet suomalaisesta jäänmurtovarustamo Arctiasta tietävät.

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU

Yhdysvallat liittolaismaineen tarvitsevat seuraavien kymmenen vuoden aikana 70–90 jäänmurtajaa. Yhdysvallat ja Kanada etsivät tällä hetkellä jäänmurtajien rakentamiseksi sopivia yhteistyökumppaneita ja telakoita.

Suomessa suunniteltu yli 80 prosenttia maailman jäänmurtajista

Suomi, Yhdysvallat ja Kanada allekirjoittivat ICE Pact-yhteisymmärryspöytäkirjan 11.7.2024. Aloitteella käynnistettiin yhteistyö maailmanluokan arktisten ja polaaristen jäänmurtajien kehittämiseksi.

Suomella on vuosikymmenten – jopa vuosisatainen kokemus – jäänmurtajien rakentamisesta: maailman jäänmurtajista noin 80 prosenttia on suunniteltu Suomessa ja 60 prosenttia rakennettu Suomessa.

– Suomalainen jäänmurtajaosaaminen on maailman huippua. Pysymme sopimuksissa ja noudatamme aikatauluja. Pidämme kiinni siitä, mitä on sovittu, jäänmurtajavarustamo Arctian pääluottamusmies **Mikko Ervast** vakuuttaa.

Suomalaiset pysyvät aikatauluissa ja sopimuksissa

Suomalaiset tietävät, että on tärkeää pysyä aikatauluissa, kun uusia jäänmurtajia rakennetaan.

– Raha ei ole aina määrävää tekijä, vaan aikataulut. Se, että työ tehdään sovituissa aikatauluissa. Uusien murtajien pitää olla laadukkaita, vahvoja ja toimivia hyvin jääolosuhteissa. Suomessa osataan rakentaa tällaisia murtajia, pääluottamusmies Mikko Ervast kehuu.

Suomessa on useita laivanrakentamiseen ja erityisesti jäänmurtajien suunnitteluun erikoistuneita yrityksiä. Päätoimijat ovat **Aker Arctic** ja **Wärtsilä** sekä alihankkijat. Suomi on insinöörien maa. Kehitämme jatkuvasti teknologiaa, joka pystyy toimimaan luotettavasti ja tehokkaasti talviolosuhteissa.

Suomessa useita telakoita ja laaja meriklusteriverkosto

Suomesta löytyy myös telakoita, joissa osataan rakentaa laadukkaita jäänmurtajia. Suomen pääkaupunki Helsingin telakan ostivat kanadalaiset, joten Suomessa ollaan

valmiina hitsipillit kourassa töihin rakentamaan uusia jäänmurtajia. Myös Suomen länsirannikolla Rauman telakka on kovassa iskussa.

Suomesta löytyy paljon kaupunkeja, kuten Pori ja Uusikaupunki sekä Naantali, joissa on telakoita ja kyky pistää pystyyn vittaessa erikoistunut telakka jäänmurtajien rakentamiseen. Kaupungit voivat tehdä yhteistyötä ja suomalaiset insinöörit, laivanrakentajat ja merimiehet tuntevat toisensa, joten suomalainen merenkulkuklusteri pystyy varmasti lyömään hynttyynsä yhteen ja rakentamaan jopa kymmeniä jäänmurtajia sovituissa aikatauluissa.

– Yhdysvalloissa ja Kanadassa on paljon vanhaa jäänmurtokalustoa ja kiire korvata vanhat murtajat uusilla. Nyt kannattaa olla aktiivinen ja nopea Suomen suuntaan, niin pistämme maamme ja verkostomme töihin ja alamme rakentaa heille uusia jäänmurtajia, pääluottamusmies Mikko Ervast lähetti 20.1.2025 virkaanastuvalle **Donald Trumpille** ja Kanadan pääministeri **Justin Trudeauille** terveisiiä. ⚓

Ylityön tekijä on leponsa ja korvauksensa ansainnut

MERIMIES: Työskentelen kannella matruusina ja olisin kysynyt ylityön korvaamisesta sekä lepoaikojen toteutumisesta. Työvuoroluetteloni mukaan vuorokaudelle on suunniteltu 10 tunnin työaika kahteen jaksoon: klo 00-04 sekä klo 10-16. Laivan lähtö myöhästyi yöllä lastausvaikeuksien takia kaksi tuntia eli töitä jatkettiin klo 06 asti. Esimies määräsi korvaavaksi lepoajaksi klo 10-12 eli menemään päivällä töihin kaksi tuntia myöhemmin. Lain mukaista vähimmäislepoaika ei ollut merkitty työvuoroluetteloon.

Vaikka teimme kaksi tuntia ylityötä, emme saaneet siitä työehtosopimuksen mukaista ylityökorvausta. Työnantajan mukaan työaika-kirjanpito-ohjelma tulkitsee työtunneiksi kyseiselle päivälle: klo 00-06 sekä klo 12-16 eli 10 tuntia. Eikö työvuoroluetteloa pidäkään noudattaa? Voidaanko työtunteja siirtää työaika-kirjanpidossa paikasta toiseen? Voidaanko jälkikäteen kirjata, että ylityötä ei syntynytkään? Miten korvaava lepoaika tulee antaa ja sijoittaa? Työskentelen rahtialuksella ja takuupalkkaani kuuluu työehtosopimuksen mukaan 6 +1 ylityötuntia viikossa.

LAKIMIES: Työskentelet siis rahtialuksella, jolla sovelletaan ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimusta ja aluskohtaista miehistys- ja takuupalkkasopimusta. Viimeksi mainitussa työehtosopimuksessa on sovittu toisin merityöaikalain (MTAL, 296/1976) 9 §:stä ja sen ylityön teettämistä koskevista säännöistä. Sopimusmääräysten mukaan **takuupalkkaan** kuuluu 7 tuntia vuorokautista ylityötä viikossa ja työpäivän pituus voi olla korkeintaan 12 tuntia. Kuvaamalesi työpäivälle on siis suunniteltu työvuoroluettelossa 8 tuntia säännöllistä työaika ja 2 tuntia takuupalkkaan kuuluvaa ylityötä eli yhteensä 10 tuntia työaika.

Takuupalkkasopimuksessa ei ole sovittu toisin merityöaikalain 9 a §:n säännöksistä. Niiden mukaan työntekijälle on annettava jokaisen 24 tunnin aikana vähintään 10 tunnin vuorokausilepo. **Vuorokautinen lepoaika** voidaan jakaa kahteen jaksoon siten, että toisen jakson on kestettävä yhtäjaksoisesti vähintään 6 tuntia eikä peräkkäisten lepoaikojen väli saa olla 14 tuntia pidempi. Tämän lisäksi työntekijälle on annettava jokaisen seitsemän päivän jakson aikana yhteensä vähintään 77 tunnin lepoaika eli lisäksi yhteensä vähintään 7 tuntia viikkolepoa. **Viikkolepo** voidaan jakaa useampiin osiin, mutta niihin ei kuitenkaan lueta alle 30 minuutin taukoja.

Saman pykälän mukaan työntekijälle on annettava **riittävä korvaava lepoaika**, jos hänen lepoaikansa häiriintyy työkutsujen takia. Tässä tapauksessa työntekijän lepoajan alkaminen on siirtynyt kaksi tuntia myöhemmäksi ylityötä aiheuttaneen lastauksen venymisen johdosta. Esimies päätti ko. tilanteessa muuttaa työvuoroluetteloa lyhentämällä seuraavaa työvuoroluetteloon merkittyä työrupeamaa yhtä paljon kuin työvuoroluetteloon suunniteltua lepoaika jäi saamatta.

Lain 19 a §:n mukaan jokaiselle on laadittava **työvuoroluettelo**, josta käyvät ilmi työntekijän säännöllisen työajan alkamisen ja päätymisen ajankohdat sekä lepoaikojen ajankohdat ja se on laadittava työjaksoksi tai vähintään kahdeksi viikoksi kerrallaan ja se on pidettävä nähtävänä aluksella. Työvuoroluettelo laaditaan siis etukäteen ja annetaan työntekijälle tiedoksi viimeistään hänen saapuessaan alukseen työjakson alussa.

Saman pykälän mukaan mahdolliset **muutokset työvuoroluetteloon** on tehtävä viivyttelämättä. Laissa ei ole tarkasti määritelty mitään määräaika muutoksen tekemiselle ennen sen toteuttamista. Muutoksia voidaan siis tehdä, mutta vain etukäteen. Tässä tapauksessa työvuoroluetteloa on muutettu antamalla korvaava lepoaika heti lepoajan häiriintymisen jälkeen.

Koska **muutoksia työvuoroluetteloon ei voida tehdä jälkikäteen**, työnantaja ei voi tehdä lopulliseen työaika-kirjanpitoon merkintää, jonka mukaan takuupalkkaan kuuluva työaika olisi sijoittunut muuhun kuin työvuoroluettelossa merkittyyn ajankohtaan. Kun korvaava lepoa annetaan ja sijoitetaan työvuoroluetteloon merkitylle työajalle, luetaan tuo aika työaika-kirjanpidossa sekä työaikaan että lepoaikaan. Ylityönä tehtyä työtä ei siis voida muuttaa takuupalkkaan kuuluvaksi työajaksi jälkikäteen kirjanpitoa muuttamalla.

Näin ollen klo 04-06 tehdystä ylityöstä on maksettava työehtosopimuksen mukainen ylityökorvaus.

Merityöaikalain 20 §:n mukaan työnantajan on kirjattava tehdyt työtunnit ja niistä suoritettavat korvaukset työntekijäkohtaisesti. **Työaika-kirjanpitoon on merkittävä kaikki tehdyt työtunnit** samoin kuin erikseen yli-, hätä- ja sunnuntaiylityötunnit sekä niistä suoritettavat korotusosat. Työaika-kirjanpidosta on käytävä ilmi työtuntien sijoittuminen niin kuin ne tosiasialla on tehty ja toteutettu, jotta siitä voidaan tarkistaa myös lepoaikojen todellinen ja aito toteutuminen. Suomessa merityöaikalainsäädäntö perustuu vähimmäislepoaika-sääntelylle ja niiden toteutumatta jääminen on työaika-rikke.

Muistutettakoon vielä, että työnantajayhdistyksen kanssa on sovittu erillisellä pöytäkirjalla vuonna 2017 viitaten merityöaikalain 19 a §:än, että lain 9 a §:ssä tarkoitettujen lepoaikojen ajankohdat on merkittävä työvuoroluetteloon. Kauppa-aluksia koskevassa työehtosopimuksen kohdassa 4.8 viitataan merityöaikalakiin ja sen määräyksiin vähimmäislepoajoista ja niiden merkitsemisestä luetteloihin. Pöytäkirjan johdosta siinä siteeratun merityöaikalain pykälän määräykset saavat myös työehtosopimusmääräyksen statuksen ja oikeusvaikutukset. ⚓

SANNALEENA KALLIO

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

PAIKALLINEN SOPIMINEN merenkulussa

Paikallisen sopimisen edistäminen on ollut yksi hallitusohjelman tavoitteista ja sitä koskeva lakimuutospaketti on ollut eduskunnan käsiteltävänä koko syksyn. Muutoksia tehtiin myös merityölainsäädäntöön, mutta merenkulun työehtosopimuskäytännön näkökulmasta kyse onkin jo varsin tutuista jutuista. Miten paikallista sopimista toteutetaan merenkulussa?

TEKSTI SANNALEENA KALLIO KUVAT SHUTTERSTOCK JA GETTY IMAGES

Paikallinen sopiminen on ollut kuuma peruna jo kauan niin työoikeudellisesti kuin poliittisestikin ja siitä on vuosien varrella laadittu selvitys toisensa perään. Hankalaa on ollut muun muassa löytää yhteistä näkemystä siitä, mitä paikallisella sopimisella tai sopimuksella tarkoitetaan. Hallituksen esityksessä (HE 85/2024) jokin määrittely oli tehtävä. Siinä paikallisella sopimuksella tarkoitetaan työpaikka- tai yrityskohtaisesti sovellettavaa ja sen tarpeisiin räätälöityä kollektiiviluonteista sopimusta, jonka tekeminen perustuu joko

normaali- tai yleissitovan työehtosopimuksen delegoivaan sopimusehtoon tai toisin sopimisen mahdollistavaan lain säännökseen. Paikallisen sopimuksen osapuolia ovat työnantaja ja työntekijäliitto, sen alayhdistys tai henkilöstön edustaja. Sopimus on tehtävä kirjallisesti luonteensa mukaisesti ja kuten työehtosopimuslain muotomääräyskin sanoo ja toimitettava työsuojeluviranomaisille kuukauden kuluessa sopimuksen tekemisestä.

Lakimuutoksen myötä tarkentuu myös se, mitä paikallinen sopimus ei ole. Lähtökohtaisesti paikallinen sopimus on luonteel-

taan kollektiivinen eli oikeusvaikutuksiltaan työehtosopimus. Toisaalta paikallinen sopimus ei aina ole sisällöltään työehtosopimus, vaan myös muu työnantajan ja henkilöstön välinen yhteisymmärrys esimerkiksi yhteistoimintalain soveltamisalaan kuuluvissa asioissa. Yksittäisen työntekijän ja työnantajan välinen sopimus, vaikka se olisikin tehty työehtosopimuksen delegoivan määräyksen perusteella, on aina työsopimukseen rinnastettava tai sitä täydentävä sopimus. Tästä tehtiin lakitekstiin erityinen lisäys työelämä- ja tasa-arvovaliokunnan mietinnön mukaisesti.



LISÄÄ VALTUUKSIA JA KOMPETENSIA

Paikallista sopimista pyritään mahdollistamaan, edistämään ja lisäämään kahdella tavalla. Ensimmäinen antaa järjestäytymätömälle työnantajalle oikeuden hyödyntää ja soveltaa noudattamansa yleissitovan työehtosopimuksen määräyksiä, joissa valtuutetaan tai delegoidaan tarkempi ja täydentävä sopiminen yritys- tai työpaikatasolle. Toinen muutos kohdistuu työläinsäädännössä laajalti vallinneeseen sääntöön, jonka mukaan vain valtakunnalliset eli ”koko maan kattavat” työnantaja- ja työntekijäyhdistykset voivat sopia toisin laeissa luetelluista nk. semidispositiivisista säännöksistä. Nyt tämä oikeus sopia toisin esimerkiksi merityösopimuslain 13 luvun 9 §:ssä mainituista säännöksistä on myös yksittäisillä työnantajilla, jotka ovat tekemässä sopimusta valtakunnallisen ammattiliiton tai sen jäsenyhdistyksen kanssa.

Mutta toimiiko merenkulun piirissä työnantaja, jotka soveltavat työehtosopimusta sen yleissitovuuden perusteella? Laajentuvatko varustamoiden sopimismahdollisuudet työehtosopimusten työnantajakohtaisuuden myötä?



LAAJALTI JÄRJESTÄYTNYT ALA

Ulkomaanliikenteessä operoivat suomalaiset merityönantajat ovat Suomen Varustamot ry:n jäseniä. Siihen kuuluu myös Arctia jäämurtajineen. Lautta- ja lossiliikennettä hoitava Suomen Lauttaliikenne on Palveluajon työnantajat Paltan jäsen. Suurin osa rannikko- ja sisävesien henkilökuljetuspalveluja tarjoavista varustamoista kuuluu Suomen Matkustajalaivayhdistykseen. Kotimaanliikenteessä järjestäytymättömiä työnantaja on siis enemmän, mutta heistä suurimman osan kanssa on jo vuosia neuvoteltu työnantajakohtainen työehtosopimus. Matkustajalaivayhdistyksen kanssa tehty työehtosopimus on yleissitova, joka

siis sitoo myös alan muita, yhdistyksen ulkopuolisia varustamoita.

Ulkomaanliikenteessä soveltamisalansa perusteella noudatettavista työehtosopimuksista yleissitovia ovat Suomen Merimies-Uniönin ja Suomen Varustamoiden välinen ulkomaanliikenteen kauppa-alus-sopimus sekä ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimus. Kaikki näiden työehtosopimusten soveltamisalalla toimivat varustamot ovat järjestäytyneitä ja siis sopimukseen sidottuja. Yleissitovuuteen liittyvien lakimuutosten käytännön merkitys jää siis merenkulussa vähäiseksi alan laajan järjestäytymisen ja työehtosopimusten normaalisitovan soveltamisen johdosta.

Vastaus ensimmäiseen yllä esitettyyn kysymykseen on siis ulkomaanliikenteen osalta ei ja kotimaanliikenteessä kyllä, jonkin verran.

Ulkomaanliikenteessä korkeaa työnantajien järjestäytymisasastetta ulkomaanliikenteessä selittää myös kauppa-alusluetteloon merkityille aluksille maksettava miehistötuki. Sen saamisen edellytyksenä on, että ”aluksen miehistökustannukset on saatettu työmarkkinaosapuolten sopimalla tavalla sellaiselle tasolle, että ne mahdollistavat kansainvälisesti kilpailukykyisen toiminnan meriliikenteessä, kun lisäksi otetaan huomioon tässä laissa tarkoitettu tuki” (kauppa-alusluettelolaki 10 §).



KAUPPA-ALUSLUETTELOLAIN MUKAISET SOPIMUSVALTUUDET

Ulkomaanliikenteessä sovellettavan nk. kauppa-alusluettelolain (lain meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukykyyn parantamisesta (1277/2007)) 6 §:n mukaan kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella noudatettavalla työehtosopimuksella voidaan sopia toisin siitä, mitä merityösopimuslaissa (756/2011), merityöaikalaisissa (296/1976), merimiesten vuosilomalaissa (433/1984) tai yhteistoimintalaisissa (1333/2021) säädetään. Toisin sanoen, kauppa-alusluetteloon merkityllä aluksella sovellettavassa työehtosopimuksessa on voitu sopia toisin lain koko sisällöstä, ei vain sen tahdonvaltaisista tai semidispositiivisista sään-

nöksistä. Ainoat rajat sopimiselle asettavat Suomea sitovien kansainvälisten sopimusten tai Euroopan Unionin säädösten vähimmäismääräykset. Kun sopimisvaltuudet ovat näinkin laajat, laissa edellytetään, että sopimuksesta tai sen liitteistä on käytävä yksityiskohtaisesti ilmi, mitä työehtosopimuksen ehtoja on sovellettava lain säännösten sijaan.

Työehtosopimuksen sopijapuolista todetaan vain, että yhdistysten tulee edustaa niitä työntekijäryhmiä, joiden työehtoja työehtosopimuksella sovitaan. Mainittuun työehtosopimukseen sidottu työnantaja saa soveltaa työehtosopimuksen määräyksiä myös niihin työntekijöihin, jotka eivät ole siihen sidottuja, mutta joiden työsuhteissa on muutoin noudatettava sen määräyksiä.

Tällaisilla valtuuksilla on ulkomaanliikenteen työmarkkinaosapuolille annettu tehtäväksi sellainen työehtosopimus, joka on palkka- ja muilta ehdoiltaan niin kilpailukykyinen, että edellytys merenkulun miehistötuen hakemiselle ja myöntämiselle täyttyy.



TYÖNANTAJAKOHTAISET SOPIMUKSET

Sekä ulkomaanliikenteen kauppa-alus-sopimuksessa (kohta 3.2) ja ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksessa (kohta 4.2.) että kotimaanliikenteessä jäänmurtosopimuksessa (kohta 2 § 1) edellytetään, että varustamon on sovittava Merimies-Uniönin kanssa alukseen otettavan laivahenkilökunnan määrästä ja pätevydestä eli tehtävä miehityssopimus. Ennen sopimuksen tekemistä varustamon on neuvoteltava miehityksestä pääluottamusmiehen kanssa.

Toisin sanoen, sen lisäksi, että varustamot ovat sidottuja työnantajayhdistyksen solmimaan sektorikohtaiseen työehtosopimukseen, tekee varustamo ammattiliiton kanssa vielä toisen työehtosopimuksen, joka useimmiten on aluskohtainen ja jossa sovitaan tarkemmin aluksen miehityksestä, miehistön jäsenten ammattinimikkeistä ja sovellettavista palkkaluokista ottaen huomioon aluksen koko, liikennealue, reitti ja sen satamakäyntien määrä. >>

Työnantajan ja ammattiliiton väliset, valtakunnallista työehtosopimusta täydentävät työpaikkakohtaiset työehtosopimukset ovat siis olleet arkipäivää merenkulussa jo kauan.

Yllä selostetun kauppalausluettelolakiin perustuvan toisinsopimisvaltuutuksen ulkopuolelle on lain 8 §:n mukaan rajattu suomalaiset matkustaja-alukset, jotka saavat kuljettaa enemmän kuin 120 matkustajaa ja jotka operoivat säännöllisesti Suomeen suuntautuvassa liikenteessä. Matkustajaluksia koskevassa työehtosopimuksessa ei siis voida sopia toisin laissa mainittujen merityötä koskevien lakien kaikista säännöksistä, vaikka ulkomaanliikenteen matkustajaluksien miehistötuen piirissä ovatkin.

Tällöin lakimuutos, jonka mukaan myös työnantajalla, työnantajyhdistyksen lisäksi, on oikeus sopia ammattiliiton kanssa työehtosopimuksella toisin merityösopimuslain (13:9 §), merityöaikalain (20b §) ja merimiesten vuosilomalain (24 §) semidispositiivisista määräyksistä, tulee lisäämään osapuolten sopimuskompetenssia olennaisella tavalla aiemmasta. Laissa työajoista kotimaanliikenteen aluksissa (248/1982) oikeus on ollut voimassa jo aiemmin. Vastaus toiseen yllä esitettyyn kysymykseen on siis kyllä, erityisesti ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten ja kotimaanliikenteen osalta.



ALAYHDISTYSTEN ROOLI

Toisinsopimisoikeus lakien semidispositiivista määräyksistä on ollut tähän asti vain valtakunnallisilla työmarkkinaosapuolilla. Lakimuutos siis laajentaa sopimuskompetenssia, järjestäytymättömät työnantajat mukaan lukien, antamalla toisinsopimisoikeus lakien semidispositiivisista määräyksistä myös työnantajan ja valtakunnallisen ammattiliiton välisessä työehtosopimuksessa. Muutoksen myötä sopimuskompetenssi ulottuu myös ammattiliiton alayhdistyksiin.

Suomessa merenkulkijat jakautuvat kolmeen valtakunnalliseen ammattiliittoon,



Ongelmia tulee niissä tapauksissa, joissa aluksella ei ole valittu yhtään luottamusmiestä.

jotka edustavat aluksen henkilöstöryhmiä eli kansipäälystöä (Suomen Laivanpäälystöliitto), konepäälystöä (Suomen Konepäälystöliitto) sekä miehistöä (Suomen Merimies-Unioni). Järjestäytymisaste on korkea, joissakin varustamoissa jopa 100%. Kaikilla liitoilla on useita alayhdistyksiä, joissa jäsenyys määräytyy yleensä joko maantieteellisesti tai toimi- tai alakohtaisesti. ”Osastot” eivät ole sidoksissa työehtosopimukseen eivätkä ne merenkulussa ole organisoituneet niin, että niillä olisi resurssija huolehtia edunvalvonnasta ja sopimusneuvotteluista. Niillä on kuitenkin tärkeä ja olennainen rooli ammattiliittojen hallintorakenteessa ja jäsenetujen toteutuksessa. Näin ollen paikallinen sopimustoiminta on ja pysyy merenkulussa vahvasti valtakunnallisella tasolla eli ammattiliittojen asiantuntijoiden ja luottamusmiesten tehtävänä tästä lakiin tehtävästä lisäyksestä huolimatta.



LUOTTAMUSMIEHEN ASEMA

Merityösopimuslakia koskevassa lakimuutoksessa (943/2024) korostetaan luottamusmiehen asemaa, mikä onkin luonnollista tavoiteltaessa sopimisen edistämistä työpaikka- ja yritysakohtaisesti. Sen sana-

muodossa selkeytetään myös se seikka, että luottamusmies voi paikallista sopimusta tehdessään edustaa lain mukaan kaikkia niitä, joihin ko. työehtosopimusta sovelletaan eikä vain niitä, jotka ovat voineet osallistua hänen valintaansa.

Merenkulun työehtosopimuksissa on ja on perinteisesti ollut hyvin niukasti sellaisia valtuuttavia määräyksiä, joiden perusteella työnantaja ja luottamusmies voivat tehdä työehtosopimusta täydentäviä sopimuksia. Nämä muutamat määräykset ovat luonteeltaan delegoivia ja koskevat hyvin käytännönläheisiä järjestelyitä.

Esimerkiksi ulkomaanliikenteen kauppalaussopimuksen kohdan 5.1 mukaan vuorottelujärjestelmän lähemmästä toteutuksesta sovitaan työnantajan edustajan ja laivaväen luottamusmiehen kesken soveltaen työehtosopimuksen säännöksiä. Kohdan 4.8 Ruoka, ruoka-ajat ja lepotaumat mukaan laivan eri osastojen edustajat ja talousosaston esimies laativat yhteisesti aluksen ruokailujärjestyksen. Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen kohdan 5.8 mukaan työnantaja ja laivaväkeä edustava luottamusmies voivat sopia työvuorolistan tilapäisestä muuttamisesta paitavan syyn johdosta.

Suomen Lauttaliikenteen työehtosopimuksen 5 §:n mukaan vuorottelujärjestelmän lähemmästä toteuttamisesta sovitaan työnantajan ja luottamusmiehen välillä työehtosopimusosapuolten antamien suunta-

viivojen mukaisesti. Yleissitovassa kotimaan matkustaja-alusliikenteen työehtosopimuksessa annetaan valtuuksia sopia työaika-järjestelyistä työnantajan ja työntekijän kesken, mutta luottamusmiehelle ei ole delegoitu sopimisoikeuksia. Tätä selittää sekin, että työehtosopimusta sovelletaan määräaikaissa työsuhteissa kausiliikenteessä eikä luottamusmiehiä lyhyen kesän ajaksi ehditä valita.

Ongelmia tulee niissä tapauksissa, joissa aluksella ei ole valittu yhtään luottamusmiestä. Joissakin työehtosopimusten määräyksissä on sääntöjä sen varalta, että luottamusmiehen ja työnantajan kesken ei päästä asiasta yhteisymmärrykseen. Tällöin asia siirtyy työnantajan ja ammattiliiton ratkaistavaksi. Tätä mallia noudatetaan myös silloin, kun luottamusmiestä ei ole valittu. Jos asia on järjestettävissä käytännöllisimmin sopimalla esimerkiksi koko henkilöstöryhmän kanssa, ei tälle liene ammattiliiton siunauksella esitettyä, vaikka siitä ei olisikaan nimenomaista työehtosopimuksen määräystä.

Maatöihin sovellettavassa työehtosopimuksessa asiaa on ratkottu säätämällä mahdollisuudesta valita työpaikalla luottamusvaltuutettu, mutta tätä sääntöä ei löydy eikä ole lisätty merityösopimuslakiin.



SUMMA SUMMARUM

Tammikuun 2025 alussa voimaan tulleen lakimuutoksen myötä paikallisen sopimuksen käsite täsmentynee ja on entistä tärkeämpää mm. henkilöstötiedottamisessa kertoa täsmällisesti se, kenen kanssa asioista on sovittu; luottamusmiehen vai ammattiliiton. Merenkulun työehtosopimuksissa, joiden piirissä suurin osa alan työntekijöistä työskentelee, on delegoivia säännöksiä hyvin vähän ja ne koskevat käytännön järjestelyjä, eivät palkkaa tai muita taloudellisia etuja. Alalla on jo pitkä perinne työnantaja-kohtaisten sopimusten tekemisessä. Tätä on edellytetty merenkulun tukilainsäädännössä, johon on perustunut myös laajat ja poikkeukselliset valtuudet sopia toisin myös merityön pakottavista säännöksistä työmarkkinaosapuolten kesken. ⚓

Luontoisetukorvaukset nousivat vuoden alusta

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset ovat nousseet 1 prosentin verran. Korotus tuli voimaan tämän vuoden alusta. Korotus seuraa kuluttajahintaindeksi nousua. Korvausten tarkistamisesta sopivat Merimies-Unioni ja Suomen Varustamot.

Ulkomaanliikenteen luontoisetukorvaukset 1.1.2025 alkaen

• vuosiloman ajalta (- ravintokorvausosuus) (- asuntokorvaus)	27,20 € 18,20 € 9,00 €
• vastikeaikana (rahti-alukset)	27,20 €
• työ- ja vapaajaksolta matkustaja-alukset	13,60 €
• sairauden aikana (- kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	27,20 €
Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja / tai asuntoa aluksessa	
• ravintokorvaus Suomessa	37,09 €
• ravintokorvaus ulkomailla	69,82 €
• asuntokorvaus laskun mukaan	
Verottajan määräämä luontoisedun verotusarvo	17,20 € / per päivä 387 € / enintään kuukaudessa

VUOKRAMÖKIT 2025

Merimies-Uniönin mökkien haku kesäkaudelle 2025 käynnistyy maaliskuussa

VIIKOT 23–35 (2.6.–1.9.) arvotaan erillisessä arvonnassa, arvannon ulkopuolella ovat Levin ja Tahkon mökit. Levi ja Tahko ovat normaalisti varattavissa 1.9.2025 asti.

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

Arvonta alkaa maaliskuun ensimmäisellä viikolla ja arvontaan voi osallistua 13.4.2025 saakka, itse arvonta suoritetaan huhtikuun puolivälissä. Arvontaan osallistutaan netissä olevan varaussivuston kautta ja arvontaan voi osallistua neljällä vaihtoehtoisella viikolla.

Arvonnassa ovat mukana **Himos, Velskola, Villa Varpunen, Kustavi 1 ja 2** ja Lounais-Suomen osaston jäsenille lisäksi **Meripesä**. Kesäviikkojen varaustilanne tulee näkyviin arvonnän jälkeen ja kaikki vapaaksi jääneet viikot ovat sen jälkeen varattavissa ilman arvontaa. Arvonnän ulkopuolella olevat mökit ovat normaalisti varattavissa 1.9. asti, syksyn varauskalenteri avataan myöhemmin kesällä.

Suomen on panostettava investointien hankkimiseen, osaamisen markkinointiin ulkomailla ja ostovoiman kasvattamiseen kotimaassa



Suomen hallitusohjelmasta puuttuvat keinot, joilla luodaan Suomeen talouskasvua. Hallituksen voimavarat menevät leikkaussaksien heiluttamiseen ja työntekijöiden aseman heikentämiseen, kun viisaiden päättäjien pitäisi suunnata kykynsä investointien hankkimiseen Suomeen, maamme markkinointiin maailmalla ja ostovoiman kasvattamiseen kotimaassa.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT SAMI KULJU/UPM, GETTY IMAGES JA LUT

Suomella on rajattomat mahdollisuudet

Kaikki eivät anna madonlukujen tainnutta itseään, vaan tuovat sinnikkäästi esiin Suomen vahvuuksia maailmalla.

– Suomella on valtavat mahdollisuudet valmistaa kemikaaleja – ja meillä on potentiaalia tuottaa valtavasti nykyistä enemmän sähköä. Suomesta ei lopu sähkö, jota riittää jopa vientiin, tutkimusjohtaja **Petteri Laaksonen** Lappeenrannan teknillisen yliopiston (LUT) energiaprosessien tutkimuskeskuksesta kertoo.

Suomella on kaikki avaimet käsissään, joilla voimme pärjätä kansainvälisillä markkinoilla ja kansakuntana tulevaisuudessa. Muutoksen juna on lähtenyt liikkeelle ja nyt ei saa jäädä asemalle seisomaan.

– Meillä on Suomessa tapana olla pessimistejä ja ripotella tuhkaa päällemme. Meillä on kansana hieman tapa, ettemme usko itseemme. Energijärjestelmää ja koko yhteiskuntaa koskeva muutos on pitkä ja iso prosessi, mikä ei tapahdu yhdessä, tutkimusjohtaja **Petteri Laaksonen** näkee kauas.

Suomessa on osaamista ja teknologiaa, mutta tuotteita ja palveluita on myös myytävä. Tutkimusjohtaja **Laaksonen** pakkasi vuoden lopussa laukunsa ja lähti Düsseldorfin Saksan kaupakamarin vieraksi esittelemään suomalaista osaamista ja tekniikkaa. Suomessa on sähköä mitä myydä ja Saksassa pulaa energiasta.

– Suomen viesti ulkomailla kuuluu: Maanne ei pysty tuottamaan teollisuuden tarvitsemää sähköä riittävästi ja se on kaksi kertaa kalliimpaa, mitä Suomessa. Siksi Suomi voisi tuottaa teille sähköä ja valmistaa teille alkuperäisen kemianteollisuuden tuotteita, joita voitte ostaa ja jalostaa eteenpäin haluamiksenne tuotteiksi.

– Meidän on oltava Suomessa nyt hereillä ja kerrottava muille, että meillä on tarjolla nämä vaihtoehdot ja tänne kannattaa tulla. Suomeen ei tule kukaan, jos he eivät löydä tänne, tutkimusjohtaja **Petteri Laaksonen** tietää kokemuksesta.

Brysselissä järjestettiin vuosi sitten vetyviikko, jossa olivat paikalla kaikki eri yliopistot ja tutkimuslaitokset Euroopan eri maista. Suomalaiset yritykset loistivat poisalollaan. Onneksi Suomen yliopistot olivat paikalla.

– Vuosi sitten Brysselin vetyviikolla ei ollut läsnä muita suomalaisia. Kartta oli valkoinen Suomen kohdalta. Tänä vuonna tilanne oli jo toinen.

Voidaan esittää hyvä kysymys: Suomi on Euroopan kärkikastia vetyteknologian kehittämisessä, mutta osaammeko markkinoida ja myydä tuotteitamme?

Maailma sähköistyy kovaa vauhtia

Fingridin tuoreen arvion mukaan sähkön tuotanto ja kulutus voi olla 50 prosenttia suurempi vuonna 2030 ja vuoteen 2035 mennessä jopa kaksinkertainen nykytasoon verrattuna. Tästä syystä Fingrid varautuu sähkön tuotannon ja kulutuksen merkittävään kasvuun.

– Sähkönkulutuksemme kasvaa ja alamme myydä sähköä ulkomaille, mutta määrät eivät ole kovin suuria, energiaprosessien tutkimusjohtaja, LUT-yliopisto, **Petteri Laaksonen** arvioi.

Huolta ei siis ole. Jo kuluneen vuoden aikana Suomen sähköntuotanto kasvoi merkittävästi.

– Sähköpotentiaalimme on yli 30 kertainen vuoden 2023 tuotantoon verrattuna.

Sähköntuotannossa tärkeää on vihreä siirtymä. Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n mukaan Suomen vihreän siirtymän investointien kokonaisarvio Suomessa on tällä hetkellä yli 279 miljardia euroa. Monet hankkeista koskevat energiantuotantoa, kuten maa- ja merituulivoimaa, aurinkovoimaa, vetyä ja akkuteknologiaa, joitakin mainitaksimme.

Tuotantoprosessit toisistaan riippuvaisia tulevaisuudessa

Tulevaisuudessa ei ole yhtä ilman toista. Tuotantoprosessit tarvitsevat toisiaan.

– Riippuvuudet tulevat erilaisiksi kuin ennen: ennen pystyit ostamaan erilaisia raaka-aineita markkinoilta ympäri maailman, mutta jatkossa näemme yhä enemmän yritysten välisiä läheisempiä riippuvuuksia, **Laaksonen** kuvaa tuotantoprosessien muutosta.

Saman asian nosti esiin UPM:n tuore toimitusjohtaja **Massimo Reynaudo**, joka toteaa tuotantoprosessien kytkeytyvän yhä tiiviimmin toisiinsa tulevaisuudessa. UPM on tällä hetkellä Suomen toiseksi suurin sähkön tuottaja Fortumin jälkeen. UPM:n seuraavat suuret investoinnit eivät ole sellu- tai paperitehtaita, vaan todennäköisesti ihan jotain muuta. UPM:n edellinen toimitusjohtaja **Jussi Pesonen** visioi sellutehtaiden hiilidioksidipäästöjen talteenottoa ja niiden

jalostamisesta niin sanotuiksi e-polttoaineiksi. Nykyinen toimitusjohtaja **Massimo Reynaudo** on kuitenkin varovaisempi ja toteaa, ettei näiden investointien aika ole vielä, hän kertoi Helsingin Sanomissa 19.9.2024.

Suomen panostettava biohiilidioksiiniin perustuvaan metanolintuotantoon tai Suomessa ei ole tulevaisuudessa kemianteollisuutta

Lappeenrannan-Lahden teknillinen yliopisto (LUT) on Suomen johtavia tutkimuslaitoksia sähköistyvän energiaprosessin tutkimuksessa. LUT:ssa ollaan eri linjoilla UPM:n toimitusjohtajan kanssa ja vaaditaan, että Suomessa tehdään nopeita päätöksiä ja toimia, joilla sellutehtaiden hiilidioksidia saadaan talteenotettua.

– Suomen suuret sellutehtaat, jotka käyvät koko ajan ja tarjoavat suuren pistemäisen hiilidioksidilähteen, josta voidaan valmistaa sähkömetanolia vihreän vedyn kanssa.

– Isot sellutehtaat ovat Suomen kilpailuetu biopohjaisen hiilidioksidin lähteenä. Vastavia suuria pistelähteitä ei ole laajalti maailmassa, energiatehokkuuden professori **Jero Ahola** LUT:sta kertoi *Merimies*-lehdessä 4/2024.

Ja nyt seuraa **Petteri Laaksonen** tärkein viesti Suomelle, joka kannattaa lukea niin eduskunnassa kuin teknologiateollisuudessa, EK:ssa ja Euroopan Unionissa:

– Mikäli emme saa biohiilidioksiiniin perustuvaa metanolintuotantoa liikkeelle ja siitä pitää alkaa tehdä olefiniä (tyydytynyt hiilivety) – jotka ovat kemianteollisuuden raaka-aineita – niin jos metanolintuotantoketjua ei saada aikaiseksi, niin meillä ei ole Suomessa tulevaisuudessa kemianteollisuutta.



Petteri Laaksonen

Kuulimmeko oikein? Kyllä kuulumme. Väite on kova, mutta tuotantoketjujen keskinäiset riippuvuudet kytkeytyvät toisiinsa, minkä takia hiilidioksidin talteenotto sellutehtaista on Suomelle kohtalonkysymys. Hiilidioksidin talteenottoon teollisuuden savukaasuista on olemassa teknologiaa, jota saa ostaa jo tänä päivänä (esim. Oker, Mitsubishi).

Metanolin käyttö laivapolttoaineena kasvaa merkittävästi tulevaisuudessa. Tämän lisäksi metanoli on tärkeä kemianteollisuuden raaka-aine, jota ilman olemme nyhjästä tyhjistä tilanteesta.

– Hiilidioksidista – jota on Suomessa paljon sellutehtaissa – voidaan valmistaa biopohjaisia tuotteita, kuten metanolia. Metanolista voidaan valmistaa edelleen muita polttoaineita, kuten kerosiinia, dieseliä ja bensaa. Metanolista voidaan tehdä myös muoveja, liimoja ja liuottimia ja niin edelleen. Tämä on Suomen kilpailuetu muuhun maailmaan nähden.

Vihreän siirtymän talousvaikutukset Suomelle ovat valtavia, LUT:n tutkimusjohtaja **Petteri Laaksonen** summaa.

– Kemianteollisuuden tuotteiden valmistus sellutehtaiden hiilidioksidista voi tuottaa Suomelle – sanotaanko – 20 miljardia vuodessa. Suomen vetyklusteri on puolestaan arvioinut, että teknologiateollisuuden vuosittaisen viennin arvo voisi olla 100 miljardia. Tämä on viisinkertainen summa kemikaaleihin nähden – ja järkyttävän iso mahdollisuus Suomelle!

– Sähköistymisen kautta tapahtuva kasvu on Suomen ainoa kasvumahdollisuus, näkevät Uusiutuvan energian yhdistys, Elinkeinoelämän Keskusjärjestö EK ja Suomen vetyklusteri.

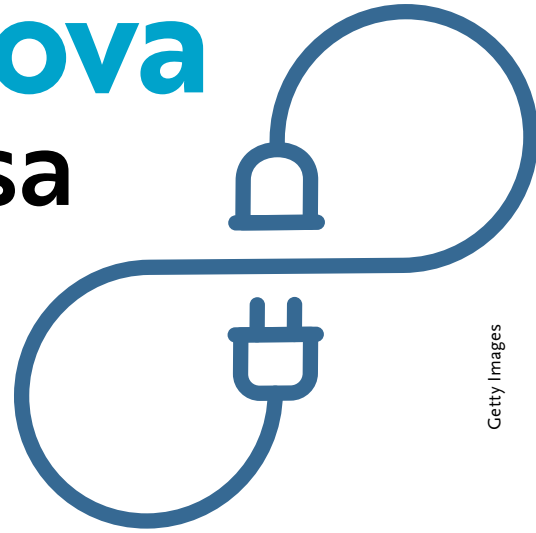
Tarvitsemme nyt rohkeaa päätöksentekoa ja markkinointia sekä toimintaa sen vihreän siirtymän tuotannon edesauttamiseen ja käynnistämiseen. Vihreä siirtymä tuo työtä Suomeen.

– Maailma muuttuu nyt eri tavalla. Ongelma on se, että johto on tottunut toimimaan yhdellä tavalla, ja nyt pitäisi miettiä miten toimitaan uudessa maailmassa. Tämä vaatii uutta ajattelua.

Lähetämme Suomen hallitukselle ja yritysjohtajille terveisiä, että Suomessa on keskeytettävä nyt investointien hankkimiseen, Suomen markkinointiin maailmalla ja ostovoiman kasvattamiseen kotimaassa. 📌

Julkaistu 13.1.2025

SAMK ja WinNova yhdistävät voimansa laivasähköalan koulutuksessa



Getty Images

Satakunnan ammattikorkeakoulu (SAMK) ja WinNova ovat aloittaneet yhteistyön laivasähköalan koulutuksen kehittämiseksi. Yhteistyön tavoitteena on yhdistää oppilaitosten resurssit ja näin turvata laivasähköalan koulutuksen jatkuminen Raumalla.

– Nyt aloitetun yhteistyön avulla voimme tarjota monipuolista ja korkealaatuista laivasähköalan koulutusta, joka vastaa laivasähköalan nykypäivän tarpeisiin. Nyt toteutettavat koulutukset tarjoavat myös erinomaisia työllistymismahdollisuuksia kansainvälisillä markkinoilla. Laivasähköalan osaajat ovat tärkeässä roolissa niin merenkulussa kuin meriteollisuuden puolellakin. Koulutuksen jatkumisella on merkitystä osaavan työvoiman saatavuuteen sekä kansallisen huoltovarmuuden ylläpitoon, **Jarno Laine**, Lehtori, Satakunnan AMK:sta toteaa.

WinNova koulutustarjonnasta löytyy tällä hetkellä kaksi laivasähköalaan liittyvää koulutusta, Laivasähkömestarin erikoisammattitutkinto (EAT) ja tammikuussa 2025 alkava laivasähköasentajan muuntokoulutus (merenkulkualan pt). Kumpikin toteutus on herättänyt runsaasti kiinnostusta ja hakemuksia koulutuksiin on tullut runsaasti.

Laivasähköasentajan muuntokoulutus

Laivasähköasentajan muuntokoulutus on täydennyskoulutus sähköalan ammattilaisille ja sen kautta pätevoidytään laivasähkö-

miehen tehtäviin kansainväliseen meriliikenteeseen. Koulutus antaa myös laajan pohjan työskentelylle erilaisissa meriteollisuuden ja meriteknologian tehtävissä.

Koulutus muodostuu laivasähkötekniikan ja sähkökunnossapidon perusteista, mukaan lukien:

- Laivojen sähköntuotanto ja jakelu
- Laiva-automaatiotekniikka
- Sähkö- ja automaatiojärjestelmien vianhaku ja diagnostiikka
- Sähkö- ja automaatiojärjestelmien kunnossapito

Koulutuksen tavoitteena on saavuttaa riittävät käytännön taidot, joilla laivasähkömies kykenee ylläpitämään aluksien meriturvallisuutta sekä selviämään yllättävistäkin vikatilanteista.

Laivasähkömestarin koulutus – syventävää osaamista ammattilaisille

Laivasähkömestarin erikoisammattitutkinto on suunnattu laivasähköalan ammattilaisille, jotka haluavat syventää osaamistaan ja edetä urallaan. Koulutus keskittyy vaativampiin tekniisiin ja johtamistehtäviin, kuten:

- Laivapäällystön perusopinnot
- Laivojen sähkö- ja automaatiojärjestelmien kunnossapidon suunnittelu ja johtaminen
- Laivojen sähkö- ja automaatiojärjestelmien käyttöönotto ja asennusvalvonta

Koulutus tarjoaa mahdollisuuden päivittää osaamista ja vastata työelämän kasvaviin osaamisvaatimuksiin.

Yhteistyön hyödyt opiskelijoille ja yrityksille

SAMK:n ja WinNovan tiivis yhteistyö laivasähköalan koulutuksessa yhdistää ammattikorkeakoulun vahvan teknisen osaamisen sekä tutkimus- ja kehitystoiminnan toisen asteen koulutuksen käytännönläheiseen lähestymistapaan ja joustaviin opintopolkuihin.

“Yhteistyön kautta voimme tarjota yrityksille mahdollisuuden saada korkeasti koulutettuja osaajia, jotka ovat valmiita vastaamaan alan jatkuvasti kasvaviin vaatimuksiin.”

LISÄTIETOJA:

Satakunnan ammattikorkeakoulu (SAMK)
Jarno Laine, 044 7103 144,
jarno.laine(at)samk.fi
Länsirannikon koulutus Oy (WinNova)



Yhdysvallat asetti kiinalaisen Cosco Shippingin ”mustalle listalle”

TEKSTI JA KUVA SAANA LAMMINSIVU

Yhdysvaltojen puolustusministeriö on asettanut Kiinan valtio-omistaisen laivavarustamon Cosco Shipping Linesin ”mustalle listalle” syyttäen yhteyksistä Kiinan asevoimiin, Yle uutisoi 14.1.2025.

Mustalle listalle joutuminen herättää huolta Euroopassa: Kreikka ja Norja tarkastelevat Coscon omistamien satamien turvallisuusriskejä.

Coscon alukset kuljettavat Kemistä metsäteollisuuden tuotteita

Kiinalaisvarustamon suuret rahtilaivat vievät säännöllisesti suomalaisissa satamissa. Cosco toi Itämeren liikenteeseen muutama vuosi sitten täysin uusia, suuria aluksia, joilla kuljetetaan esimerkiksi Kemin satamasta Metsä Groupin sellutuotteita. Merimies-Unioni on tuonut esiin jo Kemin uuden suuren biotuotetehtaan toiminnan alkaessa esiin riskit, joita sisältyy Suomen metsäteollisuuden tuotteiden kuljettamiseen Kiinan valtionyhtiön aluksilla.

Suomen liittyttyä Natoon Kemin sataman kautta kuljetetaan myös Naton kalustoa.

Yle kertoi aiemmin, että kiinalaisvarustamon toimintaa Suomessa tarkkailee muun muassa suojelupoliisi.

Venäjän varjolaivasto herättää Itämerellä huolta. Sen lisäksi Merimies-Unioni on jo pitkään todennut, että huomiota on kiinnitettävä Itämerellä purjehtiviin kiinalaisomisteisiin aluksiin. Tässä Vuosaaren satamaan purjehti Kiinan valtionyhtiö Cosco Shippingin suuri rahtilaiva M/s Green Kemi viime kesänä 2024. Coscon uudet, suuret alukset, kuljettavat säännöllisesti Suomen satamista rahtia. Kemistä ne kuljettavat Suomen metsäteollisuuden tuotteita.

Suomalaiset varustamot haluavat kuljettaa metsäteollisuuden tuotteet maailmalle

Merimies-Unioni vaati Suomen metsäteollisuudelta vastuullisia kuljetuksia. Kiinan valtionyhtiön omistaman Cosco-varustamon kuljetuksille on etsittävä korvaavia vaihtoehtoja.

Suomalaisilla varustamoilla on kiinnostusta ja investointihalukkuutta kuljettaa suomalaisilla aluksilla Suomen metsäteollisuuden tuotteita maamme satamista, kuten Pohjois-Suomesta. Suomalaisen varustamoiden akilleen kantapää on pääoman hankkiminen uudisrakennuksia varten. Alusten rahoitus ei ole Suomessa yhtä hyvällä mallilla kuin Ruotsissa, jossa on olemassa valtion omistama varustamoilla alusrahoitusta antava Svenska Skeppshypoteket. Ruotsalaisen ”laivahypoteekin” tunnuslause kuuluu:

“Vi finansierar och förnyar Sveriges handelsflotta.”

Merikuljetukset ja laivat osa olennainen osa vihreää siirtymää

Suomessa – ja etenkin länsirannikolla ja Pohjois-Suomessa investoidaan nyt valtavasti panostuksin vihreään siirtymään ja teolli-

suuteen. Yksi osa Suomen omavaraisuuden – niin kuljetusten kuin energiaomavaraisuuden – toimintaa ovat merikuljetukset.

Olisi erittäin tärkeää, että suomalaiset varustamot saisivat pääomia investoida uuteen, vähäpäästöiseen tonnistoon, jolloin pääsimme omavaraisiksi ja eroon epäilyttävien valtioiden ja lippujen aluksista maamme satamissa ja hoitaisimme kuljetuksemme itse.

Parasta on, että oman kylän pojat kuljettavat tuotteet maailmalle

Uuden aluksen suunnittelu, rakentaminen ja käyttöikä pitävät sisällään 20 vuoden elinkaaren, joten varustamoiden tulisi saada pitkiä sopimuksia, joiden turvin pystytään ja uskalletaan investoida uuteen tonnistoon.

Uuden tonniston ohella on pidettävä huolta suomalaisten merimiesten saataavuudesta ja saatava kotimaisten merenkulkijoiden määrää kasvuun. Suomalaisilla aluksilla työskentelee paljon merenkulkijoiden länsirannikolta ja Pohjois-Suomesta, joten jos vain saisimme Suomen metsäteollisuuden kuljetukset omaan hoitoomme, oman kylän pojat kyllä hoitavat ne maailmalle. 🇫🇮



Ei Panamaa ilman kanavaa

Yhdysvaltojen hanke kanavan rakentamiseksi johti nykymuotoisen Panaman valtion syntyyn.

TEKSTI ARTO JOKELA KUVA SHUTTERSTOCK

Vuonna 1914 valmistunut Panaman kanava on yksi maailman tärkeimmistä vesiväylistä. Kanavan pituus on 82 kilometriä ja se lyhentää merireittiä Atlantin ja Tyynen valtameren välillä noin 13 000 kilometriä. Ilman sitä laivojen olisi kierrettävä Etelä-Amerikan ympäri.

Rahtiliikenne kasvaa ja kuivuus koettelee

Kanavan rakentamisen aloittivat ranskalaiset. Hanke ei edennyt odotetusti ja 1889 lukuisat onnettomuudet, rahoituskriisi ja korruptioskandaali pakottivat Ranskan luopumaan hankkeesta. Vuonna 1903 Yhdysvallat osti keskeneräisen kanavatyömaan 40 miljoonan dollarin hintaan. Nykyrahassa summa on noin 1,4 miljardia dollaria. Se on suunnilleen yhtä paljon kuin mitä maksaa maailman suurimman Oasis-luokan risteilyalus.

2000-luvun alussa kanavan kautta kulki noin 10 000–12 000 alusta vuodessa. Pa-

naman kanavan laajennus valmistui 2016. Sen seurauksena entistä isommat, ns. Neopanamax-alukset, saattoivat käyttää kanavaa. Alusten määrää laajennus ei dramaattisesti kasvattanut, mutta suuremmat alukset kuljettivat huomattavasti suurempia lasteja. Vuoden 2016 jälkeen rahtimäärä on kasvanut noin 60 prosenttia. Konttiliikenne on ollut yksi suurimmista kasvualueista. Suurin osa kanavan liikenteen kohde- tai lähtösatama on Yhdysvalloissa. Kakkosena on Kiina ja kolmosena Japani.

Maailmankaupan taantuman lisäksi ilmastonmuutos on vaikuttanut viime vuosina rahtimääriin. Kuivuuden takia vedenpinta on laskenut kanavassa, mikä on rajoittanut alusten syväästä ja lastauskapasiteettia.

Entinen osa Kolumbiaa

Panama on noin 4 miljoonan asukkaan maa Väli-Amerikan kapeimmalla osalla Karibianmeren ja Tyynen valtameren välisellä kan-

naksella. Maa on Espanjan entinen siirtoma ja oli vuosina 1821–1903 osa Kolumbiaa. Koska Kolumbia asetti kanavan rakentamiselle Yhdysvaltojen mielestä liian kovat ehdot, käynnisti se suunnitelman maan irrottamiseksi Kolumbiasta. Yhdysvaltain tukemana Panama itsenäistyi 3. marraskuuta 1903. Itsenäistyttyään se luovutti kanavavyöhykkeen Yhdysvaltojen hallintaan. Voisi siis todeta, että ilman Panaman kanavaa ei koko Panaman valtiota nyky muodossaan olisi olemassa.

Kanava on kaupan lisäksi strategisesti ja geopoliittisesti tärkeä. Se mahdollistaa muun muassa Yhdysvalloille laivaston nopean siirron Atlantin ja Tyynen valtameren välillä ja lyhentää merkittävästi matkaa joukkojen ja resurssien siirrossa. Sen hallinta antaa Panamalle kokoaan suuremman vaikutusvallan myös kansainvälisessä politiikassa.

Yhdysvallat seuraa kanavan toimintaa

Ensimmäiset Yhdysvaltojen tukikohdat ka-

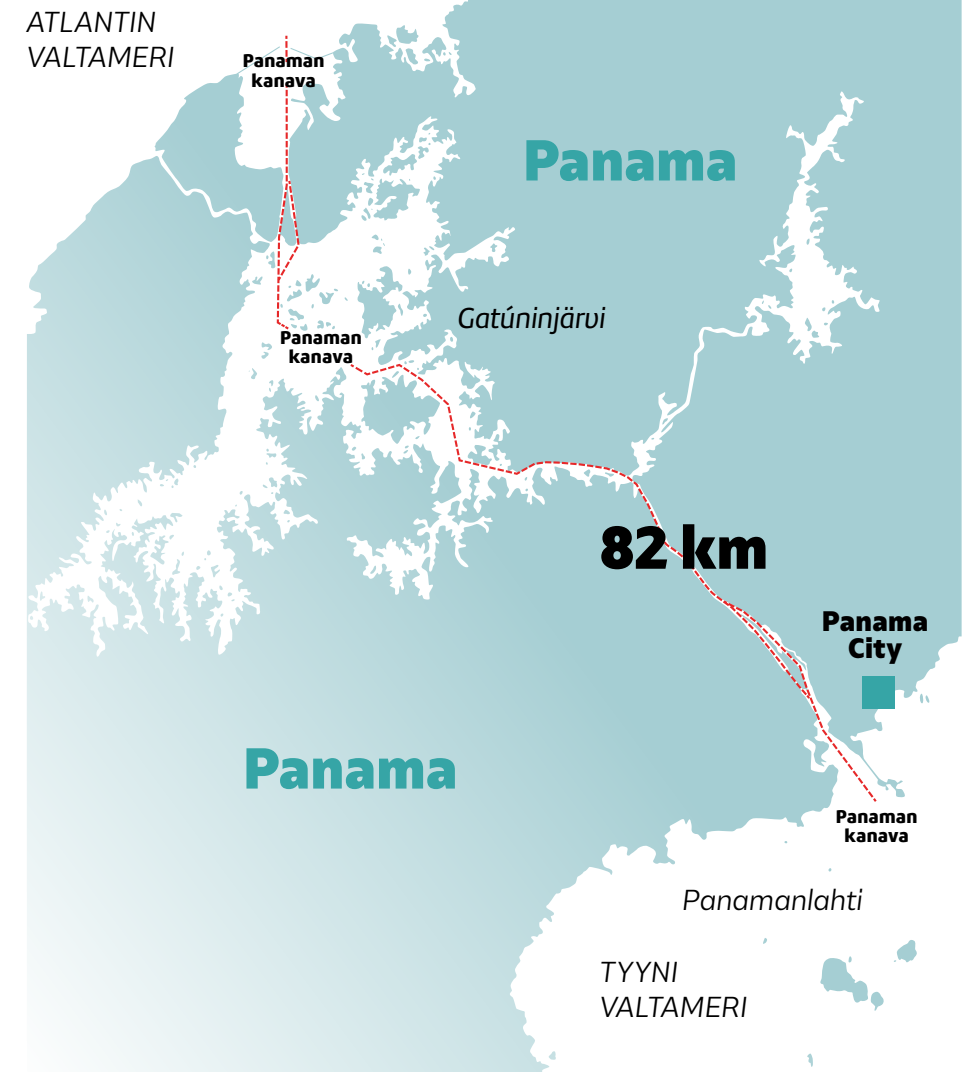
navan suojaamiseksi valmistuivat Atlantin puolelle 1915 ja Tyynenmeren puolelle 1916. Toisen maailmansodan aikana Japanin hyökkäystä joulukuussa 1941 Pearl Harboriin sijoitettiin Panamaan kymmeniä tuhansia amerikkalaisia sotilaita.

Muutos kanavan hallinnossa käynnistyi 1977, jolloin Yhdysvaltain presidentti **Jimmy Carter** allekirjoitti Panaman kanava -sopimuksen. Se siirsi kanavan hallinnan Panamalle 31.12.1999. Sopimuksen myötä USA poisti myös sotilastukikohtansa kanavan läheltä. Nykyisin kanavan turvallisuus on Panaman vastuulla. Sen toiminnasta vastaa Panaman kanavavirasto (Panama Canal Authority, PCA). Yhdysvallat seuraa edelleen kuitenkin kanavan toimintaa ja turvallisuustilannetta ja on pitänyt itsellään oikeuden puolustaa kanavaa tarvittaessa.

USA kaatoi sotilasjuntan ja vanhan liittolaisensa

Vuodenvaihteessa 1989–1990 Yhdysvallat

ATLANTIN
VALTAMERI



puuttui sotilaallisesti Panaman asioihin ja miehitti Panaman kaupungin ja pidatti entisen liittolaisensa, sotilasjuntan johtajan **Manuel Noriegan**. Häntä epäiltiin rahanpesusta ja huumekaupasta. Noriegaa vastaan oli käynnistetty myös huumeoikeudenkäynti Yhdysvalloissa.

Noriega oli osoittautunut liittolaisena ilmeisesti myös epäluotettavaksi ja tämän sanottiin lähestyneen muun muassa Kuubaa. Aiemmin Noriega oli auttanut toimittamaan aseita El Salvadorin ja Nicaraguan oikeistovoimille. Vuosina 1968–1989 Panamassa oli sotilasdiktatuuri.

Kanava takaisin Yhdysvalloille?

Yhdysvaltojen presidenttinä 20. tammikuuta aloittanut **Donald Trump** otti joulukuun loppupuolella esille Panaman kanavan palauttamisen Yhdysvalloille ja uhkasi tarvittaessa vallata sen väkisin. Samassa yhteydessä hän otti esille myös Grönlannin hallinnan.

Yhdeksi syyksi Panaman kanavan haltuunottoon hän sanoi sen käyttömaksut, joita hän kuvasi ”erittäin epäoikeudenmukaisiksi”. Panaman presidentti **José Raúl Mulino** tyrmäsi ehdotuksen tuoreeltaan sanoen ”Jokaisen neliömetrin Panaman kanavan lähialueen kuuluvan Panamalle”. Trump jatkoi keskustelua omistamassaan *Truth Social* -kanavallaan toteamalla että ”katsomme sen”. Viestissään Trump viittasi myös Kiinan vaikutukseen ja sanoi Yhdysvaltojen olevan kanavan suurin käyttäjä ja että 70 prosenttia sen liikenteestä ohjautuu Yhdysvaltain satamista tai satamiin.

Trump ei ole ensimmäinen USA:n presidentti, joka nosti esille Panaman kanavan hallinnan. Myös **Ronald Reagan** puhui sen palauttamisesta Yhdysvalloille. Hänen suhtautumisensa oli viime kädessä kuitenkin pragmaattista eikä hän vastustanut, kun kanava luovutettiin vuoden 1999 lopussa Panaman hallintaan. ⚓



Monroen opin paluu

Kaksisataa vuotta vanhan etupiiriopin mukaan maailma jakautuu itään ja länteen, ja koko Amerikka kuuluu Yhdysvaltojen etupiiriin.

TEKSTI ARTO JOKELA KUVAT GETTY IMAGES JA LINDA TAMMISTO

Panaman kanavan hallinnassa ei ole kysymys vain kanavan hallinnasta, vaan laajemmasta kokonaisuudesta, johon nivoutuvat suurvaltojen perinteinen etupiirijattelu sekä maailman kauppareittien hallinnasta käytävä kilpailu. Näin pohtii Helsingin yliopiston maailmanpolitiikan professori **Teivo Teivainen**.

Teivainen peilaa Yhdysvaltojen presidentin **Donald Trumpin** puheita tämän johtajatuokseen ”Make America Great Again” ja pohtii, että sana *Great* alueellisessa ja maantieteellisessä merkityksessä on jäänyt kenties liian vähälle huomiolle.

– Tässä Yhdysvallat voi palata reilun kahdensadan vuoden ns. Monroen-oppiin, vuoteen 1823. Tällöin presidentti **James Monroe** linjasi maailman itäiseen ja läntiseen valta-alueeseen, toteaa Teivainen.

Monroen opin mukaan Yhdysvaltojen vaikutuspiiriin kuuluvat Etelä- ja Pohjois-Amerikka. Muiden maiden valta-alueet tulkitaan vihameiliseksi ja estetään tarvittaessa sotilaallisesti. Opin

mukaan Yhdysvallat ei puutu Euroopan asioihin.

Teivaisen mielestä Trumpin puheet Panaman kanavasta, Grönlannista ja Kanadasta USA:n osavaltiona lähestyvät Monroen oppia.

Kilpaileva kanavanhanke Kiinan tuella

Panaman kanavan hallinnan yhteydessä on puhuttu Kiinan osallisuudesta kanavan hallintoihin välillä. Panama on torjunut väitteet.

Lisäksi Teivaisen mielestä Panama ei ole varsinaisesti lähestynyt Kiinaa, vaikka se vuonna 2017 solmi sen kanssa diplomaattisuhteet. Sen sijaan Kiinan aktiivisuus kauppareittien laajentamiseen ja hallintaan tulee lähelle Yhdysvaltojen etupiiriä ja vahvistaa Kiinan strategista asemaa. Tällainen hanke on esimerkiksi kiinalaisen sijoittajan vuonna 2013 käynnistämä, nyttemmin jäissä oleva hanke, rakentaa Panaman kanavan kanssa kilpaileva kanava Nicaraguan läpi Atlantilta Tyynelle valtamerelle. Myös Grön-

lanti on sijainniltaan geopoliittisesti merkittävä.

Teivainen sanoo, että poliitikkojen on vaikea suhtautua Trumpin puheisiin. Onko taustalla bisnesajattelua, ja pyrkikö hän saamaan hyvän diilin etupiirijatteluun esimerkiksi Kiinan kanssa Taiwanin-kysymyksessä? Vai pyrkikö hän yleisesti vahvistamaan Yhdysvaltojen tai omaa asemaansa? Tämä näkyy myös länsimaisten poliitikkojen kommentteissa. Yleensä niissä – myös Suomessa – tuomitaan etupiirijattelu ja puheet omien etupiirien vahvistamiseksi vihameiliseksi. Kun asialla on oma liittolainen, vieläpä USA:n presidentti, asetetaan sanat tarkemmin. Siinä on Teivaisen mukaan tiettyä *maunokoivistomaista* ajattelua. Ei provosoiduta, kun provosoidaan. Ollaan vaan hiljaa, vähän samalla tapaa kuin aikoinaan Neuvostoliiton kanssa.

– Olen nimittänyt sitä turvallisuuspoliittiseksi reagoitijoustoksi. ↓



Teivo Teivainen

EK: uusteollistaminen vihreän siirtymän kautta tarjoaa Suomelle jättimähdollisuuden

Kiinan suurhankkeista huolimatta puhtaan sähköön palikat Pohjolassa Euroopan parhaiten kohdallaan



On kaksi tapaa lähestyä Suomen vihreää siirtymää ja sen suhdetta Kiinan suuriin energiainvestointeihin: se on joko jättimähdollisuus vaurastumiseen ja teollisiin työpaikkoihin tai se on globalisaation tuoma iso haaste palkansaajien työehdoille. Ensimmäistä esittää työnantajien EK, jälkimmäistä tuo esiin palkansaajien SAK.

TEKSTI JAAKKO TAKALAINEN KUVAT GETTY IMAGES, ROBERT ÖRTHÉN JA PATRIK LINDSTRÖM

Elinkeinoelämän keskusliitto EK ei ole neuvotellut työehtosopimuksista vuoden 2016 jälkeen. Sen päätehtävänä on edistää suomalaisten yritysten asiaa. Kuunnellaanpa ensin sen näkemys vihreän siirtymän mahdollisuuksista Suomessa osana EU:ta ja kilpailussa Kiinan kanssa.

Kuin sotien jälkeinen harppaus

EK:n johtava asiantuntija **Janne Peljo** pudottelee sujuvasti lukuja esitellessään Suomen vihreän siirtymän mahdollisuuksia verrattuna Kiinaan tai USA:han. Hän työskentelee keskusjärjestössä ilmastoon ja luonnon monimuotoisuuteen liittyvien kysymysten parissa.

Luvut ovat valtavia, ihan pelkästään Suomen osalta: maassamme on vireillä lähes 290 miljardin euron edestä vihreän siirtymän investointihankkeita. Vaikka valtaosa näistä hankkeista on vielä varhaisessa suunnitteluvaiheessa, pitemmälle on ehtinyt jo noin 20 prosenttia hankkeista. Jonkinlainen investointipäätös on tehty noin 10 prosentissa hankkeista, joiden arvo on lähes 30 miljardia euroa.

– Vaikka siis hankkeista toteutuisi vain 10–20 prosenttia, vaikutus kansantalouteen

on valtava. Teollisia työpaikkoja ja sitä kautta vaurautta tulisi vuosikymmeniksi, Peljo toteaa.

Hän esittelee lukuja, joita niin työntekijät kuin muutkin kansalaiset varmasti kuuntelevat mielellään teollisuustyöpaikkojen kadosta kärsivässä Suomessa. Bruttokansantuote kohenisi vuositasolla 3 miljardia euroa, ja teollisten työpaikkojen lisäys olisi luokkaa 12 000. Kun vaikutus jatkuisi 30 vuoden ajan, verotuloja kertyisi suuruusluokkaa 16 miljardia euroa.

– Mullistavia muutoksia tapahtuu joka tapauksessa, vaikka pitkälle edenneistä suunnitelmista toteutuisi vain osa, Peljo sanoo.

– Vihreä siirtymä tuo meille suuren harppauksen, uusteollistumisen, jota voi verrata sotien jälkeiseen teollisuus-Suomen syntyyn.

Hän ottaa investoinneista esimerkiksi Porin Tahkoluodossa olevat merituuli-voimalat. Pelkästään siellä investointisuunnitelmat ovat 1,5 miljardin euron luokkaa.

Kaikki luvut perustuvat ruotsalaistustaisen rakennus-, energia- ja ympäristöalan konsulttiyrityksen Swecon selvityksiin.

Pohjolan sähköinfra sopii nykyhetken Hieno homma maallemme, jos edes puolet

suunnitelmista toteutuu. Mutta miksi vihreä siirtymä suosisi juuri Suomea eikä esimerkiksi Kiinaa?

– Pohjoismaiset sähkömarkkinat ovat juuri oikeassa paikassa oikeaan aikaan. Sähköpörssi Nord Pool yhdistää markkinat koko Itämeren alueella, Pohjolan sähköinfra sopii nykyhetken, toteaa Peljo.

Aikaisemmin sähkömarkkinat ovat koostuneet Suomesta, Ruotsista, Norjasta ja Tanskasta. Nyt kun Baltian maat ovat integroituneet osaksi pohjoismaisia sähkömarkkinoita, voidaan puhua Itämeren alueen energiamarkkinoista.

Kiinan kahdet kasvot

Suomella on siis hyvät valmiudet vakaan ja Pohjolan yhteisen sähkömarkkinan ansiosota. Mutta entä sitten Kiina, kun esimerkiksi kaikki aurinkopaneelit tuntuvat tulevan sieltä suunnasta?

– Kiina on kaksijakoinen jättiläinen. Se on suuri fossiilisten polttoaineiden käyttäjä. Hiiltä se käyttää enemmän kuin muu maailma yhteensä. Mutta pyrkimys vihreään siirtymään on todella voimakas, Peljo toteaa.

Hänen mukaansa Kiinan investoinnit uusiutuvaan energiaan ovat jättimäisiä. Esimerkiksi vuonna 2021 puolet >>

maailman aurinkopaneeli-investoinneista tehtiin siellä.

Peljo ei näe Kiinan isoa roolia Suomelle pelkästään haitallisena.

– Kiinan kasvanut tuotanto on laskeutunut aurinkopaneelien hintoja niin, että niihin pystytään investoimaan täällä Pohjolassakin, Peljo laskee.

Hänen mukaansa aurinkopaneelien tuotannon vastuullisuuskysymykset ovat tärkeitä, mutta ne on otettava Kiinan kanssa esille vähintään EU-tasolla. Pienenä maana Suomi ei niihin voi yksin vaikuttaa.

Italia: aurinkoenergiaa Saharastakin

Mitä EK sitten odottaa valtiolta, jotta uusteollinen suuri harppaus toteutuisi?

– Poliittisten päättäjien täytyy mahdollistaa investoinnit, luoda toimiva ympäristö hankkeille. Valtion panos on olosuhteiden luomista, investoinnit tapahtuvat markkinaehtoisesti, Janne Peljo sanoo.

Hän tuo esille myös Suomen ja Skandinavian kilpailijat maailmalla, kun rakennetaan hiilivapaata teollisuutta. Esimerkiksi Italia on maantieteellisesti hyvässä paikassa. Aurinkopaneelit Pohjois-Afrikassa tuottaisivat loistavasti – auringonpaistettahan Saharassa riittää.

– Jos aurinkoenergia muutetaan toiseen muotoon esimerkiksi vedyksi, sen kuljettaminen Italian läpi Saksaan ja Euroopan teolliseen sydämeen voi olla käänteentekevä, sanoo Peljo.

EK:n viesti siis on, että jos Suomi ei tartu vihreän siirtymän tilaisuuteen, osansa ottajia on muitakin.



Janne Peljon mielestä uusteollistaminen vihreän siirtymän kautta tarjoaa Suomelle jättimahdollisuuden teollisiin työpaikkoihin ja maan vaurastumiseen vuosikymmeniksi.

SAK: Kiinan ja globalisaation vyöryssä myös työntekijöiden oikeudet tarvitsevat suojaa

SAK ja sen jäsenliitot edustavat työntekijöitä, joihin maailmankattavat muutokset osuvat ensimmäisenä. Siksi keskusjärjestö nostaa työpaikkojen lisääntymisen rinnalle palkansaajien oikeudet ja työsuhteen turvan.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö ja siihen kuuluvat ammattiliitot toivottavat tervetulleiksi uudet teolliset työpaikat, jos niitä syntyy Suomeen vihreän siirtymän myötä. Mutta SAK:n ilmaston ja kestävä kehityksen asiantuntija **Pia Björkbacka** ottaa esille muutaman vaaran paikan, joissa edunvalvojien täytyy olla tarkkana. Aloitetaan kaukaa idästä, Kiinasta.

Kiinan oloihin vaikea vaikuttaa

Vaikka Kiina tuottaa aurinkopaneeleja ja muita vihreän siirtymän materiaaleja yhä huokeammalla, Pia Björkbacka pitää ongelmana idän jättiläisen tuotantoketjujen läpikäymättömyyttä.

– Halvat aurinkopaneelit voivat kätkeä sisäänsä massiivisia valtiontukia ja mahdollisesti pakotettua työvoiman käyttöä. Emmehän me tiedä, ovatko paneelit valmistettu esimerkiksi uiguurien pakkolaitoksissa, Björkbacka pohtii.

Hänen mukaansa Suomen ei todellakaan kannata yrittää kilpailla Kiinan kanssa aurinkopaneelien valmistuksessa, koska maa tuottaa jo jotain 80 prosenttia maailman paneeleista. Suomessa ja Ruotsissa raaka-aineketjujen hallinta saattaa olla myös keskeistä esimerkiksi akkuteollisuuden kehittämisessä.

– Jos Kotkaan ollaan todella pystyttämässä akkutehdasta kiinalaisen pääoman turvin, ei hanketta voi suositella. Vihreän siirtymän raaka-ainevirroissa Kiina on jo valmiiksi todella vahva, toteaa Björkbacka.

Hän viittaa kiinalaisen akkuvalmistaja Svoltin 2023 ilmoittamista aikeista rakentaa iso akkutenotehdas Kotkaan. Svoltin suurin omistaja on Baoding Great Wall Holdings Group. Se on suurin osakkeenomistaja myös autoyhtiö Great Wall Motorissa, jolla on edelleen liiketoimintaa Venäjällä. Katodiaktiivimateriaalia tuottavan CAM-tehtaan kapasiteetti olisi aluksi 60 000 tonnia vuodessa, ja se työllistäisi noin 270 henkilöä.

Pääneuvottelukumppanina kiinalaisilla on valtion omistama Suomen malmijalostus Oy. Kiinalaiset omistaisivat perustettavasta yhtiöstä Easpring Finlandista 70 prosenttia, suomalaiset 30 prosenttia. Tehdas on saanut ympäristöluvan, ja tuotanto saattaa alkaa 2026.

Nykyväki koulutettava uudelleen

Vaikka suomalaisen teollisuuden ja EK:n visiot toteutuisivat, ja teollisia työpaikkoja syntyisi tuhansia vuosikymmenien ajan, pitää SAK:n Pia Björkbackan pohtia, mistä saadaan uudet tekijät uusille tuotteille.

– Jos työpaikkoja syntyisi jopa kymmenin tuhansin, miten nykyiset työntekijät riittäisivät ja miten he osaisivat uusia töitä? Björkbacka kysyy.

Hän ei epäile, että teollisuus olisi ketunhantä kainalossa ensin hankkimassa Suomeen isoja uusia investointeja, ja sitten ehkä tuottamassa työvoimaksi uudet tekijät ulkomailta.

– Ilman muuta vihreän siirtymän uusteollistamisen ohjelmaan pitää kytkeä nykyisten



Pia Björkbacka ei suosittele Suomeen uutta akkuteollisuutta, jos pääomat tulevat Kiinasta kuten Kotkan akkukennohankkeessa. Hän ihmettelee myös Ruotsissa Northvoltin akkutehtailta ilmenneitä kuolemantapauksia.

työntekijöiden uudelleen kouluttaminen, toteaa Björkbacka.

– Uudet teollisuudenalat eivät saa merkitä yhä harvempien ja erikoiskoulutettujen työntekijöiden palkkaamista ja vanhojen potkimista pihalle.

Hän näkee muna ja kana -ongelman vihreän siirtymän hankkeissa kuten hiilidioksidipäästöistä vapaan teräksen, puhtaan vedyn tai ammoniakkin käytössä merikuljetuksissa.

– Hallitus kannustaa verotuksella ja investointiavustuksilla puhtaampaa tuotantoa. Mutta teollisuus Suomessa ja koko EU:ssa arkailee vielä vihreän tuotannon lisäämisessä. Kumpi tulee ensin, on vielä vaikea arvata, sanoo Björkbacka.

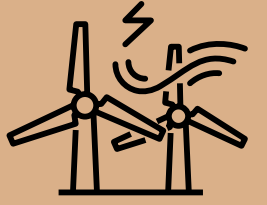
Kilvassa mukana myös USA

Hän ottaa Kiina lisäksi USA:n kilpailun vihreässä siirtymässä. Jo ennen tammikuussa alkanutta **Donald Trumpin** aikaa USA:n päättämät satsaukset ovat mittavat, ja ne ovat samaa sarjaa kuin Kiinan paheksutut valtiontuet.

Vaikka EU onnistuisi päättää isosta yhteisvelasta, tilanne ei ole helppo. EU tarvitsee investointeihin vuosittain lisää 750–800 miljardia euroa, arvioi selvitysmies **Mario Draghi** raportissaan viime syksynä. Trumpin sapelinkalistelu tulleilla ei ainaakaan helpota EU:n ja Suomen valintoja.

– Vaikka EU on päättänyt luopua fossiilista polttoaineista vuoteen 2025 mennessä, puhtaan teollisuuden investointien epävarmuus on edelleen suurta. Mikään muutos ei tapahdu tyhjiössä, Pia Björkbacka toteaa.

Kiintojäättä vain 5 vuoden välein



Tahkoluoto on Suomen ensimmäinen merituulipuisto ja maailman ensimmäinen jäätyvän meren tuulipuisto Porin edustalla. Miten Tahkoluodon merituu-livoimalat toimivat, kun meri jäätyy? Miten se vaikuttaa merenkulkuun Porin satamassa Mäntyluodossa ja Tahkoluodossa?

Suomen Hyötytuulen tuotantojohtaja **Leena Hacklin** kertoo merituu-lipuiston taustaa. Tahkoluodon merituu-lipuiston pilottivoimala on rakennettu vuonna 2010 ja tuulipuiston kymmenen muuta voimalaa vuonna 2017.

Merituu-lipuisto on rakennettu mat-talaan veteen, 5–20 metrin syvyyteen. Tahkoluoto on satamatoiminnan, pe-rusrakenteiden ja tuuliolosuhteiden puolesta sijaintina ihanteellinen. Suomen Hyötytuulen toimipiste ja varasto sijaitsevat lähellä, ja satama-alueella on hyvät palvelut huoltoaluksille.

– Kertynyt kokemus ja tuulipuistosta kerätty tieto osoittavat, että kiintojäättä esiintyy Tahkoluodon merituu-lipuiston alueella yleensä vain noin kerran viides-sä vuodessa. Satunnaisesti voi esiintyä myös ahtojäättä, kertoo Hacklin.

Hänen mukaansa aaltojen liike ja meriveden lämpötila, joka avomerellä on korkeampi kuin suojaisimmilla vesi-alueilla, pitävät tyypillisesti Tahkoluodon alueen vapaana kiintojäästä. Tahkoluodon alueen kolme pääväylää pidetään jäästä vapaana ympärivuotisesti, mikä vähentää alueen jääpeitteen muodostumista. Lisäksi Kokemaenjoen suisto ja joen virtaama vähentävät jäänmuodos-tumista.

Isompia ja enemmän

Tahkoluodon merituu-lipuistoa ollaan laa-jentamassa. Hanke koostuu enimmillään 40 voimalasta, joiden yksikköteho tulee olemaan 15–20 megawattia. Nykyiset Tahkoluodon merituu-livoimat ovat 4,2 MW voimaloita. Sekä voimalakoko että niiden lukumäärä tulee laajennushank-keessa olemaan huomattavasti nykyistä suurempi. Laajennushanke on tarkoitus toteuttaa kokonaisuudessaan kuluvan vuosikymmenen loppuun mennessä.

– Laajennuksen ensimmäisessä vaiheessa on tavoitteena asentaa kaksi voimalaa jo vuonna 2026. Demonstraatiohanke on saanut työ- ja elinkeino-ministeriöltä Suomen kestävä kasvun ohjelman 30 miljoonan euron energiainvestointituen. Sen tarkoituksena on kerätä kokemuseräistä tietoa varsinaisen laajennushankkeen toteuttamiseen, kertoo Hyötytuulen liiketoimintajohtaja **Esa Holttinen**.

VIHREÄ SIIRTYMÄ on talouden rakennemuutos kohti kestävä kasvua ja **hiilineutraalia** yhteiskuntaa. Euroopan unioni on päättänyt olla vuoteen 2050 mennessä hiilineutraali, eli sen alueella ei päästetä hiilidioksidia (eroon fossiilisten polttoaineiden hiilen, öljyn, maakaasun käyttämisestä) ilmakehään enempää kuin sitä imeytyy vesistöihin. Suomi on päättänyt olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä.





Kunta- ja aluevaalit lähestyvät: ”Pitää olla onnellinen, että meillä on vapaat vaalit”

Kuntalaisten luottamus päättäjiin karisee ja aluevaltuutetut ovat turhautuneita työhönsä. Onko lähidemokratia kriisissä, äänestävätkö asukkaat kunta- ja aluevaaleissa lipuilla vai jaloillaan?

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT GETTY IMAGES JA LAIVAMIEHISTÖ

**Kunta- ja aluevaalit
järjestetään
samanaikaisesti
13.4.2025.**

Ennakkoon voi äänestää Suomessa 2.4. ja 8.4. ja ulkomailla 2.4. ja 5.4 välisenä aikana.

Tässä maailmantilanteessa pitää olla onnellinen, että meillä on vapaat vaalit. Äänestämällä vaikutat, että näin on myös jatkossa, saattohinaaja Ukon pursimies **Heli Valtonen** sanoo.

Öljytankkeri Lunni tekee lähtöä polttoöljylastissa Porvoon Kilpilahden satamasta Kokkolaan. Parin päivän kotimaanmatka on poikkeus, sillä yleensä Lunni suuntaa ARA-alueelle eli Amsterdamiin, Rotterdamiin ja Antwerpeniin.

Kun edestakaiset öljykuljetukset ARA-alueelle kestävät parisen viikkoa, monesti

myös vaalipäivät osuvat päällekkäin miehistön työvuorojen kanssa. Lunnin päälliköstä **Jani Lepästä** onkin vuosien varrella kouliintunut rutinoitu vaalivalvoja.

– Parin viime vuoden aikana äänestyksiä laivalla on riittänyt. On ollut eduskunta-, EU- ja presidentinvaalit ja nyt kunta- ja aluevaalit. Vaalipäivänä yksi miehistön jäsen toimii vaalivirkailijana ja minä vaalitarkkailija.

Lepän mukaan äänestyksen järjestäminen on helppoa, sillä ulkoministeriö lähettää laivalle tarkat ohjeet ja säännöt sisältävän aineiston.



– Vihapuhe ja sen aiheuttama yhteiskunnallisen ilmapiirin heikkeneminen on uhka demokratialle, Tampereen yliopiston kunta- ja aluejohtamisen yliopistonlehtori **Anni Jäntti** sanoo.



– Raumalla ei ole riitelyn kulttuuria. Ilmastomuutokseen, luontokatoon ja ravintoon liittyvä aloitteita on tullut valtuustoon, mutta ei niistä riitaa ole saatu aikaiseksi, **Juha Viitala** sanoo.



Kansanedustaja, kaupungin- ja aluevaltuutettu Aki Lindén on ehdolla myös huhtikuun kunta- ja aluevaaleissa. Riittääkö aika?

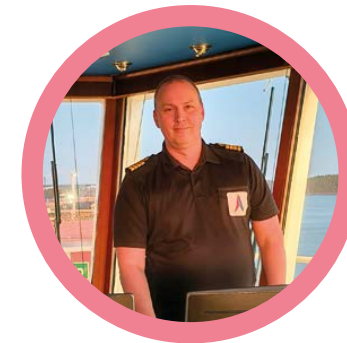
– Kansanedustajana voin tuoda Turun valtuustoon valtion talouden näkökulman. Aluevaltuustossa vaikuttamisen näen tärkeäksi lääkärin ammattini takia. Kolmoisestuksessa on tärkeää osata rajata ajankäyttö, **Aki Lindén** sanoo.

– Meillä on laivalla 17 hengen miehistö. Viime eduskuntavaaleissa heistä äänesti 15, joten äänestysprosentti kohosi korkeaksi. Laivalla on helppo äänestää, matka uurnalle on lyhyt eikä sääkään ole este, **Leppä** nauhahtaa.

Maakrapujen on syytä ottaa mallia Lunnin miehistön äänestyskäyttäytymisestä. Vuoden 2021 kuntavaalien äänestysprosentti oli vain 55,1 ja vuoden 2022 aluevaalien vieläkin alempi 47,5.

Hyvätuloinen äänestää, vähäväkinen ei

Tampereen yliopiston kunta- ja aluejohtamisen yliopistonlehtori **Anni Jäntti** muistuttaa, että mitä koulutetumpi ja hyvätuloisempi



– Laivalla äänestysmatka uurnalle on lyhyt eikä sääkään ole este. Itse äänestän aina niin maissa kuin merellä, **M/t Lunnin päällikkö Jani Leppä** vakuuttaa.

kuntalainen on, sitä todennäköisemmin hän äänestää.

– Suomessa on 309 kuntaa ja 21 hyvinvointialuetta ja kaikissa näissä käydään erilaiset vaalit. Kuntien ja isojen kaupunkien sisällä äänestysaktiivisuudessa on jopa kymmenien prosenttiyksiköiden eroja eri äänestysalueiden ja kaupunginosien välillä.

Vähäväkisen ääni kuuluu kunta- ja aluevaaleissa vaimeammin, vaikka vaalitulokset vaikuttaa kuntalaisen arkeen enemmän kuin presidentin-, EU- tai eduskuntavaalit.

– Kuntavaalit ovat äärettömän tärkeitä, koska valtuustoihin valitaan ihmiset, joilla on paikallistuntemusta. He osaavat tunnistaa oman kuntansa erityiset tarpeet, **Anni Jäntti** sanoo.

Kuntavaaleissa valittu kunnanvaltuusto vastaa kunnan toiminnasta ja taloudesta. Aluevaaleissa valitut aluevaltuustot vastaavat hyvinvointialueiden sosiaali- ja terveyspalveluista sekä pelastustoimesta.

Poikkeuksena on Helsingin kaupunki,

jolla säilyy sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämisvastuu.

”Hienoa että meillä on vapaat vaalit”

Pursimies **Heli Valtonen** seuraa saattohinaaja Ukon kannella Kilpilahden satamassa, kun Lunni-tankkeri tekee lähtöä Kokkolaan. Neljä vuosikymmentä maailman merillä seilannut Valtonen on tyytyväinen nykyiseen työtilanteeseensa.

– Kolme viikkoa Ukolla, kolme viikkoa vapaalla kotikaupungissa Raumalla. Täällä Kilpilahdessa operoi kolme hinaajaa, joissa kussakin on kolmen hengen miehistö. Minä olen porukan ainoa nainen, **Heli Valtonen** sanoo.

Heli Valtonen on työuransa aikana ehtinyt käymään monet vaalit niin merellä kuin maissa. Vuosien myötä myös vaalien merkitys ja arvostus on noussut pursimies Valtosen arvoasteikossa.

– On hienoa, että asumme maassa, jossa käydään vapaat vaalit. Kyllä me töissä vaaleista keskustelemme, mutta meillä on niin tasa-arvoinen yhteisö, että ei minun ole tarvinnut feminismiä nostaa pöydälle, **Heli Valtonen** nauraa.

Kauden 2025–2029 kunta- ja aluevaalit järjestetään samanaikaisesti 13.4.2025. Ennakkoon voi äänestää Suomessa 2.4. ja 8.4. ja ulkomailla 2.4. ja 5.4 välisenä aikana.

Työ sujuu ilman vihapuhetta

Kuntalaistutkimuksen mukaan eniten käytetyt kuntapalvelut ovat kirjasto- ja liikuntapalvelut, vesihuolto ja viemäriointi, jätehuolto sekä kansalais- ja työväenopistot.

Vaikka pursimies **Heli Valtonen** viettää puolet ajastaan muualla kuin Raumalla, hän vakuuttaa olevansa innokas kuntapalveluiden käyttäjä ja iloinen veronmaksaja.

– Käyn paljon kirjastossa, lenkkeilen ja hiihdän. Rauman liikuntapaikat on hyvin hoidettu ja siellä on paljon ulkokuntosaleja. Lisäksi kotikylääni Uotilaan valmistuu uusi hieno koulu. Verourot menevät hyvään tarkoitukseen.

Raumalainen kansanedustaja ja kaupunginvaltuutettu Juha Viitala (sd) on istunut kaupunginvaltuustossa kaksi nelivuotiskautta. Viitalan mukaan valtuustossa työ sujuu pääsääntöisesti ilman eduskunnasta tutuksi tulleita vastakkainasettelua ja vihapuhetta.

– Raumalla vallitsee yhteistyön kulttuuri ja meillä asioiden pohjatyöt on tehty >>



Työskentelemme hinaajan kanssa niin lähellä rantaa, että pääsemme helposti äänestämään ennakkoon. Vapailta sitten äänestän tietysti kotikaupungissani Raumalla, Ukko-hinaajan pursimies Heli Valtonen sanoo.

kuntansa terveyspalveluiden heikentyneen sote-ratkaisun jälkeen.

Turhautumista aluevaltuustoissa

Tampereen yliopistossa tutkittiin aluevaltuutettujen ensimmäisen kauden kokemuksia. Havainto oli, että valtuutetut pettyivät vaikutusmahdollisuuksiinsa.

– Aluevaltuustojen valta ei ole kovin suurta ja niiden mahdollisuus tehdä erilaisia valintoja on varsin pieni, kunta- ja aluejohtamisen yliopistonlehtori Anni Jäntti sanoo.

Kansanedustaja **Aki Lindénin** (sd) kaksi vuotta Varsinais-Suomen aluevaltuuston puheenjohtajana kului uuden organisaation rakentamisessa. Lähtökohta oli kirjava. Osa kunnista oli hoitanut terveys- ja sosiaalipalvelunsa hyvin, osa hyvin huonosti.

– Emme voineet rakentaa parhaimman ja kalleimman mallin mukaisesti, vaan joillakin alueilla jouduimme laskemaan tasoa. Silti monella paikkakunnalla on nyt laadukkaita palveluita selvästi enemmän tarjolla kuin ennen sotea, Lindén toteaa.

Hyvinvointialueilla asukkaiden kiukku ovat nostattaneet useat sairaaloiden yöpöytätyönsä lopettamiset ja terveyskeskuskätkärien osa-aikatyöt. Sairaaloitten karsimisesta päätti eduskunta ja lääkärien työajoista lääkärit itse. Aluevaltuustot eivät näihin päätöksiin voineet vaikuttaa.

Pitkään lääkäriä ja terveydenalan hallintotohtareissa toimineena Aki Lindén ymmärtää valtuutettujen turhautumisen. Kun alueilla ei ole verotusoikeutta ja rahat tulevat valtiolta, valtuutettu kokee helposti ainoaksi tehtäväkseen valtion vaatimien säästökohteiden etsimisen.

– Minulla on työvuosiltani kymmeniä esimerkkejä, joissa toinen kunta myönsi runsaasti etuisuuksia, toinen ei mitään. Nyt meillä on yhdenvertaisempi järjestelmä, mutta ongelmana on rahoituksen riittämättömyys, kunta- ja aluevaaleissa ehdokkaan oleva Lindén sanoo.

Olipa öljytankkeri Lunni vaalipäivänä maalla tai merellä, niin aluksen päällikkö Jani Leppä äänestää ehdokastaan sekä kotikaupunkinsa Espoon kaupunginvaltuustoon että Länsi-Uudenmaan aluevaltuustoon.

– Merenkulku on omanlaisensa ammatti. Maissa koen tärkeäksi, että julkisten

Äänestämällä asioita voi myös muuttaa.



palveluiden saatavuus on laajaa ja helppoa. Laivalla elämme yhtiön tarjoamien palveluiden kanssa missä ikinä sitten maailman merillä seilaammekin, Jani Leppä sanoo

Myös merimiesterveysneuvosto siirtyi sote-uudistuksen myötä kunnilta hyvinvointialueille. Varsinais-Suomen aluevaltuuston puheenjohtaja sekä kunta- ja aluevaaliehdokas Aki Lindén sanoo merimiesterveysneuvoston vevän alueen 2,5 miljardin euron budjetista ”muutaman sata tonnia”.

– Varsinais-Suomi on Suomen merenkulun ydinaluetta. Merenkulun julkinen terveysneuvosto on pidettävä hyvässä kunnossa, sillä merenkulkijan työ ja sen aiheuttamat rasitukset ovat erilaiset kuin muilla aloilla. Niiden hoito vaatii vankkaa tunteusta, Lindén painottaa.

Viime kunta- ja aluevaaleissa kärkikolmikun kummallakin kerralla muodostivat

kokoomus, SDP ja keskusta. Tulevissa vaaleissa ennustetaan SDP:n ja kokoomuksen olevan vahvoilla.

”Asioita voi myös muuttaa”

Kuntavaaleissa valtuustoihin valitaan 8586 ja aluevaltuustoihin 1379 valtuutettua. Suuri Kuntaliiton tutkimuksen mukaan kuntalaiset suhtautuvat kuntansa päättäjiin enemmän epäillen kuin luottaen.

Nykypolitiikkaa seurattaessa mieleen tulee Ruotsin valtakunnankanslerin **Axel Oxenstiernan** tokaisu

”Tietäisitpä poikani, kuinka vähällä järjellä maailmaa hallitaan”. Löytyisikö tekoälystä lisäjätki, joka kohentaisi kuntalaisten luottamusta paikallispolitiikkoihin?

– En kannata ajatusta. Tekoäly on sitä, mitä sille on syötetty. Demokratiaan kuulu nimenomaan, että päättäjiksi voidaan valita ihmisiä, jotka edustavat monipuolisesti meitä kaikkia, yliopistonlehtori Anni Jäntti muistuttaa.

Raumalainen kansanedustaja, kaupunginvaltuutettu ja huhtikuun kuntavaalien

ehdokas Juha Viitala (sd) lähtee kunnallispolitiikassakin ajatuksesta ”elämä on oppimista varten”.

– Lukemista ja selvittämistä on paljon, mutta meillä on omat valtuustoryhmät, joissa asiat käydään läpi. Maalaisjärki riittää. Kokemuksen myötä päätöksentekotavat ja kuntatalous tulevat tutuiksi. Rohkeasti vain mukaan ja ehdolle, Juha Viitala kannustaa.

Maailmalla vallitseva demokratian kriisi heijastuu myös kuntademokratiaan. Luottamus julkisen hallinnon edustajiin horjuu, valeutiset ja vihapuhe leviävät, eriarvoistuminen lisääntyy, nukkuvien puolue kasvaa. Yhteiskunta on muuttunut vihamielisemmäksi.

– Ihmiset eivät enää halua toimia julkisissa luottamustehtävissä. Pelko joutua tikun nokkaan omista ajatuksistaan ja näkemysistään on kasvanut. Tätä pidän huolestuttavana, kunta- ja aluejohtamisen yliopistonlehtori Anni Jäntti sanoo, mutta antaa myös toivoa:

– Äänestämällä asioita voi myös muuttaa. 🇫🇮



Maailmalla vallitseva demokratian kriisi heijastuu myös kuntademokratiaan. Luottamus julkisen hallinnon edustajiin horjuu, valeutiset ja vihapuhe leviävät, eriarvoistuminen lisääntyy, nukkuvien puolue kasvaa. Yhteiskunta on muuttunut vihamielisemmäksi.

hyvin. Toki puolueiden kannat eroavat. Esimerkiksi SDP painottaa enemmän julkisia palveluita, kun taas kokoomus ja perussuomalaiset haluavat yksityistää toimintoja.

Eduskunnan meriryhmän puheenjohtajana toimiva Juha Viitalan kokee, että raumalaisena kaupunginvaltuutettuna hänellä on keinoja vaikuttaa perinteisen satamakaupungin merenkulun ja sitä tukevan meriteollisuuden elinehtoihin.

– Kaavoitus on tärkeä keino edistää merenkulkuun liittyviä asioita ja turvata sataman toimintaa. Valtuuston puhujapöytä voi myös puolustaa merenkulkijan koulutusta, markkinoida alaa ja puhua sen puolesta, kuntavaaliehdokas Juha Viitala luetlee.

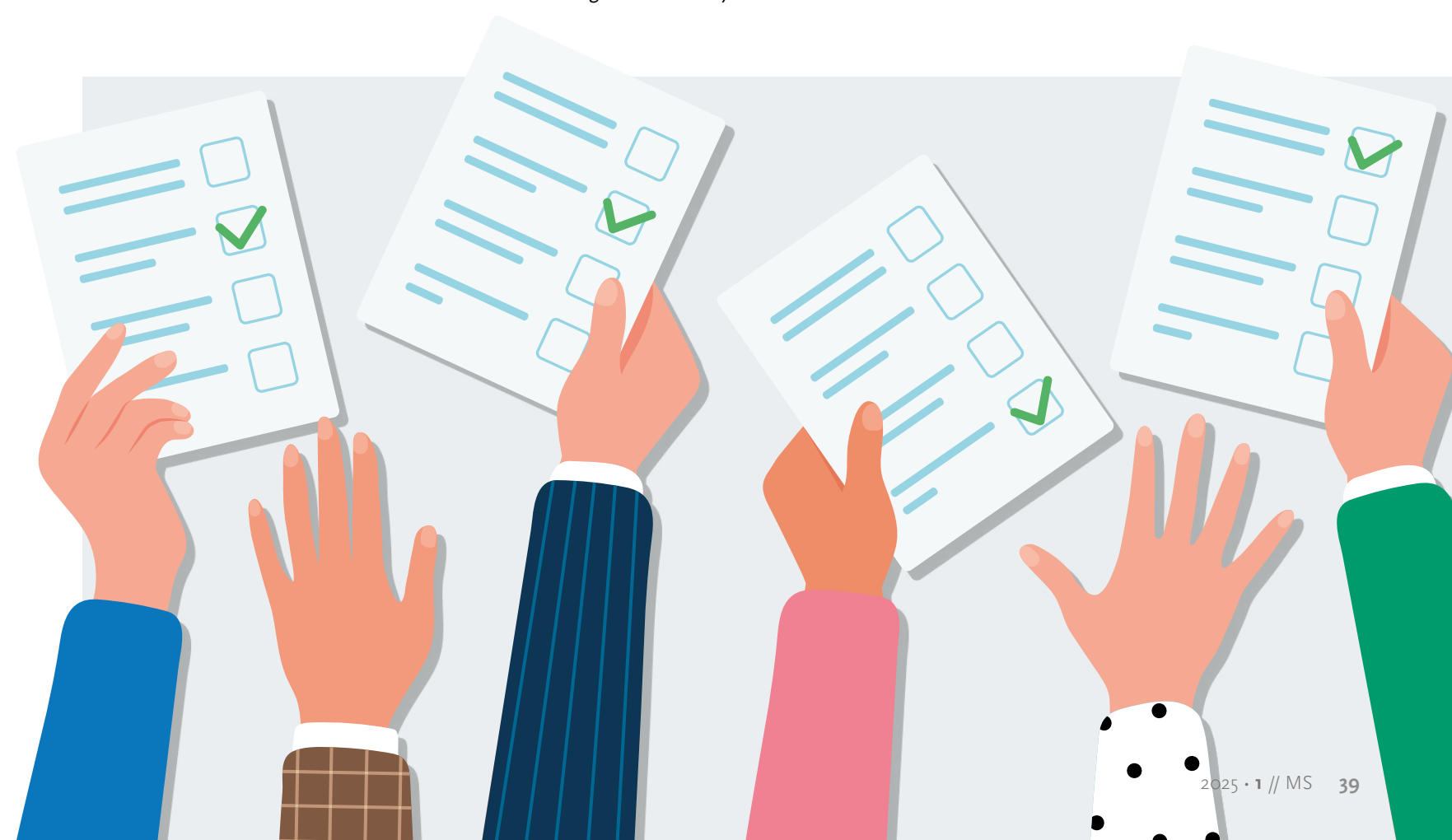
Tampereen yliopiston kunta- ja aluejohtamisen yliopistonlehtori Anni Jäntti pohtii pitkään, miksi merenkulkijan kannattaa äänestää kunta- ja aluevaaleissa. Sitä kun häneltä ei ole aiemmin kysytty.

– Kunta- ja aluevaltuustojen päätökset vaikuttavat siihen, minkälaisista kunnassa on asua. Itse en äänestä omien etujeni takia vaan siksi, että kunnassa tai hyvinvointialueella mahdollisimman monenlaisen ihmisen olisi hyvä elää.

Vietiinkö kunnilta valtaa, kun terveys- ja sosiaalipalvelut siirtyvät kaksi vuotta sitten hyvinvointialueiden harteille, yliopistonlehtori Anni Jäntti?

– Kunnat menettivät ehdottomasti vaikutusvaltansa. Pitää myös muistaa, että hyvinvointialueiden tehtävät ovat tiukasti laissa määrättyjä, joten paikallinen liikkumavara siellä on pientä, Anni Jäntti sanoo.

Kunnallisanalan kehittämistä kyselyn mukaan yli puolet suomalaista kokee asuin-





Kassa vastaa

Työttömyysturvan korotusosa poistui 1.1.2025

Eduskunta hyväksyi vuoden 2024 lopussa lakimuutoksen, joka poisti ansiopäivärahan korotusosan. Korotusosaa on voitu maksaa silloin, kun henkilö osallistuu työllistymistä edistävään palveluun. Muutos koskee noin kymmenesosaa ansiopäivärahan saajista.

Korotusosien maksaminen työllistymistä edistävien palvelujen ajalle lakkasi vuoden 2025 alussa. Korotusosaa voidaan maksaa vielä tämän vuoden aikana niissä tilanteissa, joissa palvelu on alkanut vuoden 2024 puolella.

Jos työllistymistä edistävä palvelu on siis alkanut viimeistään 31.12.2024, korotusosa voidaan maksaa lain voimaantumisen jälkeiseltä ajalta palvelun loppuun saakka, kuitenkin kokonaisuudessaan enintään 200 päivältä.

Jos palvelu järjestetään jaksotettuna erillisiin kokonaisuuksiin siten, että jaksot eivät liity yhtäjaksoisesti toisiinsa, korotusosaa tai korotettua ansio-osaa ei makseta palvelujakson ajalta, joka alkaa 1.1.2025 tai myöhemmin.

Kulukorvaus ei poistu

Lakimuutos ei vaikuta työllistymistä edistävien palvelujen ajalta maksettavaan kulukorvaukseen, joka on tarkoitettu palvelun aikaisiin matka- ja ylläpitokustannuksiin.

Tyypillisiä kulukorvauksia ovat matkakulut, kuten kilometrikorvaukset, ateriakorvaukset, toimistotarvikkeet tai muut ammatilliset menot.

Kulukorvaus on 9 euroa päivältä ja se on verotonta tuloa. Sitä maksetaan työllistymistä edistävän palvelun osallistumispäiviltä, enintään viideltä päivältä viikossa. Kulukorvausta voi saada vain, jos saa työttömyysetuutta.

Lakimuutoksen vaikutus

Vuonna 2024 joulukuun puoliväliin mennessä työttömyysturvan korotusosaa maksettiin A-kassassa 5 807 saajalle. Korotusosa on ollut sitä suurempi, mitä suuremmat henkilön työttömyyttä edeltävät tulot ovat olleet. Korotusosan poistumisen vaikutus ansiopäivärahaan on noin 60–210 euroa kuukaudessa.

Myös liikkuvuusavustuksen korotusosa poistui

Myös liikkuvuusavustuksen korotusosasta luovuttiin 1.1.2025. Liikkuvuusavustusta voi saada, kun ottaa työttömänä vastaan työn, joka sijaitsee kaukana nykyisestä asuinpaikasta. Korotettua liikkuvuusavustusta oli mahdollista saada, jos työpaikka on yli 200 kilometrin päässä asuinpaikasta.



Monta työtä, monta alaa – yksi työttömyyskassa!
Många jobb, många branscher – en arbetslöshetskassa!

Näin haet ansiopäivärahaa

1. Ilmoittaudu viimeistään ensimmäisenä työttömyys- tai lomautuspäivänä työttömäksi työnhakijaksi Työmarkkinatorilla.
2. Täytä ansiopäiväraha hakemus A-kassan eAsioinnissa hakemusjakson päätyttyä.
3. Tarkista, että sinulla on kaikki tarvittavat liitteet päiväraha hakemukseen.
4. Lähetä ansiopäiväraha hakemus liitteineen.
5. Toimita mahdollisesti pyydyt 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 päiväraha hakemusten 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.

Lue lisää A-kassa.fi

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa

Avoin työttömyyskassa /
Öppna arbetslöshetskassan
PL 116, 00531 Helsinki / PB 116, 00531 Helsingfors

Puhelinpalvelu /
Telefontjänsten
020 690 455

Kotisivut ja eAsiointi /
Hemsida och E-tjänsten
a-kassa.fi



Kassan svarar

Arbetslöshetsskyddets förhöjningsdel avskaffades 1.1.2025

Riksdagen godkände lagändringen i slutet av 2024, som tog bort den förhöjda förtjänstdelen av den inkomstrelaterade dagpenningen. Förhöjningsdelen har kunnat betalas ut när personen deltar i en sysselsättningsfrämjande service. Ändringen gäller cirka en tiondel av mottagarna av inkomstrelaterad dagpenning

Utbetalningen av förhöjningsdelarna för perioden för sysselsättningsfrämjande tjänster avskaffades i början av 2025. Förhöjningsdelen kan fortfarande betalas ut under detta år i de lägen där tjänsten startat omkring 2024.

Om den sysselsättningsfrämjande tjänsten har inletts senast 31.12.2024 kan förhöjningsdelen utbetalas efter att lagen har trätt i kraft fram till att tjänsten upphör, dock i sin helhet för högst 200 dagar.

Om tjänsten ordnas som periodiserad i separata helheter så att perioderna inte är oavbrutet sammanhängande betalas inte förhöjningsdelen eller den förhöjda förtjänstdelen för den serviceperiod som inleds 1.1.2025 eller senare.

Kostnadsersättningen avskaffas inte

Lagändringen påverkar inte kostnadsersättningen som betalas vid sysselsättningsfrämjande tjänster, som är avsedda för rese- och underhållskostnader under tjänstgöringen.

Typiska kostnadsersättningar är resekostnader, såsom kilometerersättningar, måltidsersättningar, kontorsmaterial eller andra yrkesutgifter.

Kostnadsersättning är 9 euro per dag och det är skattefri inkomst. Det betalas för dagarna för deltagande i den sysselsättningsfrämjande tjänsten, upp till fem dagar i veckan. Du kan bara få kostnadsersättning om du får arbetslöshetsersättning.

Effekten av lagändringen

År 2024, i mitten av december, hade A-kassan betalat ut förhöjningsdelen till 5 807 personer. Förhöjningsdelen har varit större ju högre personens inkomst före arbetslöshet var. Avskaffandet av förhöjningsdelen påverkar generellt den inkomstrelaterade dagpenningen med 60–210 euro i månaden.

Förhöjningsdelen av rörlighetsunderstöd togs också bort

Förhöjningsdelen av rörlighetsunderstöd avskaffades också den 1 januari 2025. Du kan få rörlighetsunderstöd när du tar ett jobb långt borta från din nuvarande bostadsort. Du kan ha fått förhöjt rörlighetsunderstöd om arbetsplatsen ligger mer än 200 kilometer från bostadsorten.

Läs mer [A-kassa.fi](https://www.a-kassa.fi)

Följ oss på some [@AvoinKassa](https://www.instagram.com/AvoinKassa)

Sjömanskåren är helt oersättlig för Finland: de finländska sjömännens säkerhet och välbefinnande på Östersjön måste garanteras

Finland fungerar inte utan sjöfarten. I undantags- och störningssituationer är det bara fartyg under finsk flagg och finländska sjömän som med säkerhet transporterar frakt till vårt land. Den finländska sjömanskåren är helt oersättlig för Finland.

Säkerheten på Östersjön utvecklas för närvarande i olika arbetsgrupper: fokus måste riktas mot såväl tonnage som besättningarnas säkerhet och välbefinnande. Fartygen är värdefulla, men järn går alltid att ersätta. Inom det säkerhetspolitiska arbetet är det viktigt att också uppmärksamma människan, sjömannen som arbetar på fartyget.

Det försämrade säkerhetsläget på Östersjön väcker osäkerhetstankar av olika grad bland alla sjömän. I osäkra tider är det viktigast att trygga det psykiska välbefinnandet. Sjömännen kan arbeta och fungera vettigt även i utmanande situationer när deras psykiska ork är stark. I olika undantagstider handlar det inom sjöfarten framför allt om att stärka och ha kontroll över sin psykiska stridsförmåga.

Rederierna, myndigheterna och olika samarbetsparter måste avsätta resurser för att trygga sjömännens psykiska välbefinnande. Även om Natos fartyg och Finlands sjöstridskrafter tryggar infrastrukturen och säkerställer en smidig handelssjöfart är det i sista hand de finländska sjömännen som transporterar frakt och passagerare till finska hamnar.

Den finska sjöfartens försörjningsberedskap kan inte baseras på marknadsvillkor

Vikten av ett finskägt tonnage under finsk flagg är obestridlig för sjöfartens försörjningsberedskap: Den finska staten kan i undantags- och störningssituationer ta kontroll över fartyg under finsk flagg. Vi behöver fler finska fartyg. Vi behöver också fler finländska besättningar.

Fler resurser måste läggas på de finländska sjömännens utbildning. Regeringens beslut att lägga ner vuxenutbildningen slog framför allt mot sjöfarten, där många som kommer till branschen har arbets- och livserfarenhet från andra branscher och är motiverade och har goda kunskaper för att arbeta på fartyg. Arbetet till sjöss är inget man lär sig i en handvändning och arbetet i branschen kräver såväl utbildning som behörigheter. Alla passar inte för arbete på fartyg, där enbart skiftarbetet och nattvak orsakar utmaningar. Fartyget gungar och kränger. På fartyget arbetar man isolerat från den övriga världen och måste komma överens med den övriga besättningen.

Östersjön är inte vad den var. Om läget på Östersjön eskalerar kommer man inte att flyga in arbetskraft utanför EU från andra sidan jorden till våra fartyg, eftersom förbindelserna sannolikt kommer att ligga nere. För att fungera behöver fartyg en välmående besättning som i undantagsförhållanden snabbt kan ta sig till jobbet på fartyget direkt från sitt hemland.

De finländska sjömännen är en högprioriterad yrkeskår för vårt land: de transporterar mat, bränsle, läkemedel och industriråvaror till oss. Om vår sjötrafik inte fungerar står Finland still och butikshyllorna ekar tomma. Sjövägen är Finlands enda väg, då det inte går att transportera tillräckligt med varor längs ersättande transportrutter.

I de åtgärder som rör sjöfartens försörjningsberedskap och säkerheten på Östersjön måste man till varje pris fokusera på såväl tonnage som besättningen: den finländska sjömanskåren är den yrkesgrupp som är viktigast för en välfungerande sjötrafik och den som behöver mest skydd. Därför måste man satsa på att trygga yrkeskåren och deras psykiska välbefinnande samt utöka kåren. ⚓

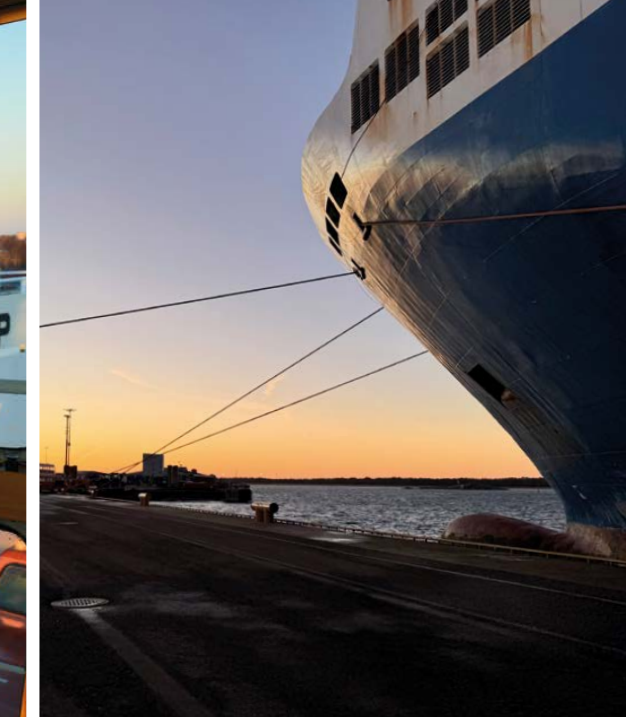
Russarö fyr- och befästningsö är belägen utanför Hangö hamn. Russarö fyr är den fyr som ligger längst bort mitt i ögruppen.

M/s Finnulp seglar till Hangö hamn

Finlands sydligaste hamn, Hangö, är ett viktigt logistikcentrum för Finland. Från Hangö går en direkt havsrutt över Östersjön till Tyskland, Polen och Baltikum, eller västerut till Sverige och Danmarkssundet. Hamnen förblir isfri relativt länge på vintern.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD SAANA LAMMINSIVU, GETTY IMAGES, PORT OF HANKO OCH SAMI SILLANPÄÄ

Befälhavare Timo Mäkinen



År 2024 besökte M/s Finnulp nya hamnar stup i kvarten. ”Vi var i Kotka, Helsingfors, Hangö, Åbo, Nystad, Gdynia, Rostock, Travemünde, Lübeck, Århus, Rosslare, Zeebrugge och Teesport.”



Morgonen har grytt och himlen är molnfri. I Hangö skiner alltid solen. Finnlines M/s Finnulp har anlänt till blåsiga Hangö från Rostock i Tyskland. Båtsman **Thomas Fredrickson** är på gott humör. På morgonen eskorterade Fredrickson och den övriga däcksbesättningen lastbilar och övrig last ut ur fartyget i mörkret.

Från Hangö transporteras lasten vidare till andra delar av Finlands längs riksväg 25. Hangövägen går genom Ekenäs till Hyvinge och slutar i Mäntsälä. Från Mäntsälä går i sin tur ”oljevägen” genom Borgnäs till Borgå. Vägarna från Hangö till Borgå utgör en viktig ringled för Finlands försörjningsberedskap och sträcker sig runt hela södra Finland.

IMO-last transporteras från Hangö

Finnlines ro-ro-fartyg transporterar regelbundet frakt till Hangö. Finsklagade M/s Finnulp är ett 184,8 meter långt och 26,5 meter brett fartyg som transporterar släp, färjevagnar (mafi) och kassetter samt personbilar och andra fordon. M/s Finnulp transporterar också farligt gods (IMO-last), t.ex. olika kemikalier för industriellt bruk.

– Passagerarfartyg transporterar vanligtvis inte den här typen av last, men det gör vi, berättar at-matros **Raido Välb**.

M/s Finnulp har plats för tolv passagerare, som vanligtvis består av kända lastbilsförare.

– Lastbilschaufförerna har bastu, mat och värme på fartyget. Vi är alla människor. Det är viktigt att vila under den långa sjöresan. Det här är ett lugnt fartyg, konstaterar befälhavare **Timo Mäkinen**.

Industrin använder olika farliga material som råvara och det är ett krävande och ansvarsfullt jobb att transportera dem med lastbil och fartyg. De värsta nyheterna är de där en lastbil som transporterat industrikemikalier har kört av en hal väg in i skogen och orsakat miljöskada. Klimatet förändras och vägarna i Finland blir allt oftare rena isgator. Det gäller att vara försiktig vid ratten när det inte ens finns någon snö som lyser upp vägkanterna. Det folk som vandrar i mörkret.

I klorna på den första orkanen i Östersjön, Jari

Även på finska fartyg har man fått känna av klimatförändringarna och allt kraftigare vindar och stormar. Befälhavaren på M/s Finn-

pulp, **Timo Mäkinen**, stod vid rodret när Finland upplevde den första orkanen, Jari, i sin historia.

– Vi lämnade Åbo för Tyskland på fredagskvällen. Det var mörkt. I skärgården, i mörkret, blåste det nog som mest 36,7 sekundmeter. Fartyget avvek hela tiden 10 grader. Det åkte inte rakt fram, utan fören pekade åt ett annat håll än dit fartyget skulle. Vi driftade.

Vid Utö nådde vinden under en lång tid inte under 30 sekundmeter. När stormen slutligen avtog till 20 meter per sekund kändes det som om det var helt stilla.

Befälhavare Mäkinen var inte någon första resans gosse, så på kommandobryggan tog man lugnt emot Jaris raseri.

– Jag körde själv ut fartyget från Åbo, jag har lotsbrev för sträckan mellan Åbo och Utö, berättar han.

Hur är det att köra i en storm? Behöver besättningen hänga på rodret för att hålla fartyget på kurs?

– Ingen hänger på rodret. Allt är inte som i filmerna, skrattar Mäkinen.

– Det finns en joystick på kommandobryggan och vaktmän vid det manuella rodret. I t.ex. Åbo är rännan vid Notgrund ganska smal. Där är det trånga >>



Stormen ställde till det för Byssorna. Allt flög iväg, inklusive möblerna. Kylskåpet lossnade från väggen, trots fästena, och lämnade en spricka i väggen. Kylskåpets lådor hittades i mässingen och ospaketet under bordet.

Fartygskock Sami Sillanpää (till vänster) och befälhavaren Timo Mäkinen på fartygets kommandobrygga i Hangö hamn.

Irländska sjön är treulig att segla på i bra väder på sommaren, men på vintern kan vinden och vågorna vara kraftiga. Vinden kommer till ön från väst, direkt från Atlanten.

M/s Finnulp var först med att segla till Rosslare

Bredvid honom i massen på M/s Finnulp sitter hans arbetskamrat, kocken **Sami Sillanpää**, som har upplevt ett ännu värre stormöga än orkanen Jari med befälhavare Mäkinen: Irländska sjön. Rederiet Finnlines inledde linjetrafik mellan Zeebrugge i Belgien och Rosslare på Irland den 23 juli 2022.

– M/s Finnulp var Finnlines första finskflaggade fartyg som seglade längs Irländska sjön till Rosslare.

– Och herregud, vilken resa det var, konstaterar Mäkinen och Sillanpää.

– I kabyssen var allt en enda röra efter stormen och möblerna låg huller om buller. Allt som inte satt fast ens lite lossnade. Skåpen lossnade från väggarna trots att de satt fast. Tvättstället fick också fart.

Kylskåpet lossnade från väggen och lämnade ett märke på väggen.

– Lyckligtvis klarade det sig utan att gå sönder. Kyllådorna hade flugit flera meter från skåpet. Ett ospaket hittades under bordet, säger kocken Sillanpää med ett skratt så här efteråt. Då skrattade han inte alls.

– Ja, vädret var lite dåligt då, säger befälhavare Mäkinen med ett leende.

De obligatoriska jobben måste göras på fartyget trots stormen

Irländska sjön är treulig att segla på i bra väder på sommaren, men på vintern kan vinden och vågorna vara kraftiga. Vinden kommer till ön från väst, direkt från Atlanten.

– Vågorna kan vara sju meter höga, ibland ännu högre. Man måste liksom köra sicksack när det är dåligt väder. Nu kör förresten M/s Finnwave rutten, säger Mäkinen och Sillanpää.

– Om jag har förstätt det rätt så har man förkortat törnarna för de filippinska sjömännen eftersom rutten är så utmanande och tung att segla, säger Sillanpää.

Oavsett väder måste de obligatoriska jobben göras på fartyget.

– Styrmännen kör fartyget och vaktmännen gör rundorna. Däremot ska man inte ut på däck vid dåligt väder.

Besättningen måste också äta. Fartygskock Sillanpää slet med maten i köket.

– Vi åt på samma sätt som vi alltid gjort. Det gäller bara att hålla i tallriken och vrida benet runt ett bordsben för att hålla sig på plats. Konstigare än så är det inte, säger befälhavare Mäkinen.

– För lastbilschaufförerna ombord är kraftiga stormar den värsta prövningen. De mår illa. Besättningen mår inte lika illa, vi är vana, bekräftar Sillanpää.

Kan man härda sig mot sjösjuka?

– Man kan t.o.m. vänja sig vid det, men det är lite av en egenskap. Det är ju en balansgrej. Sinnena chockas på något sätt så att man blir illamående, förklarar havsbjörnarna.

– En del passagerare har också plåster som hjälper mot illamående. De har dem på sig hela tiden. Det finns också en tablett mot sjösjuka, men den måste man ta i förväg redan i hamnen. Till sjöss är det för sent.

Undrar vad tablettens innehåller?

– Den påverkar väl humöret, säger sjömännen med ett okynligt leende. Besättningen sov i kojorna under stormen på Irländska sjön. Det är den säkraste platsen på fartyget vid dåligt väder.

– En del hade lagt madrassen på golvet. Man kommer ju ändå att falla ur sängen, så då slipper man det och är redan på golvet. Själv sov jag på soffan, berättar befälhavare Mäkinen.

– Jag sprider alltid ut mig som ett kryss

för att hålla mig kvar, säger befälhavare och visar genom att sprida ut armar och ben.

Kocken Sillanpää hade i sin tur ena handen under madrassen, vilket höll honom på plats så att han inte föll ur sängen.

Kraftiga stormar och sjögång är utmatande.

– Musklerna sätts på prov när man håller hårt i racket för att inte ramla. Man använder helt andra muskler än vanligt.

Fartygskocksutbildning borde anordnas i Raumo

Medan vi tänker tillbaka på Irländska sjön äter vi varma, mycket mjuka semlor som kocken Sami Sillanpää har trollat fram åt besättningen. Ordspråket 'smälter i munnen' stämmer, i detta fall med semlan.

– Jag har utvecklat och testat den där semledegen i 15 år, så arbetet börjar ge resultat, funderar Sillanpää.

Att driva ett kök på ett fraktfartyg under en tre veckor lång törn kräver inte bara matlagningkunskaper, utan också köksekonomi och kökspysykologi.

– Man tänker inte så mycket på det där att man driver en restaurang, det blir rutin. Man lär sig att laga mat så smart som möjligt. Jag försöker minimera svinnet. Däremot får man inte tumma på kvaliteten på besättningens mat. Man måste komma ihåg att de filippinska besättningsmedlemmarna arbetar på fartyget i sex månader i sträck och att maten är en av de viktigaste delarna för dem under den långa törnen.

På M/s Finnulp håller man fast vid de

finska mattraditionerna: ärtsoppa äts på torsdagar.

– Ärtsoppa är förresten en vanlig rätt även i t.ex. Indien, tankarna för en till Orienten. Ursprunget till ärtsoppa är däremot fortfarande ett mysterium.

I fartygets kök lagar man också filippinsk mat varje vecka, vilket Sillanpää har lärt sig att laga smidigt. Han räknar upp en lång lista över filippinska maträtter. Lastfartygets kock driver sin egen restaurang där han får använda sitt huvud och sin kreativitet.

– Det går inte längre att studera till fartygskock på sjöfartsskolan i Raumo, där jag tog examen en gång i tiden. Fartygskocksutbildningen har lagts ner, vilket verkligen irriterar mig, säger Sillanpää rakt ut.

Tjänsterna som fartygskock bör bevaras åt finländare

De finska rederierna har lidit brist på arbetskraft. Coronapandemin fick dem att inse att det inte längre är lätt att få tag i arbetskraft från andra sidan världen. Ymnighetshornet började sina. Man lärde sig genom bitter erfarenhet att det inte alltid är så lätt att transportera och förflytta besättningen från ena sidan av jorden till den andra i speciella situationer, om alls.

– Jag hoppas verkligen att man håller fast vid tjänsterna för finländska fartygskockar på fraktsidan vid bemanningsförhandlingarna så att vårt yrke inte försvinner för alltid, hälsar Sami Sillanpää.

M/s Finnulp har en besättning på 16 personer samt ibland en praktikant ➤



Ekonomibiträdet Samuel Henry Salac (vänster) och kocken Sami Sillanpää.



Överstyrman Madis Vipp (vänster) och andra styrman June-Ray Sechico.



At-matros Raido Välb (i trucken) och båtsman Thomas Fredrickson.



M/s Finnulp's däck- och maskinbesättning i blåsiga Hangö 10.12.2024. Från vänster till höger på bilden 2. maskinmästare Salbhy Tan, wiper (motorman) Giovanni Cosadio, fitter (maskinreparatör) Clare Moradas, 1. maskinmästare Ysmael Mendoza och elektrikern Melvin Patiag.

på maskinsidan eller på däck. Besättningen på fartyget består av finländare, estländare och filippinare. Sillanpää arbetar med ekonomibiträdet **Samuel Henry Salac**, som hjälper till i köket, tar hand om fartygets gemensamma utrymmen och städar hytterna.

– Detta är min första törn på M/s Finnulp. Innan det arbetade jag på M/s Finnhawk och M/s Finnkraft, men båda fartygen såldes. Jag hade turen att få jobb på det här fartyget, men några av mina tidigare filippinska arbetskamrater är nu långlediga. Därför har jag blandade känslor, säger ekonomibiträdet om de besvärliga sidorna av sjömansarbetet.

Många filippinska sjömän arbetar på Östersjön och tryggar Finlands försörjningsberedskapstransporter på samma sätt som den övriga besättningen på finska fartyg. Sjömännen bör värdesättas oavsett nationalitet.

– Jag har seglat på Östersjön i fyra år. Jag ville bli sjöman ända sedan jag var liten och får nu arbeta i mitt drömyrke. Jag lever alltså min dröm, berättar Samuel.

Överstyrman Madis Vipp

Besättningen på M/s Finnulp kommer väl överens. Man kan riktigt känna den goda fartygsandan och den respektfulla atmosfären.

– Jag började arbeta på Finnlines 2012. Jag arbetade på M/s Finnstar och M/s Finnkraft, där jag arbetade som överstyrman och slutligen som befälhavare. Fartyget såldes och jag började arbeta på M/s Finnulp i juni.

– Jag tycker att det här fartyget är bra. Viktigast är att besättningen är riktigt bra. Här arbetar finländare, estländare och filippinare. Besättningen gör fartyget, säger överstyrman **Madis Vipp** så snart vi skakar hand.

Gemenskapen är viktig på ett fartyg.

– Man måste komma överens med alla och alla måste sköta sitt jobb bra. Besättningen måste vara som en familj. Man måste arbeta tillsammans, säger överstyrman Vipp klokt.

På M/s Finnulp arbetar sjömän från olika länder. Det finns också kulturella skillnader mellan människorna i de olika länderna: Finland har t.ex. österbottnare, karelare och huvudstadsbor. Ännu större kulturella skillnader torde finnas mellan filippinarna, eftersom Filipinerna är lika stort som Finland till ytan, men utspritt på olika öar.

– Filipinerna som arbetar på det här fartyget är vana vid att arbeta med skandinaver. Här finns det inga större kulturella skillnader. Arbetet går bra för alla och saker och

ting sköts som de ska, säger Vipp, som bor på Ösel i Estland.

På M/s Finnulps översta däck kommer en annan öbo emot oss, båtsman Thomas Fredrickson från Mariehamn som berättar att han också var ombord på M/s Finnulp på den legendariska första seglingen till Rosslare på Irland.

Ålandsbon Fredrickson började arbetet till sjöss på M/s Silja Symphony i restauranger och barer, där han även diskade. Från Silja gick han till finskflaggade M/s Rosella, där han arbetade på däck. Rosella såldes, och han gick vidare till Godby Shippings M/s Miranda, som också såldes.

– Jag fick ett fast jobb som båtsman på Finnlines, så framtiden ser väldigt bra ut på Finnlines just nu. Jag har jobbat här i 2,5 år nu, säger Fredrickson uppenbart nöjd.

Fredrickson får sällskap av at-matros Raido Välb. Fredrickson och Välb städar bort skräp på fartygets däck och lyfter upp lösa kedjor på väggfästena. Det tomma lastutrymmet på fartyget är stort och öde. Fartygets käft är tom. Det är även Fredricksons och Välb's magar, så det är dags att gå upp till översta däck och gå till mässen för lunch.

Genom ventilen i mässen blickar man ut på ett soligt Hangö. At-matros Raido Välb har arbetat på finska småtonnagefartyg sedan 2007.

– Innan detta arbetade jag på Prima Shipping. Jag har varit på M/s Finnulp i drygt ett år, berättar Välb.

At-matros Raido Välb bor 13 kilometer från Peipussjön i Estland.

– Peipussjön ligger österut, men ändå liksom mitt i Estland. Peipus är en stor sjö – faktiskt den femte största sjön i Europa.

Hur är det att bo vid Peipussjön nu, när grannen i öster är vad den är?

– Jag följer nyheterna och är intresserad av politik. Det gäller att vara vaksam. Jag borde kanske ha lite kontanter hemma eftersom jag bor på landsbygden och inte har någon bankomat i närheten. Ett litet försörjningsberedskapslager vore också på sin plats, säger at-matros Raido Välb, som utrustat sig efter bästa förmåga.

– Om strömmen går har jag egen uppvärmning. På landsbygden klarar man sig alltid.

Narva – en tvillingstad

Från Peipussjön är det inte långt till Narva i norra Estland, som har varit en traditionell gränsövergång mellan Estland och Ryssland. Narva är en tvillingstad genom vilken det flyter en gränslod: Narvafloden. På västra sidan av floden i Estland ligger staden Narva med Narva slott vid flodens strand. Mittemot på andra sidan Narva-

floden ligger ryska Ivangorods fästning. Fästningen ligger i den ryska staden Ivangorod. Slottet och fästningen står alltså öga mot öga med varandra med endast gränsloden mellan dem.

– Det bor ganska få estländare i Narva och de kan inte påverka saker och ting om ledarna i regionen är partianhängare, konstaterar at-matros Raido Välb.

– Narva blev självständigt för 30 år sedan, men dess invånare ser mer till Ryssland än till Estland. Staden har en antenn-TV som visar ryska TV-kanaler, vilket också är svårt att påverka.

Det nuvarande världsläget orsakar inte direkt några hurrarop. Det gäller att ha hopp och tro; har man inget annat kvar så har man alltid hopp. Det säger de stora tänkarna och människor som har upplevt mycket i sina liv.

– Vi får hoppas att allt detta snart är över och att situationen lugnar ner sig. Förutom kriget är också inflationen dålig: priserna stiger, men lönerna ökar inte i samma takt, funderar Raido över helhetssituationen.

Det händer alltså mycket även i vanliga människors liv. Man måste klara sig.

Besättningen på fraktfartyget tittar på serien Konflikti på fartyget

M/s Finnulp ligger i Hangös soliga hamn. >>

– Hangö är en mycket strategisk plats, det kommer aldrig att förändras. Historien har bevisat det, säger at-matros Raido Välb.

Finländarna har nyligen lärt känna Hangö genom serien Konflikti på MTV. I det tredje avsnittet landar specialstyrkor på Finnlines fraktfartyg, som har infiltrerats av fiender.

– Jag känner till serien Konflikti på MTV. Jag har vakten på däck ikväll, så jag kanske kan se serien online, funderar Välb.

En del finländare har blivit förskräckta över seriens realism. I Konflikti landar finländska specialstyrkor på ett fraktfartyg. Bara några dagar efter att avsnittet hade släppts landade finländska specialstyrkor verkligen på fartyget M/s Eagle S i den ryska skuggflottan.

Trots den rådande situationen är at-matros Raido Välb lugn och känner till Hangös historia.

– Jag tycker om att läsa historieböcker. Såväl ryssar som tyskar – som herr Von der Goltz – har landstigit i Hangö. Jag är intresserad av historia, särskilt Estlands. Sedan jag kom till Finland för att arbeta har jag läst en del om Finlands historia. Jag har en liten hylla hemma med historie- och fackböcker.

M/s Finnulp ligger i Hangö hamn. Det är stilla och fridfullt. Det, om något, måste man värdesätta. >>



När världen omkring stormar är det bäst att fokusera på sitt arbete

FÖRSTE MASKINMÄSTARE Ismael Mendoza har seglat på Finnlines fartyg över hela Östersjön i åtta år. Innan det arbetade han på ett japanskt rederi från 2010 till 2016.

– Finnlines är det andra rederiet jag jobbar på. På Finnlines har jag arbetat för M/s Finnsun, Finnsky, Finntide, Finnmill och nu Finnulp.

Mendoza var också med på fartyget mellan Belgien och Irland.

– Jag trivs bra på Finnlines när jag jämför med det japanska bolaget. Besättningen är mycket närmare varandra här. De europeiska besättningsmedlemmarna är också mycket trevliga.

– På det japanska rederiet var törnen vanligtvis nio månader, här är den bara sex månader. Det är bra.

Sex månader är däremot en lång tid att vara på ett fartyg i ett sträck. Vad gör Mendoza på fartyget när han är ledig?

– När jag är ledig tittar jag på film. Internetanslutningen är mycket viktig för oss och det är viktigt att den fungerar. Den brukar funka okej via satellit. Genom Internet har vi kontakt med familj och vänner i Filippinerna, t.ex. via sociala medier.

På fartyget idrottar man i den mån man kan. Vilken idrottsgren tycker filippinarna om?

– Filippinarna tycker om att spela basket. Här på fartyget spelar vi om det går och om det finns plats. Finländarna och estländarna

spelar med oss. Om vädret är bra spelar vi på däck.

Förste maskinmästaren planerar arbetet på fartyget och fördelar uppgifterna till de andra. Varje morgon har man ett "toolbox-möte" där man går igenom dagens uppgifter.

– Vi är vana vid att arbeta med skandinaver. Jag måste anpassa mig till filippinarnas olika kulturer. Filippinerna har flera olika "stammar" precis som Finland, vilket kräver anpassning lite i stil med att österbottningar är rättframma, medan karelare är tvärtom.

Mendoza kommer från Manilla. Även där har det skett flera politiska vändningar under de senaste åren.

– Jag är inget fan av vår nuvarande regering. Jag fokuserar bara på att göra mitt jobb här på fartyget som jag älskar, det är allt.

Det är en klok fras som innehåller mycket: sjömän gör klokt i att fokusera på sitt arbete, precis som andra människor, så att man håller sig pigg i sinnet och inte riskerar att gå in i väggen. Vi kan inte göra så mycket åt världssituationen. I Filippinerna hade man tidigare en militär vid makten som förde ett våldsamt "krig" mot narkotikahandlaren.

– Jag bevittnade själv en sammandrabning i drogkriget. Droger är inte bra.

Är Filippinernas nuvarande ledare lika hård?

– Han är mer affärsorienterad, konstaterar förste maskinmästaren Ismael Mendoza.

Rosslare – Irlands näst mest trafikerade hamn



SJÖMÄNNEN BERÄTTAR hur Rosslares hamn på sydöstra Irland är:

Rosslare är en liten hamn och en liten by på toppen av en kulle. Rosslare är Irlands näst största ro-ro-hamn. Man har transporterat gods därifrån i över 100 år. Hamnen är mycket livligt trafikerad och det kommer hela tiden fartyg från Spanien, Frankrike, Belgien och England. Från ett par olika hamnar i Wales seglar Stenas fartyg fram och tillbaka till Rosslare två gånger om dagen.

Rosslare har bara tre korta kajer med mycket liten vändyta. Båtens vändplats är liten. Precis utanför vågbrytaren är det stark vind och stark ström. Några bogserare finns inte tillgängliga. Det finns inga lotsar överhuvudtaget.

Vi seglade till Rosslare med M/s Finnulp, som är ett 186,5 meter långt fartyg. Nu kör M/s Finnwave, som är 30 meter längre, in i hamnen. Då gäller det verkligen att ha tungan rätt i mun.

I Rosslare planerar man större hamnar, men vid en annan läge som inte är lika utsatt för de väst-sydvästliga vindarna.

Rosslare är en av de mest trafikerade hamnarna på Irland, varför har man inte utvecklat dess infrastruktur tidigare?

Vi vet inte: alla brittiska öar är ju som om de vore från 1700-talet. Hamnarna också: det hänger elledningar både här och där och man har förmodligen inte hört talas om 4G, än mindre 5G. I Storbritannien sköter man ju inte lastjobb via datorn. De har ingen aning om vad som finns i hamnen. Allt sköts traditionellt med papper och blyertspenna. Vi tycker att det sköts mycket bättre i Afrika än på Irland. Som turist är Irland däremot ett trevligt ställe att besöka.

I jobbet hann vi bara göra ett snabbt besök på cykel i en närliggande by. Och där fanns det bara en frisör, en butik och en kiosk. ↴

Handelsfartyg i Hangö hamn i april 1942. Efter Sovjetunionens tillbakadragande från Hangö blev staden en viktig hamn för Finlands sjötrafik. Hangö var också en av de viktigaste transit- och försörjningshamnarna för de tyska trupper som opererade i norra Finland. SA-bild.



Hangö utarrenderades till Sovjetunionen i 30 år

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD SA-BILD

St Petersburgs läge vid innersta delen av Finska viken gör staden sårbar. Ryssland är rädd för att fienden ska segla till S:t Petersburg eller kapa havsförbindelserna på Östersjön och lämna S:t Petersburg avskuret.

Peter den Stores sjöfästningssystem

För att försvara S:t Petersburg byggde Ryssland Peter den Stores sjöfästningssystem före första världskriget. Som fästningens huvudstation valde man den smalaste punkten i Finska viken mellan Porkala och Nargo. Fästningskedjan sträckte sig till Åbos och Ålands skärgård och till de stora estniska öarna.

Efter självständigheten i Finland (1917) och de baltiska länderna (1918) tog Estland och Finland kontroll över sjöfästningens stationer. Med undantag för Kronstadt hade Ryssland förlorat alla kustfästningar i Finska viken, vilket försvagade Leningrads (S:t Petersburgs) försvarsposition.

Samarbete mellan Finland och Estland

Finland och Estland planerade ett omfattande militärt samarbete före andra världskriget. Båda ändarna av Finska vikens smala passage – Ulfsö i Estland, Makilo i

Porkala och Torra Mjölö i Helsingfors – försågs med dubbla kanontorn. Ett nätverk av ubåtar och minfält planerades över den smala passagen. Tanken var att det skulle stänga ute den ryska Östersjöflottan till den yttersta delen av Finska viken.

Sovjetunionen misstänkte att tyskarna landstigit i Finland

I Tyskland kom Adolf Hitler till makten 1933 och började rusta upp. Sovjetunionen var säker på att Tyskland planerade en attack mot dem och misstänkte en flankattack genom Finland. Man ville förhindra tyskarna från att landstiga i Finland och lät förstå att Röda armén inte skulle bli väntande vid Rajajoki om så skedde.

Finland försäkrade att man skulle förhindra en tysk landstigning, vilket inte övertygade Sovjetunionen. Sovjetunionen krävde ett hemligt avtal med Finland som skulle göra det möjligt för landet att delta i försvaret av Finland – och framför allt dess sjögränser – ifall Tyskland skulle anfälla. Sovjetunionen ville befästa Åland och ville också ha en befäst luft- och sjöförsvarsbas på Hogland. Finland förkastade Sovjetunionens förslag i slutet av augusti 1938. I mars 1939 meddelade Sovjetunionen i sin

tur att man ville arrendera Hogland, Lövskär, Tyterskär och Seitskär i 30 år.

Molotov-Ribbentrop-pakten

I augusti 1939 undertecknade Sovjetunionens utrikesminister Molotov och Tysklands utrikesminister Ribbentrop en nonaggressionspakt i Moskva. Samtidigt undertecknades ett hemligt tilläggsprotokoll om uppdelningen av Europa i intressesfärer mellan Tyskland och Sovjetunionen. Finland och de baltiska länderna tillhörde Sovjetunionens intressesfär.

Till en början var man i Finland lättad över att konflikten mellan Tyskland och Sovjetunionen och därmed Finlands inblandning i storkriget tycktes ha undvikits. Ganska snart började man däremot undra vilket pris Hitler hade betalat för att säkra sin rygg. Priset hade dolts i det hemliga tilläggsprotokollet, vilket visade sig vara ödesdigert för Finland och de baltiska länderna: de ingick tillsammans med den östra delen av Polen i den sovjetiska intressesfären.

Bläcket hann inte torka på pappret förrän Tyskland anföll Polen den 1 september 1939. Andra världskriget började. Den andra parten i intressesfärsuppdelningen, Sovjetunionen, hade sina egna planer. Att ➤

ockupera Finland skulle erbjuda Sovjetunionen flera fördelar: man skulle kunna hota den för Tyskland livsviktiga importen av järnmalm från norra Sverige, kontrollera Östersjön och få industri och malmreserver från Finland. Som senare händelser visar hade Tyskland också haft ögonen på den svenska och norska gruvindustrins reserver.

Paasikivi till Moskva

Efter att Tyskland anfällt Polen började Sovjetunionen genomföra sin uppdelning av intressesfärer. I september 1939 bjöd Sovjetunionen i tur och ordning in alla de baltiska länderna till förhandlingar, där man krävde att få arrendera baser i ländernas territorium.

Finland bjöds in till förhandlingar i oktober 1939 och president J.K. Paasikivi och hans delegation reste till Moskva. Riksgränsen mellan Finland och Sovjetunionen gick vid Rajajoki bara ca 32 kilometer från Leningrad. Sovjetunionen krävde att Finland skulle dra den östra gränsen längre bort från Leningrad.

Vid den tredje förhandlingen föreslog Sovjetunionen att Finland skulle överlämna delar av Karelska näset och de yttre öarna i Finska viken samt hamnen i Hangö och Lappvik till Sovjetunionen.

Sovjetunionen ville arrendera Hangö av Finland i 30 år. Finland ville dock inte förhandla om Hangö, utan ansåg att basen var alldeles för farlig för sig själv. Förhandlingarna bröts utan resultat i november 1939.

Skotten i Mainila

Sovjetunionen hade tidigare ställt liknande krav på de baltiska länderna, som gick med på att överlämna baserna i sitt territorium till Röda armén. Finländarna valde annorlunda. Finland kallade sina reservister till en extra reservövning fr.o.m. den 10 oktober 1939, vilket i praktiken innebar mobilisering. I början av september 1939 kallade man även kustartillerireservisterna till en extra reservövning.

Den 26 november 1939 iscensatte Sovjetunionen skotten i Mainila, som Sovjetunionen använde för att rättfärdiga kriget som en försvarsåtgärd. Vinterkriget hade börjat.

Flygbombningar i Hangö

Vinterkriget började i Hangö den 30 november 1939 med en flygbombning. Tre SB-plan från de estniska sovjetbaserna i söder bombade Hangö stad och Russarö fästning. Målet för bombningarna var av allt att döma Mannerin konepaja, som arbetade åt krigsindustrin.

Den 30 november 1939 skickade Sovjetunionen kryssaren Kirov och två jagare från Karosta krigshamn i Liepāja för att bomba Russarö. Fästningen besvarade elden – komiskt i sig att fästningen ursprungligen hade byggts av sovjeterna. Kryssaren Kirovs erövning av Hangö slutade i rök och en skamlig återkomst till Liepāja. Sovjeternas officiella förklaring var att det kommit in rök



Evakuering av Russarös robusta havskanon (234/50 Be) till Åbo. Röret lämnar Russarö. Isbrytaren Apu tog med sig röret som däckslast. Mars 1940. SA foto

i fartygets eldledningsstation grund av felaktig användning av fläktarna.

Efter bombningen av Russarö drog man slutsatsen att fienden inte planerade att landstiga i Hangö. Flygbombningarna fortsatte däremot hela tiden. Efter att vinterkriget brutit ut bombade Sovjet Hangö totalt 72 gånger och släppte omkring 1 100 bomber.

Luftvärnet i Hangö och på Russarö var otillräckligt. Sovjeterna bombade staden, men det är värt att notera att Hangö stad inte bombades en gång i mars. Sovjeterna ville uppenbarligen bespara staden, då en överlämning av staden ingick som första punkt i förbehållen för fredsförhandlingar. Fredsvillkoren överlämnades till finländarna via Stockholm den 22 februari 1940.

Ryssar vid vattentornet på Hangö. En sovjetisk delegation som kom för att ta över Hangös arrende efter vinterkriget. SA foto



Hangös och Lappviks hamn utarrenderades till Sovjetunionen i 30 år

Hösten 1939 planerade Sovjetunionen att stänga Finska vikens mynning med eld och minor från grovt och tungt artilleri. Alla planerade batterier förverkligades inte.

Sovjetunionens krav på en bas på Hangö udd uppfylldes efter vinterkriget. Hangö och Hangö udd, inklusive Lappviks hamn och öarna kring Hangö, arrenderades ut till Sovjetunionen som flottbas i 30 år. Överlåtelsen ägde rum på långfredagen den 22 mars 1940.

Som en följd av kriget förlorade Finland de östra delarna av Salla och Kuusamo, en stor del av Karelen, de yttre öarna i Finska viken och den västra delen av Fiskarhalvön. De avträdde områdena utgjorde 12 procent av Finlands yta.

Hangö evakuerades på tio dagar

Under mellanfreden var Finland tvunget att utarrendera större områden kring Hangö udd till Sovjetunionen än vad de hade krävt på hösten. 8 000 Hangöbor tvingades lämna sina hem. Arrendeområdet var 115 km² och omfattade 400 öar. Evakueringen av Hangö skulle ske inom tio dagar. Med hjälp av svenskar som kommit för att hjälpa till hann dock finländarna transportera allt sitt lösöre ända ner till stolar från Hangö, t.o.m. de tunga kanonerna som ansågs omöjliga att förflytta.

Hård isvinter 1940 – finska isbrytare hjälpte inte ryska fartyg till Hangö

Vintern 1940 var så hård att sovjeterna inte kunde ta sig till Hangö med fartyg på en hel månad eftersom Finland vägrade öppna en led till staden med isbrytare. Det stod inget om det i fredsavtalet. Dessutom fanns det en betydande risk för minor på vinterhavet, där minröjningen inte fungerar.

Finland var tvunget att ingå ett transitavtal med Sovjetunionen, som skulle tillåta järnvägstransporter från Sovjetunionen till arrendeområdet i Hangö. Sovjeterna befolkade området med 28 000 personer och utförde omfattande befästningsarbeten på Hangö udd och även i stadens centrum. Huvudbeväpningen på basen bestod av grova och tunga järnvägskanoner, för vilka sovjeterna byggde ett artillerispår på Hangö udds södra strand och tre stora artillerigränder med kanonstationer. Kustförsvaret

sköttes av den befästa sektorn, som omfattade mer än 20 batterier längs kusten och skärgården. En särskild infanteribrigad skötte markförsvaret. För luftburna attacker hade basen en flygplats byggd på öppna fält i Täcktom och 16 luftvärnsbatterier.

För att trygga Leningrad var man tvungen att stänga Finska viken för hot från Östersjön. Om tillträdet till den yttersta delen av Finska viken var fritt, stod Leningrad oskyddad. Stängningen av Finska viken i det smala området vid Porkala-Nargo som planerades av Finland och Estland på 1930-talet måste också avbrytas.

Sovjets planer för Åland

Sovjetunionen hade redan under vinterkriget, i januari 1940, planer på att ockupera Åland, vilket hade krävt en förflyttning av ca 20 000 män till Åland från Estland och Lettland, där Röda armén hade trupper. Grundtanken var att genom ett anfall med marktrupper i höjd med Uleåborg skära av Finland och genom en flottattack mot Åland även beröva Finland dess sjöförbindelser. Baser skulle etableras på Åland för lätta flottkrafter, ubåtar och flygplan.

Enligt en mer detaljerad plan för att erövra Åland (10.9.1940) riktades operationen mot Eckerö, egentliga Åland och Lemland. Sedan skulle man ockupera de andra öarna i Ålands skärgård. Attacken måste genomföras snabbt och med tillräcklig kraft för att förhindra hjälpstyrkor från Sverige från att hinna till Finland. Rädens framgång låg inom gränserna för det möjliga, eftersom Finland tvingades avveckla vinterkrigets försvarsanordningar på Åland under hösten 1940.

Demilitarisering av Åland

Finland tvingades underteckna ett avtal om Åland med Sovjetunionen 1940. Finland förband sig att demilitarisera Ålandsöarna, att låta bli att befästa dem och att inte göra dem tillgängliga för väpnade styrkor från andra länder. Sovjetunionen fick rätt att ha ett konsulat på Ålandsöarna.

Östersjön stängd – Liinakhamari-rutten till Petsamo

Sovjetunionen och Tyskland på andra sidan Östersjön hade stängt Östersjön, så den enda fria leden till världshaven för utrikeshandel var den svåra och långa Liinakhamari-rutten till Petsamo.

Norge hade länge levt i tron att det inte hade några fiender. Tyskland erövrade Danmark och därefter Norge 1940. Den 12 september 1940 hade Finland gett tyskarna tillstånd att passera Finland för att ta sig till Norge. Den tyska attackplanen innefattade användningen av finskt territorium.

I förhandlingarna med Tyskland i Helsingfors 1941 kom man överens om att Tyskland skulle komma till Finlands hjälp om Finland hamnade i krig med Sovjetunionen.

Operation Barbarossa

Den 22 juni 1941 inledde Hitler ett överraskningsanfall mot Sovjetunionen vid namn "Operation Barbarossa".

Fortsättningskriget

Den 26 juni 1941 förklarades krig mellan Finland och Sovjetunionen, efter att Sovjetunionen hade bombat Helsingfors och andra städer i södra Finland.

Sommaren och hösten 1941 utkämpades blodiga skärgårdsstrider i Hangö udds skärgård, varav de mest kända var striderna i Bengtskär, Horsö och Hästö.

Hangö omringades – Sovjetunionen evakuerade sina trupper

Hangö-basen höll dock på att omringas och Sovjetunionen bestämde sig för att evakuera den. De sista sovjetiska soldaterna lämnade Hangö den 2 december 1941. Efter sig lämnade de en förstörd stad. Evakueringen av Hangö gick däremot inte helt problemfritt för Sovjetunionen, då t.ex. passagerarfartyget Joesef Stalin, som användes av Sovjetunionen vid evakueringen, blev kvar som ett vrak på Estlands kust efter att ha kört på en mina. Tyskarna tog de överlevande som krigsfångar. En del av fångarna skickades till ett krigsfängeläger i Hangö.

Fortsättningskriget varade i flera år. I september 1944 undertecknade Finland och Sovjetunionen mellanfreden i Moskva, som avslutade fortsättningskriget. När fientligheterna mellan Finland och Sovjetunionen upphörde hade Sovjetunionen kunnat inta Hangö udd på nytt. Man ville dock inte ha Hangö, utan basen på Porkala udd och Obbnäs på den norra stranden av den smalaste delen av Finska viken. I mellanfreden i Moskva bestämdes det att Porkalaområdet skulle utarrenderas till Sovjetunionen i 50 år. ⚓



Avvittring och äktenskapsförord

ALLA ÄKTENSKAP UPPHÖR med tiden, antingen genom skilsmässa eller när den ena maken dör. Då gör man en avvittring. Vid avvittringen utreder man makarnas tillgångar, och baserat på dem delar man upp egendomen i enlighet med äktenskapslagen. Vid en skilsmässa kan makarna enas om avvittringen eller om man inte når ett samförstånd kan den ena av makarna ansöka om ett skifte utfört av en skiftesman. Då den ena maken dör görs avvittringen antingen enligt halveringsprincipen i äktenskapslagen eller enligt bestämmelserna i äktenskapsförordet samt enligt bestämmelserna i ärvdabalken.

Principen om egendoms och skulders fristående karaktär

Under äktenskapet råder principen om egendoms fristående karaktär. Vardera maken äger sin egen egendom – såväl den som han eller hon ägde redan då äktenskapet ingicks som de tillgångar som han eller hon fått under äktenskapet, oavsett om det skett genom handel, som gåva eller arv. Om makarna skaffar något tillsammans kan de äga det t.ex. till hälften eller i överenskommet förhållande utifrån sin finansiering.

Skulder är också fristående. Vardera maken ansvarar för de skulder som han eller hon skaffat före eller under äktenskapet. Endast en skuld som skaffats för gemensamt underhåll betraktas som gemensam.

Giftorätt och äktenskapsförord

Makarna kan före eller under äktenskapet teckna ett äktenskapsförord med vilket de

begränsar antingen hela egendomen eller en viss tillgång utanför giftorätten. Vid avvittringen som görs efter att äktenskapet upphört tillgodoses inte denna åtskiljbara egendom den andra maken.

Ett äktenskapsförord är en handling med formkrav. Det ska upprättas skriftligen, det ska vara daterat, behörigen undertecknat och bevittnat av två ojäviga personer. Äktenskapsförordet träder i kraft när det har inlämnats till Myndigheten för digitalisering och befolkningsdata och behörigen registrerats.

Giftorätten kan också uteslutas genom testamente och gåvobrev. Testamentgivaren och gåvogivaren kan med ett villkor i testamentet eller gåvobrevet förordna att den make som är testament- och gåvotagare inte har giftorätt till egendom som erhålls genom testamente eller gåva.

Hur går skiftet till?

Om makarna har giftorätt till varandras egendom utgår skiftet ifrån halveringsprincipen. Då räknas skulderna av från vardera makens tillgångar och de återstående nettotillgångarna räknas ihop. Summan delas på hälften och den förmögnare maken betalar utjämnning till den make som äger mindre så att båda får lika stora andelar.

Avvittring måste också verkställas mellan den efterlevande makens och den bortgångna makens arvingar om en arvinge kräver ett skifte när den ena maken dött. Då behöver den efterlevande maken dock inte överlåta någon utjämnning till arvingarna.

Getty Images

EVERSHEDS SUTHERLAND

Rättshjälp över telefon
tel. 010 684 1400

Eversheds Advokatbyrå
eversheds.fi

Medlemsförmån: Juridisk rådgivning i frågor som rör privatlivet

Sjömans-Unionens medlemmar har som medlemsförmån rätt att få telefonrådgivning av Eversheds Advokatbyrå i rättsliga frågor som rör medlemmarnas privatliv. Genom att känna till sina rättigheter och skyldigheter i förväg kan man undvika konflikter och skador. Tjänsten är gratis för medlemmar.

TELEFONRÅDGIVNING

Om du behöver juridisk rådgivning kan du ringa Eversheds Advokatbyrå på tfn 010 684 1400 vardagar kl. 10.00–16.00.

• Tala om att du är medlem i Sjömans-Unionen när du ringer. (Ditt medlemskap kontrolleras och du måste därför ange din föreningsnummer, som står på medlemskortet.)

• Säga att du vill tala med en rådgivande jurist. Innehållet i samtalet med juristen är konfidentiellt och omfattas av tystnadsplikten.

Slutligen

Enligt äktenskapslagen ska vardera maken efter förmåga bidra till familjens gemensamma hushåll och makarnas underhåll. Då det gemensamma livet upphör delas tillgångarna på hälften, såvida inget annat överenskommit. Ett äktenskapsförord är ett effektivt sätt att förtydliga ägandeförhållandena och undvika meningsskiljaktigheter vid skiftet av egendom. ↓

Heidi Wendorf
jurist

Eversheds Asianajotoimisto Oy

Den som arbetat övertid har förtjänat sin vila och ersättning

SJÖMANNEN: Jag arbetar som matros på däck och skulle vilja fråga om övertidsersättning och vilotider. Enligt min arbetsskiftförteckning ska jag arbeta tio timmar per dygn uppdelat på två perioder: kl. 00–04 och 10–16. Fartygets avgång försenades på natten med två timmar p.g.a. lastningssvårigheter, dvs. vi fortsatte arbeta fram till kl. 06. Förmannen bestämde att vi skulle få ersättande vilotid kl. 10–12, dvs. att vi skulle börja arbeta två timmar senare på dagen. Någon minimivilotid enligt lagen hade inte antecknats i arbetsskiftförteckningen.

Trots att vi arbetat övertid två timmar fick vi ingen kollektiv-avtalsenlig övertidsersättning. Enligt arbetsgivaren tolkar arbetstidsbokföringsprogrammet kl. 00–06 samt 12–16, dvs. tio timmar, som arbetstimmar för dagen i fråga. Måste man inte följa arbetsskiftförteckningen? Kan man flytta arbetstimmar från ett ställe till ett annat i arbetstidsbokföringen? Kan man anteckna i efterhand att det inte uppstod någon övertid? Hur ska ersättande vilotid ges och förläggas? Jag arbetar på ett fraktfartyg och min garantilön innefattar enligt kollektivavtalet 6 +1 övertidstimmar i veckan.

JURISTEN: Du arbetar alltså på ett fraktfartyg där man tillämpar kollektivavtalet för handelsfartyg i utrikesfart och ett fartygsspecifikt bemannings- och garantilöneavtal. I det sistnämnda kollektivavtalet har man avtalat på annat sätt om i 9 § i sjöarbetstidslagen (296/1976) och dess bestämmelser om övertidsarbete. Enligt avtalsbestämmelserna innefattar *garantilönen* 7 timmar dygnsvis övertid i veckan och arbetsdagen kan vara högst 12 timmar. För den arbetsdag som du beskriver har man i arbetsskiftförteckningen alltså planerat 8 timmar regelbunden arbetstid och 2 timmar övertid som ingår i garantilönen, dvs. *totalt 10 timmars arbetstid*.

I garantilöneavtalet har man inte avtalat på annat sätt om bestämmelserna i 9 a § i sjöarbetstidslagen. Enligt dem ska arbetstagaren under varje period av 24 timmar ges en vilotid på minst 10 timmar (dygnsvila). *Vilotiden per dygn* kan delas upp i två perioder av vilka den ena ska vara oavbrutet i minst sex timmar. Intervall mellan på varandra följande vilotider får inte vara längre än 14 timmar. Dessutom ska arbetstagaren under varje period av sju dagar ges en vilotid på sammanlagt minst 77 timmar, dvs. dessutom sammanlagt minst 7 timmars veckovila. *Veckovilan* kan delas in i flera delar, men raster som är kortare än 30 minuter räknas inte in i dem.

Enligt samma paragraf ska arbetstagaren ges *tillräckligt med ersättande vilotid* om hans eller hennes vilotid störs av en kallelse till arbete. I detta fall har inledandet av arbetstagarens vilotid skjutits upp med två timmar på grund av övertidsarbete till följd av utdragen lastning. Förmannen beslutade i denna situation att ändra arbetsskiftförteckningen genom att förkorta nästa skift i arbetsskiftförteckningen med lika mycket som den outtagna vilotiden som var planerad i arbetsskiftförteckningen uppgick till.

Enligt 19 a § i lagen ska för varje arbetsplats uppgöras en *arbets- skiftsförteckning*, av vilken framgår när arbetstagarens ordinarie arbetstid börjar och slutar samt tidpunkterna för vilotiderna och den ska göras upp för en arbetsperiod eller minst två veckor åt gången och ska finnas framlagda på en synlig plats på fartyget. Arbets- skiftsförteckningen görs alltså upp i förväg och ges till arbetstagaren för kännedom senast när han eller hon kommer till fartyget i början av arbetsperioden.

Enligt samma paragraf ska eventuella *ändringar i arbetsskiftsförteckningen* göras utan dröjsmål. Lagen innehåller inga närmare bestämmelser om någon tidsfrist för att göra en ändring innan den genomförs. Ändringar kan alltså göras, men bara i förväg. I detta fall har man ändrat arbetsskiftsförteckningen genom att ge ersättande vilotid direkt efter att vilotiden stördes.

Eftersom *ändringar i arbetsskiftsförteckningen inte kan göras i efterhand* kan arbetsgivaren inte göra en anteckning i den slutliga arbetstidsbokföringen enligt vilken arbetstiden som ingår i garantilönen skulle ha förlagts till en annan tidpunkt än den som antecknats i arbetsskiftsförteckningen. Då ersättande vilotid ges och förläggs till den arbetstid som antecknats i arbetsskiftsförteckningen räknas den tiden i arbetstidsbokföringen in i både arbetstiden och vilotiden. Arbete som utförts som övertidsarbete kan alltså inte ändras till arbetstid som ingår i garantilönen i efterhand genom att ändra bokföringen.

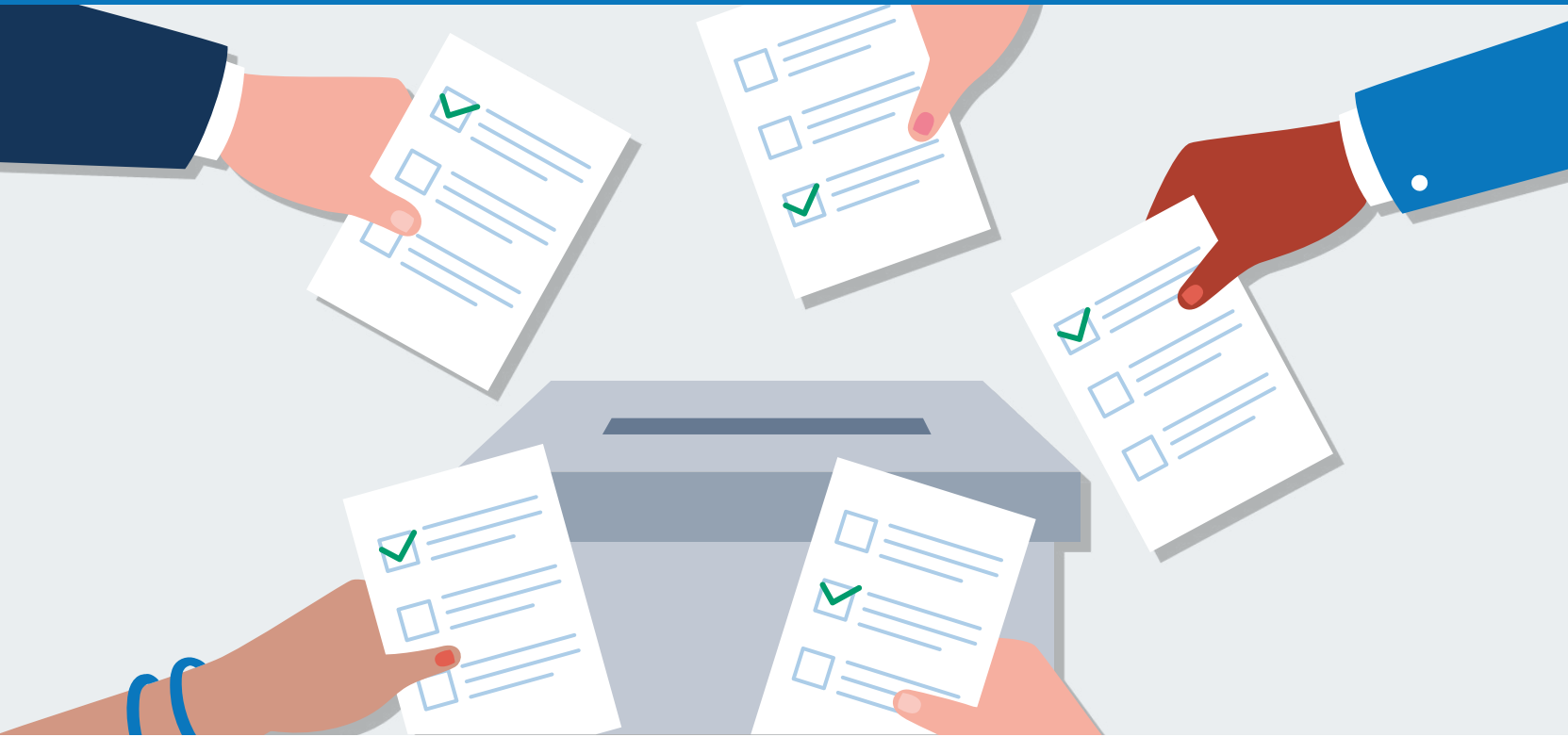
Därmed ska kollektivavtalsenlig övertidsersättning betalas för övertidsarbetet som gjordes kl. 04–06.

Enligt 20 § i sjöarbetstidslagen ska arbetsgivaren bokföra antalet arbetstimmar och de ersättningar som betalts för dem särskilt för varje arbetstagare. *Samtliga utförda arbetstimmar ska bokföras*, och övertids-, nödfalls- och söndagsarbetstimmar och förhöjningsdelen som betalats ut för dem ska bokföras separat. Av arbetstidsbokföringen ska framgå hur arbetstimmar faktiskt har utförts och förlagts så att man också kan kontrollera hur vilotiderna faktiskt har förverkligats. I Finland baseras sjöarbetstidslagstiftningen på minimivilotidsregleringen, och försummelse av dem är en arbetstidsförseelse.

Det är också värt att påminna att man genom ett separat protokoll från 2017 med hänvisning till 19 a § i sjöarbetstidslagen avtalat med arbetsgivarföreningen att tidpunkterna för de vilotider som avses i 9 a § i lagen ska antecknas i arbetsskiftsförteckningen. I punkt 4.8 i kollektivavtalet för handelsfartyg hänvisar man till sjöarbetstidslagen och dess bestämmelser om minimivilotider och hur de ska antecknas i förteckningarna. Med anledning av protokollet får bestämmelserna i den paragraf i sjöarbetstidslagen som citeras i den också status och rättsverkan som kollektivavtal. ↓

SANNALEENA KALLIO

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



Välfärdsområdes- och kommunalvalet närmar sig:

”Man ska vara glad att vi har fria val”

Kommuninvånarnas förtroende för beslutsfattarna rasar och välfärdsområdesfullmäktigeledamöterna är frustrerade över sitt arbete. Är den lokala demokratin i kris, kommer invånarna att rösta med sedel eller med benen i välfärdsområdes- och kommunalvalet?

TEXT JUHA GRANATH BILD GETTY IMAGES OCH FARTYGSBESÄTTNING

Välfärdsområdes- och kommunalvalet förrättas samtidigt den 13 april 2025. Man kan förhandsrösta i Finland den 2–8 april och utomlands den 2–5 april.

Så som världen ser ut i dag ska vi vara glada att vi har fria val. Genom att rösta ser du till att det förblir så även i fortsättningen, säger **Heli Valtonen**, båtsman på eskortbogeraren Ukko.

Oljetankern Lunni ska avgå med en last brännolja från Sköldviks hamn i Borgå till Karleby. Den två dagar långa resan i Finland är ett undantag, då Lunni vanligtvis åker till ARA-området, dvs. Amsterdam, Rotterdam och Antwerpen.

Eftersom oljetransporterna till och från ARA-området tar ungefär ett par veckor

överlappar ofta valdagarna med besättnings skift. **Jani Leppä** är befälhavare på Lunni och har genom åren blivit en rutinerad valövervakare.

– De senaste par åren har vi haft många omröstningar på fartyget. Det har varit riksdags-, EU- och presidentval och nu välfärdsområdes- och kommunalval. På valdagen är en besättningsmedlem valfunktionär och jag är valobservatör.

Enligt Leppä är det lätt att ordna omröstningen eftersom utrikesministeriet skickar material med noggranna instruktioner och regler till fartyget.



– Hatpropaganda och det försämrade sociala klimat som det orsakar är ett hot mot demokratin, säger **Anni Jäntti**, universitetslektor i kommunal och regional förvaltning vid Tammerfors universitet.



Riksdagsledamot, stads- och välfärdsområdesfullmäktigeledamot **Aki Lindén** är också kandidat till välfärdsområdes- och kommunalvalet i april. Räcker tiden till?

– Som riksdagsledamot kan jag ta med mig statsfinansperspektivet till Åbo fullmäktige. Jag anser att det är viktigt att påverka i välfärdsområdesfullmäktige på grund av mitt yrke som läkare. Vid tredubbel representation är det viktigt att kunna begränsa sin tidsanvändning, säger **Aki Lindén**.

– Vi har en besättning på 17 personer på fartyget. I det senaste riksdagsvalet röstade 15 av dem, så valdeltagandet var högt. Det är lätt att rösta på fartyget, resan till valurnan är kort och vädret är inte heller något hinder, skrattar Leppä.

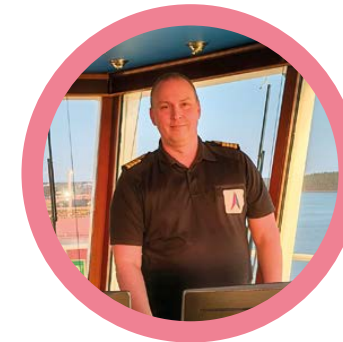
Landkrabborna bör ta efter röstningsbeteendet på Lunni. Valdeltagandet i kommunalvalet 2021 var bara 55,1 procent och i välfärdsområdesvalet 2022 var det ännu lägre, 47,5 procent.

Höginkomsttagare röstar, resurssvaga inte

Anni Jäntti är universitetslektor i kommunal och regional förvaltning vid Tammerfors universitet och påpekar att ju mer välutbil-



– Det finns ingen konfliktkultur i Raumo. Fullmäktige har fått in initiativ relaterade till klimatförändringarna, förlusten av biologisk mångfald samt näring, men det har inte varit något bråk om dem, säger **Juha Viitala**.



– På fartyget är röstningsavståndet till valurnan kort och vädret är inte heller något hinder. Själv röstar jag alltid både i land och till sjöss, säger **Jani Leppä**, befälhavare på M/t Lunni.

dad man är och ju högre inkomst man har, desto mer sannolikt är det att man röstar.

– Det finns 309 kommuner och 21 välfärdsområden i Finland, och alla dessa håller olika val. Inom kommuner och storstäder är det tiotal procentenheters skillnad i valdeltagandet mellan olika röstningsdistrikt och stadsdelar.

Resurssvagas röster är mer dämpade i välfärdsområdes- och kommunalvalet, trots att valresultatet påverkar deras vardag mer än president-, EU- eller riksdagsvalet.

– Kommunvalet är oerhört viktigt eftersom personer med lokalkännedom väljs till fullmäktige. De kan identifiera de särskilda behoven i sin egen kommun, säger **Anni Jäntti**.

Kommunfullmäktige som väljs i kommunalvalet ansvarar för kommunens verksamhet och ekonomi. Välfärdsområdesfullmäktige som väljs i välfärdsområdesvalet ansvarar för välfärdsområdenas social- och hälsovårdstjänster och räddningsväsendet.

Undantaget är Helsingfors stad, som behåller ansvaret för att ordna social- och hälsovårdstjänster och räddningsväsendet.

”Bra att vi har fria val”

Båtsman **Heli Valtonen** står på däck på eskortbogeraren Ukko i Sköldviks hamn och ser på när tankfartyget Lunni lämnar Karleby. Valtonen har seglat på världens hav i fyra decennier och är nöjd med sin nuvarande arbetssituation.

– Tre veckor på Ukko, tre veckor ledigt i min hemstad Raumo. Här i Sköldvik finns det tre bogserfartyg som vart och ett har en besättning på tre personer. Jag är den enda kvinnan i gänget, säger **Heli Valtonen**.

Under sin karriär har **Heli Valtonen** hunnit rösta i flera val både till havs och i land. Valens betydelse och uppskattningen för dem har under årens lopp också ökat hos båtsman Valtonen.

– Det är fint att vi bor i ett land där vi har fria val. Visst diskuterar vi valen på jobbet, men vi har en så jämställd gemenskap att jag inte har behövt lyfta fram feminismen, skrattar **Heli Valtonen**.

Periods 2025–2029 välfärdsområdes- och kommunalvalet förrättas samtidigt den 13 april 2025. Man kan förhandsrösta i Finland den 2–8 april och utomlands den 2–5 april.

Arbetet flyter på utan hatpropaganda

Enligt en invånarundersökning är de mest använda kommunala tjänsterna biblioteks- och motionstjänster, vattenförsörjning och avlopp, avfallshantering samt medborgar- och vuxenutbildningsinstitut.

Trots att båtsman **Heli Valtonen** tillbringar hälften av sin tid utanför Raumo försäkras hon att hon är en ivrig användare av kommunala tjänster och en glad skattebetalare.

– Jag går ofta till biblioteket, joggar och åker skidor. Motionsanläggningarna i Raumo är väl underhållna och det finns gott om utomhusgym. Dessutom bygger man en stor ny skola i min hemby Uotila. Skattepengarna går till något bra.

Juha Viitala (sd) är riksdagsledamot och stadsfullmäktigeledamot från Raumo och har suttit i stadsfullmäktige i två fyraårsperioder. Enligt **Viitala** förlöper arbetet i fullmäktige i regel utan konfrontationer och hatpropaganda, vilket annars är vanligt i riksdagen. >>



Vi arbetar med bogserbåten så nära land att vi enkelt kan gå iland för att rösta i förväg. När jag är ledig röstar jag förstås i min hemstad Raumo, säger Heli Valtonen båtsman på bogserbåten Ukko.



De demokratiska kriserna i världen återspeglas också på den kommunala demokratin. Förtroendet för representanter för den offentliga förvaltningen vacklar, falska nyheter och hatpropaganda sprids, ojämlikheten ökar, det sovande partiet växer. Samhället har blivit mer fientligt.

– Raumo har en fin samarbetskultur och hos oss gör man ett grundligt arbete. Partierna har dock olika ståndpunkter. SDP betonar t.ex. offentliga tjänster mer, medan Samlingspartiet och Sannfinländarna vill privatisera funktioner.

Juha Viitala är ordförande för riksdagens havsgrupp och upplever att han som stadsfullmäktigeledamot i Raumo har möjlighet att påverka levnadsvillkoren för sjöfarten i den traditionella hamnstaden och den marina industrin som stöder den.

– Samhällsplanering är ett viktigt sätt att främja sjöfartsfrågor och skydda hamnverksamheten. I fullmäktige kan man också för-

svara sjömansutbildningen, marknadsföra sektorn och tala för den, säger Juha Viitala, kandidat till kommunalvalet.

Anni Jäntti är universitetslektor i kommunal och regional förvaltning vid Tammerfors universitet och funderar länge på varför sjömännen bör rösta i välfärdsområdes- och kommunalvalet. Hon har nämligen aldrig fått frågan förut.

– Välfärdsområdes- och kommunfullmäktiges beslut påverkar hur det är att bo i kommunen. Jag röstar inte för mina egna intressen, utan för att det ska vara bra för så många som möjligt att bo i kommunen eller välfärdsområdet.

Berövades kommunerna makten när social- och hälsovårdstjänsterna överfördes till välfärdsområdena för två år sedan, universitetslektor Anni Jäntti?

– Kommunerna förlorade absolut sitt inflytande. Man måste också komma ihåg att välfärdsområdenas uppgifter är strikt reglerade i lag, så det finns inte mycket lokalt spelrum, säger Anni Jäntti.

Enligt en enkät utförd av Kommunbranschens utvecklingsstiftelse upplever mer än hälften av finländarna att hälsovårdstjänsterna i deras hemkommun har försämrats efter social- och hälsovårdsreformen.

Frustration i kommunfullmäktige

Vid Tammerfors universitet har man undersökt välfärdsområdesfullmäktigeleda-

möternas erfarenheter från den första mandatperioden. Observationen var att fullmäktigeledamöterna var besvikna över sina möjligheter att påverka.

– Välfärdsområdesfullmäktige har inte särskilt stor makt och deras möjlighet att göra olika val är ganska liten, säger universitetslektor Anni Jäntti.

Riksdagsledamot **Aki Lindén** (sd) har under sina två år som ordförande för Egentliga Finlands välfärdsområdesfullmäktige varit med och byggt upp den nya organisationen. Utgångspunkten var brokig. En del av kommunerna hade skött sina hälso- och socialtjänster väl, andra mycket dåligt.

– Vi kunde inte bygga organisationen enligt den bästa och dyraste modellen, utan var tvungna att sänka nivån inom en del områden. Trots det finns det nu klart mycket fler kvalitetstjänster på många orter än före social- och hälsovårdsreformen, konstaterar Lindén.

Ilskan bland invånarna i välfärdsområdena beror på att nattjouren lagts ner på flera sjukhus och att läkare på hälsocentralerna arbetar deltid. Beslutet att skära ner sjukhusnätverket fattades av riksdagen, medan läkarna själva beslutade om sin arbetstid. Välfärdsområdesfullmäktige kunde inte påverka dessa beslut.

Aki Lindén har länge arbetat som läkare och med förvaltningsuppgifter inom hälsovården och förstår fullmäktigeledamöternas frustration. När välfärdsområdena inte har rätt att beskatta och pengarna kommer från staten upplever fullmäktigeledamöterna det lätt som sin enda uppgift att hitta de besparingsobjekt som staten kräver.

– Jag har tiotals exempel från mina arbetsår där en kommun beviljade många förmåner, en annan inga. Nu har vi ett mer jämlikt system, men problemet är otillräcklig finansiering, säger Lindén, kandidat till välfärdsområdes- och kommunalvalet.

Oavsett om oljetankern Lunni befinner sig i hamn eller till sjöss på valdagen röstar fartygets befälhavare **Jani Leppä** på sin kandidat både till stadsfullmäktige i sin hemstad Esbo och till välfärdsområdesfullmäktige Västra Nyland.

– Sjöfarten är ett speciellt yrke. I land anser jag att det är viktigt att tillgången till of-

Genom att rösta kan man också ändra på saker och ting.



fentliga tjänster är bred och enkel. På fartyget bor vi med de tjänster som bolaget erbjuder oavsett var i världen vi seglar, säger Jani Leppä.

Sjömännens hälso- och sjukvård överföres också från kommunerna till välfärdsområdena i samband med social- och hälsovårdsreformen. Aki Lindén är ordförande för Egentliga Finlands välfärdsområdesfullmäktige och kandidat till välfärdsområdes- och kommunalvalet och säger att sjömännens hälso- och sjukvård tar ”nägra hundratusen” ur välfärdsområdets budget på 2,5 miljarder euro.

– Egentliga Finland är kärnområdet för den finska sjöfarten. Den offentliga hälso- och sjukvården inom sjöfarten måste hållas i gott skick, eftersom sjömännens arbete och de belastningar som det medför skiljer sig från det inom andra sektorer. Deras vård kräver gedigen kunskap, betonar Lindén.

I det senaste välfärdsområdes- och kommunalvalet blev Samlingspartiet, SDP och Centern de tre främsta partierna i vardera valet. I det kommande valet förväntas SDP och Samlingspartiet vara starka.

”Man kan också förändra saker och ting”

I kommunalvalet väljs 8586 personer till fullmäktige och 1 379 till välfärdsområdesfullmäktige. Kvantitet ersätter inte nödvändigtvis kvalitet, då kommuninvånarna enligt en undersökning av Kommunförbundet är mer skeptiska till beslutsfattarna i sin kommun än vad de litar på dem.

När man följer dagens politik kommer man att tänka på den svenska rikskanslern **Axel Oxenstiernas** ord

”Vet du inte, min son, med hur lite förstånd världen styrs?” Skulle AI kunna erbjuda ytterligare förstånd som skulle öka kommuninvånarnas förtroende för de lokala politikerna?

– Jag tror inte det. AI är det man matar det med. Demokrati handlar ju om att man kan välja beslutsfattare som representerar oss alla på olika sätt, påminner universitetslektor Anni Jäntti.

– Juha Viitala (sd) från Raumo, riksdagsledamot, stadsfullmäktigeledamot och kandidat till kommunalvalet i april, utgår även i sin kommunpolitik från idén att ”livet är till för att lära sig”.

– Det finns mycket att läsa och reda ut, men vi har egna fullmäktigegrupper där vi går igenom saker och ting. Sunt förnuft räcker. Vi har lärt oss genom erfarenhet hur man fattar beslut och sköter kommunens ekonomi. Det är bara kandidera, uppmuntar Juha Viitala.

De demokratiska kriserna i världen återspeglas också på den kommunala demokratin. Förtroendet för representanter för den offentliga förvaltningen vacklar, falska nyheter och hatpropaganda sprids, ojämlikheten ökar, det sovande partiet växer. Samhället har blivit mer fientligt.

– Folk vill inte längre ha offentliga förtroendeuppdrag. Rädslan för att pekas ut för sina tankar och åsikter har vuxit. Jag tycker att det är oroande, säger universitetslektor Anni Jäntti, men ger också hopp:

– Genom att rösta kan man också ändra på saker och ting. 🇫🇮





LOKALA AVTAL INOM sjöfarten

Att främja lokala avtal har varit ett av målen i regeringsprogrammet och riksdagen har diskuterat ett lagändringspaket för det under hela hösten. Man har också gjort ändringar i sjöarbetslagstiftningen, men om man tittar på sjöfartens kollektivförhandlingspraxis handlar det om redan ganska välkända saker. Hur förverkligas det lokala avtalandet inom sjöfarten?

TEXT SANNALEENA KALLIO BILD SHUTTERSTOCK OCH GETTY IMAGES

Lokala avtal har länge varit en het potatis såväl arbetsrättsligt som politiskt, och genom åren har det kommit rapport efter rapport om det. Det har bl.a. varit svårt att hitta en gemensam syn på vad som menas med lokalt avtalande eller avtal. I regeringens proposition (RP 85/2024) var man tvungen att göra en definition. I den avses med lokalt avtal ett kollektivt avtal som tillämpas på en arbetsplats eller ett företag och som anpassats till dess behov och vars ingående baseras på ett avtalsvillkor som delegeras av antingen ett normalt eller all-

mänt bindande kollektivavtal eller på en lagbestämmelse som möjliggör avtalande på annat sätt. Parterna i det lokala avtalet är arbetsgivaren och arbetstagarförbundet, dess underförening eller en personalrepresentant. Avtalet ska ingås skriftligen i enlighet med sin karaktär och enligt kollektivavtalslagens formkrav och ska lämnas in till arbetarskyddsmyndigheten inom en månad efter att avtalet ingåtts.

I och med lagändringen preciseras också vad som inte är ett lokalt avtal. I princip är ett lokalt avtal kollektivt till sin natur, dvs. ett kollektivavtal med rättslig verkan.

Å andra sidan är ett lokalt avtal inte alltid ett kollektivavtal till innehållet, utan kan även vara ett annat samförstånd mellan arbetsgivaren och personalen, t.ex. i frågor som omfattas av samarbetslagens tillämpningsområde. Ett avtal mellan en enskild arbetstagar och arbetsgivaren är, även om det har ingåtts på basis av en delegerande bestämmelse i kollektivavtalet, alltid ett avtal som jämföras med eller kompletterar anställningsavtalet. Ett särskilt tillägg om detta gjordes i lagtexten i enlighet med arbetslivs- och jämställdhetsutskottets betänkande.



FLER BEFOGENHETER OCH KOMPETENSER

Det finns två sätt att möjliggöra, främja och öka det lokala avtalandet. Det första ger organiserade arbetsgivare rätt att utnyttja och tillämpa bestämmelserna i det allmänt bindande kollektivavtal som arbetsgivaren följer och som bemyndigar eller delegerar ett mer exakt och kompletterande avtalande på företags- eller arbetsplatsnivå. Den andra ändringen gäller den brett rådande regeln i arbetslagstiftningen enligt vilken endast nationella, dvs. "rikstäckande" arbetsgivar- och arbetstagarföreningar kan avtala på annat sätt om de så kallade "semidispositiva" bestämmelserna i lagstiftningen. Denna rätt att avtala på annat sätt om t.ex. bestämmelserna i 13 kap. 9 § i sjöarbetsavtalslagen gäller nu även enskilda arbetsgivare som ska ingå ett avtal med ett nationellt fackförbund eller dess medlemsförening.

Finns det emellertid arbetsgivare inom sjöfarten som tillämpar kollektivavtalet på grundval av dess allmänt bindande verkan? Kommer rederiernas möjligheter att ingå avtal att utökas till följd av kollektivavtalens arbetsgivar-specifika karaktär?



EN VÄLORGANISERAD SEKTOR

Finska sjöarbetsgivare som är verksamma inom utrikesfart är medlemmar i Rederierna i Finland rf. Det inkluderar Arctia med dess isbrytare. Finlands Färjetrafik, som sköter färjetrafiken, är medlem i Arbetsgivarerna för servicebranscherna Palta. De flesta rederier som tillhandahåller persontransporttjänster på kust- och insjövattnen tillhör Passagerarfartygsföreningen i Finland. Det finns alltså fler oorganiserade arbetsgivare inom inrikesfarten, men arbetsgivar-specifika kollektivavtal har förhandlats fram med de flesta av dem redan i åratal. Kollektivavtalet med Passagerarfartygsföreningen är allmänt bindande och därför också bindande för andra rederier utanför föreningen.

De allmänt bindande kollektivavtalen som ska tillämpas i utrikesfart på grund av

deras tillämpningsområde är utrikesfartens handelsfartygsavtal och utrikesfartens passagerarfartygsavtal som ingåtts mellan Finlands Sjömans-Union och Rederierna i Finland. Alla rederier som är verksamma inom dessa tillämpningsområden är organiserade och därför bundna av avtalet. Den praktiska betydelsen av de lagändringar som rör den allmänt bindande verkan förblir därför begränsad inom sjöfarten på grund av sektorns omfattande organiseringsgrad och den normalbindande tillämpningen av kollektivavtal.

Svaret på den första frågan ovan är alltså nej för utrikesfarten och till viss del ja för inrikesfarten.

Inom utrikesfarten torde också den höga organiseringsgraden i utrikesfart bland arbetsgivare förklaras av det besättningsstöd som betalas till fartyg som är inskrivna i handelsfartygsförteckningen. För att få stöd krävs att "fartygets bemanningskostnader genom ett avtal mellan arbetsmarknadsparterna har bringats till en sådan nivå att de, med beaktande av det stöd som avses i denna lag, möjliggör internationellt konkurrenskraftig verksamhet inom sjötransport" (10 § i lagen om handelsfartygsförteckning).



AVTALSBEFOGENHETER ENLIGT LAGEN OM HANDELSFARTYGSFÖRTECKNING

Enligt 6 § i den s.k. lagen om handelsfartygsförteckning som tillämpas på utrikesfart (lagen om förbättrande av konkurrenskraften för fartyg som används för sjötransport (1277/2007)) kan genom ett kollektivavtal som ska iakttas i anställningsförhållanden på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen annat överenskommas än vad som föreskrivs i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011), sjöarbetstidslagen (296/1976), semesterlagen för sjömän (433/1984) eller samarbetslagen (1333/2021). Med andra ord kan man i ett kollektivavtal som tillämpas på ett fartyg som är inskrivet i handelsfartygsförteckningen ha avtalat på annat sätt om lagens hela innehåll, inte bara dess dispositiva eller semidispositiva bestämmelser. De enda gränserna för att ingå avtal är de minimibestämmelser i internationella avtal

eller EU-lagstiftningen som är bindande för Finland. När avtalsbefogenheterna är så omfattande kräver lagen att avtalet eller dess bilagor i detalj ska ange vilka villkor i kollektivavtalet som ska tillämpas i stället för bestämmelserna i lagen.

När det gäller kollektivavtalsparterna konstateras endast att föreningarna ska representera de arbetstagargrupper vars anställningsvillkor man avtalar om genom kollektivavtalet. En arbetsgivare som är bunden av nämnda kollektivavtal får också tillämpa kollektivavtalets bestämmelser på arbetstagar som inte är bundna av det men vars anställningsförhållanden annars omfattas av dess bestämmelser.

Sådana befogenheter har använts för att ge utrikesfartens arbetsmarknadsparter i uppgift att ingå ett kollektivavtal som är så konkurrenskraftigt i fråga om löner och andra villkor att förutsättningen för att ansöka om och beviljas sjöfartens besättningsstöd uppfylls.



ARBETSGIVARSPECIFIKA AVTAL

I såväl utrikesfartens handelsfartygsavtal (punkt 3.2) som utrikesfartens passagerarfartygsavtal (punkt 4.2) och inrikesfartens isbrytningsavtal (punkt 2.1) förutsätts att rederiet ska komma överens om fartygspersonalens antal och behörighet, dvs. ingå ett bemanningsavtal, med Sjömans-Unionen. Innan avtalet ingås ska rederiet förhandla med huvudförtröendemannen om bemanningen.

Med andra ord, utöver det faktum att rederierna är bundna av det sektorspecifika kollektivavtal som ingåtts av arbetsgivarföreningen, ingår rederiet ett annat kollektivavtal med fackförbundet, som vanligtvis är fartygsspecifikt och där man enas närmare om fartygets bemanning, besättningsmedlemmarnas yrkesbeteckningar och tillämpliga löneklasser med hänsyn till fartygets storlek, trafikområde, rutt och antal hamnbesök.

Arbetsplats-specifika kollektivavtal mellan arbetsgivaren och fackförbundet som kompletterar det nationella kollektivavtalet har alltså varit vanliga inom sjöfarten under lång tid. >>

Finska passagerarfartyg som får transportera fler än 120 passagerare och som regelbundet trafikerar till Finland är enligt 8 § i handelsfartygsförteckningslagen undantagna från den ovan beskrivna behörigheten att avtala på annat sätt. I kollektivavtalet för passagerarfartyg kan man alltså inte avtala avvikande om alla bestämmelser i de sjöarbetslagar som nämns i lagen om handelsfartygsförteckning, även om passagerarfartyg i utrikesfart omfattas av besättningsstödet.

Då kommer lagändringen, enligt vilken även arbetsgivaren, utöver arbetsgivarföreningarna, har rätt att avtala i ett kollektivavtal på annat sätt med fackförbundet om de semidispositiva bestämmelserna i sjöarbetsavtalslagen (13:9 §), sjöarbetstidslagen (20b §) och semesterlagen för sjömän (24 §), att väsentligt öka parternas avtalskompetens. I lagen om arbetstiden på fartyg i inrikesfart (248/1982) har rätten redan gällt sedan tidigare.

Svaret på den andra frågan ovan är alltså ja, särskilt för passagerarfartyg i utrikesfart och för inrikesfarten.



UNDERFÖRENINGARNAS ROLL

Hittills har endast de nationella arbetsmarknadsparterna haft rätt att avtala på annat sätt om de semidispositiva bestämmelserna i lagen. Lagändringen utökar alltså avtalskompetensen, oorganiserade arbetsgivare medräknat, genom att ge dem rätt att avtala på annat sätt om de semidispositiva bestämmelserna i lagarna även i kollektivavtal mellan arbetsgivaren och det nationella fackförbundet. I och med ändringen kommer avtalskompetensen även att omfatta fackförbundets underföreningar.

I Finland är sjömännen indelade i tre nationella fackförbund som representerar fartygets personalgrupper, nämligen däcksbefälet (Finlands Skeppsbevälsförbund), maskinbefälet (Finlands Maskinbefälsförbund) och besättningen (Finlands Sjömans-Union). Organisationsgraden är hög, i vissa rederier upp till 100 procent.



Problem uppstår i de fall där ett fartyg inte har någon vald förtroendeman.

Alla förbund har flera underföreningar där medlemskapet vanligtvis baseras på antingen geografiskt läge, bransch eller befattning. "Avdelningarna" är inte kopplade till kollektivavtalen och de är inte organiserade inom sjöfarten på ett sådant sätt att de har resurser att sköta intressebevakning och avtalsförhandlingar. De har däremot en viktig och väsentlig roll i fackförbundets förvaltningsstruktur och i förverkligandet av medlemsförmåner. Därmed är och förblir den lokala avtalsverksamheten inom sjöfarten starkt på nationell nivå, dvs. den sköts av fackförbundets sakkunniga och förtroendemen trots detta tillägg i lagen.



FÖRTROENDEMÄNNENS STÄLLNING

Lagändringen (943/2024) som rör sjöarbetsavtalslagen betonar förtroendemannens ställning, vilket är naturligt när det gäller att främja avtalandet på arbetsplatser och i företag. Formuleringen förtydligar också att när ett lokalt avtal ingås enligt lagen kan förtroendemannen företräda alla som omfattas av kollektivavtalet i fråga och inte bara de som har kunnat delta i valet av honom eller henne.

Sjöfartens kollektivavtal är och har traditionellt sett innehållit mycket få bemyndigande bestämmelser på basis av vilka arbetsgivaren och förtroendemannen kan ingå avtal som kompletterar kollektivavtalet. Dessa få bestämmelser är av naturen delegerande och rör mycket praktiska arrangemang.

Enligt t.ex. 5.1 punkten i utrikesfartens handelsfartygsavtal ska ett närmare genomförande av avlösningssystemet göras upp mellan arbetsgivarens representant och besättningens förtroendeman i enlighet med kollektivavtalets bestämmelser. Enligt 4.8 punkten Kost, måltider och vilopauser ska representanter för fartygets olika avdelningar och ekonomiavdelningens förestandare gemensamt göra upp ett måltidsschema för fartyget. Enligt 5.8 punkten i utrikesfartens passagerarfartygsavtal kan arbetsgivaren och den förtroendeman som representerar besättningen komma överens om att tillfälligt ändra arbetsperiodsplanen förutsatt att det finns vägande skäl för detta.

Enligt 5 punkten i kollektivavtalet för Finlands Färjetrafik ska arbetsgivaren och förtroendemannen i enlighet med kollektivavtalsparternas riktlinjer komma överens om en närmare tillämpning av avlösningssystemet. Det allmänt bindande kollektivavtalet för inrikes passagerarfartygstrafik ger behörighet att komma överens om arbetstidsarrangemang mellan

arbetsgivaren och arbetstagaren, men inga avtalsrättigheter har delegerats till förtroendemannen. Detta förklaras också av att kollektivavtalet tillämpas på visstidsanställningar i säsongstrafik och att man inte hinner välja förtroendemen under den korta sommaren.

Problem uppstår i de fall där ett fartyg inte har någon vald förtroendeman. En del bestämmelser i kollektivavtalen innehåller regler för den händelse att förtroendemannen och arbetsgivaren inte kan komma överens. Då överlämnas ärendet till arbetsgivaren och fackförbundet. Denna modell tillämpas också när någon förtroendeman inte har valts. Om saken kan ordnas på det mest praktiska sättet, t.ex. med hela personalgruppen, torde det med fackförbundets välsignelse inte finnas något hinder för detta, även om det inte finns någon uttrycklig bestämmelse om det i kollektivavtalet.

I arbetsavtalslagen som tillämpas på arbete i land har man löst frågan genom att reglera möjligheten att välja en förtroendeväld på arbetsplatsen, men denna regel finns inte och har inte lagts till i sjöarbetsavtalslagen.



SUMMA SUMMARUM

I och med den lagändring som trädde i kraft i början av januari 2025 preciseras begreppet lokala avtal och det blir ännu viktigare att t.ex. vid information till personalen berätta exakt med vem man har kommit överens om saker: förtroendemannen eller fackförbundet. Sjöfartens kollektivavtal, som majoriteten av arbetstagarna inom branschen omfattas av, innehåller mycket få delegerande bestämmelser och de rör praktiska arrangemang, inte löner eller andra ekonomiska förmåner. Branschen har en lång tradition av arbetsgivar-specifika avtal. Detta har förutsatts i lagstiftningen om stöd till sjöfarten, som också har gett omfattande och exceptionella befogenheter att avvika och avtala på annat sätt om de obligatoriska bestämmelserna för sjöarbete mellan arbetsmarknadsparterna. ⚓

Naturaförmånersättning

Utrikesfartens naturaförmånersättningar steg med 1 % från årets början. Justeringen följer konsumentprisindexet. Sjömans-unionen och Rederierna i Finland överenskommer om justeringen.

Naturaförmånersättning

• under semester	27,20 €
(- kostersättningsandel)	18,20 €
(- logiersättningsandel)	9,00 €
• under vederlagstid (lastfartyg)	27,20 €
• under arbets- och de lediga perioderna (passagerarfartyg)	13,60 €
• under sjukdom	27,20 €
(- när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	
Ersättningar åt arbetstagare, som inte reserverats kost och / eller logi ombord	
• kostersättning i Finland	37,09 €
• kostersättning utomlands	69,82 €
• logiersättning enligt räkning	
Naturaförmånens beskattningsvärde	17,20 € / per dag
	387 € / maxbelopp per månad

SEMESTERSTUGOR 2025

Delta i utlottning av Unionens stugor för sommarsäsongen 2025

VECKORNA 23–35 (2.6.–1.9) delas ut i en separat lottdragning. Levi, Himos och Tahko är inte med i lottdragningen och kan reserveras normalt fram till 1.9.2025.

Lotteriet börjar första veckan i mars och man kan delta fram till 13.4.2025. Själva lottdragningen sker i mitten av april. Man kan delta med fyra olika reservationsönskemål som kan vara för olika veckor och olika stugor. Delta i lottdragningen på Unionens stugbokningssida.

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

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



Getty Images

Samarbete inom arbetarskyddet – därför går säkerhet och gemenskap hand i hand i sjömannens vardag

Det är oerhört viktigt med samarbete inom arbetarskyddet på alla arbetsplatser eftersom det besparar hela personalen onödigt besvär och speciellt organisationens ledning onödiga kostnader. Det är särskilt viktigt inom sjömansyrkena där arbetsmiljöns unika karaktär, som tuffa väderförhållanden, långa arbetsturer och isolering, utmanar säkerheten på fartyget och därigenom arbetshälsan. Genom samarbete skapar man en säkerhetskultur som förebygger risker, stödjer gemenskapen och stärker känslan av samhörighet för alla som arbetar på fartyget. Talspråket är alltid avgörande när man ska skapa säkra arbetsplatser och hållbara arbetsgemenskaper.

Arbetarskyddet i den egenartade sjöfartsmiljön

Sjömannens arbete är på många sätt unikt. Törnarna till sjöss kan vara långa och arbetet utförs ofta i mycket begränsade utrymmen, vilket innebär att besättningen måste samarbeta. I dessa förhållanden har samarbetet en central betydelse, då säkerhet

aldrig är något som bara en arbetstagare ska ansvara för, utan ska vara en gemensam fråga för hela besättningen.

Riskerna till sjöss, som stormar, maskinfel, räddningssituationer eller sjukdomsfall, förutsätter ett sömlöst samarbete och beredskap att agera snabbt och beslutsamt. Det betonar vikten av gemenskap: när besättningen känner, litat på och vågar förlita sig på varandra kan de reagera effektivt även i oväntade situationer. Då framhävs onekligen fartygets säkerhetskultur, som ska baseras på en öppen dialog och gemensamt överenskomna handlingssätt som bidrar till att förebygga farliga situationer och på så sätt även minska den psykiska belastningen.

Gemenskapen och säkerheten påverkas ofta negativt av att sjömännen tros kunna "lämna jobbet bakom sig" när de är lediga. Denna tanke kan däremot vara mycket vilseledande. Även om ledigheten erbjuder vila från jobbet och en chans för hjärnan att återhämta sig från pressen på jobbet och arbetsplatsen är de affektiva belastningar som uppstått och upplevs på fartyget och övriga spänningar i jobbet, krävande situationer eller andra belastande upplevelser,

som t.ex. sömnlöshet, inte något som bara försvinner av sig själva, utan sjömännen känner av dem även hemma.

På motsvarande sätt kan svårigheter på fritiden följa med tillbaka till fartyget – bara för att man öppnar dörren till sin hytt innebär det inte automatiskt en ny period utan några belastningar. Förr sade man att man åkte till sjöss för att slippa bekymren hemma. Förhoppningsvis är det inte längre så, för tidigare upplevelser och känslor kan följa med sjömannen som ballast en längre tid. Det betonar också hur viktigt det är med mänsklighet och förståelse för känslor även inom sjömannens arbetarskyddsverksamhet.

Det som gör situationen utmanande är däremot att man inte alltid vågar tala om sina bekymmer och problem i vardagen, även om det finns hjälp att få. Många undrar nog om de kommer att mista sitt yrke och sina behörighetsbrev om de berättar om sina bekymmer. Det har man upplevt inom luftfarten, då det chockerande fallet med Germanwings flyg 9525 nästan helt och hållet förändrade hela branschen vad gäller frågor kring psykisk hälsa. Nyckeln ligger i

hur man ska ändra frågan om dispenser så att man kan öka förståelsen för sjömannens psykiska hälsa utan att det påverkar yrket eller behörighetsbrevet.

Fördelarna med samarbete inom sjöfarten

Alla måste alltså arbeta varje dag för ett smidigare samarbete på fartygen eftersom det har konkreta fördelar för sjöfarten.

Gemensamma säkerhetsrutiner ökar besättningens delaktighet i gemensamma säkerhetsförfaranden och i planeringen och utvecklingen av dem. De ökar dessutom engagemanget och säkerställer att förfarandena verkligen fungerar i vardagen. Därigenom förbättras också det förebyggande arbetet på fartygen, eftersom man kan identifiera riskerna tillsammans och på så sätt minimera dem innan de kan förverkligas.

Sådant arbete kan vara att planera underhållet på fartyget eller att ha regelbundna säkerhetsövningar. Det blir lättare att bygga upp förtroendet tillsammans när man sköter säkerhetsrelaterade frågor på ett öppet och konstruktivt sätt och när besättningen kan lita på att deras säkerhet och välmående alltid står högst upp på arbetsgivarens lista över prioriteringar.

Gemenskap allt viktigare till sjöss

Gemenskap underlättar inte bara vardagen i sjömannens arbete, utan är också en resurs som gör att man orkar bätra i jobbet. När besättningen känner att de är en del av en nära och fungerande gemenskap är de mer redo att möta utmaningar i arbetet och stötta varandra i svåra stunder.

Visste du...?

"Studier visar att en stark arbetsgemenskap förbättrar trivselen på jobbet och minskar den psykiska belastningen. Det är särskilt viktigt inom sjöfarten där gränsen mellan jobb och fritid lätt grumlans under långa arbetsperioder."

Samarbetet inom arbetarskyddet stöder gemenskapen på många sätt, då delaktigheten förbättras när varje medlem i fartygets besättning får vara med och utveckla säkerhetsförfarandena och känner sig som en del av lösningen, inte bara föremål för regler. Samspelet bör alltid lyftas fram i fo-

kus, eftersom en öppen samtalskultur gör att man kan ingripa i eventuella problem i tid och tillsammans. Det minskar mängden konflikter och förbättrar arbetsmiljön.

Och det ska inte heller bara vara tomt prat, utan man ska skapa en äkta gemenskap: Regelbundna gruppfunktioner, som gemensamma måltider eller fritidsaktiviteter, stärker besättningens känsla av tillhörighet, vilket också återspeglas på arbetet.

Affektiv ergonomi inom sjöfarten

Affektiv ergonomi skänker arbetarskyddet en mänsklig dimension. Det fokuserar på arbetstagarnas känslor, upplevelser och humör, vilket är särskilt viktigt i miljöer som sjöfarten där isolering och stress kan påverka det psykiska välbefinnandet.

Till sjöss kan affektiv ergonomi innebära t.ex. att arbetsutrymmena på fartyget designats för att vara trivsamma och minska stress. Bra belysning, en kontrollerad ljudvärld och praktiska lokaler påverkar humöret avsevärt. Man ska erbjuda möjligheter att återhämta sig, som trivsamma vilorum, gymutrustning eller möjlighet till gemensamma fritidsaktiviteter. Man ska utveckla kommunikationsmedel som arbetstagarna

kan använda för att hålla kontakten med sina anhöriga, vilket minskar känslan av isolering.

Visste du...?

"När arbetsmiljön är sådan att man kan hantera sina känslor och ha positiva upplevelser blir arbetstagarna mer motiverade och produktiva."

Resultatet är en gemensamt uppbyggd säkerhetskultur

Samarbete inom arbetarskyddet utgör ryggraden inom sjöfarten och andra krävande yrken. Det samlar besättningen kring ett gemensamt mål: en säker, välmående och fungerande arbetsmiljö. Gemenskap, öppen samverkan och ergonomi som tar hänsyn till de mänskliga behoven ger inte bara mervärde, utan är en nödvändighet.

När varje arbetstagare känner sig som en del av lösningen förvandlas säkerheten från att vara regler till ett sätt att agera i vardagen. Tillsammans kan vi skapa arbetsplatser där var och en av oss kan arbeta säkert och komma hem friska – även i de utmanande förhållandena till sjöss. ↓

Jani-Pekka Leino

Författaren är specialsakunnig vid Arbetarskyddscentralen

Työsuojelukoulutusta merenkulkijoille

Merenkulkualan työsuojelun peruskurssi tulee taas!

Kurssi antaa valmiuksia käytännön työsuojeluun aluksilla. Aiheita ovat muun muassa:

- työsuojelun perusta, vastuut ja yhteistoiminta
- työn vaarojen selvittäminen ja arviointi
- terveyden ja turvallisuuden osa-alueet
- työkuormituksen hallinta ja työkyvyn edistäminen
- työsuojelun kehittäminen

Kurssi järjestetään Helsingissä 18.–20.3.2025

Lue lisää ja ilmoittaudu: www.ttk.fi/koulutus

Työturvallisuuskeskus ry • Työpajankatu 13 A, 00580 Helsinki

Ingen Panama utan kanalen

USA:s projekt för att bygga kanalen ledde till födelsen av dagens Panama.

TEXT ARTO JOKELA BILD SHUTTERSTOCK



Panamakanalen stod klar 1914 och är en av de viktigaste vattenvägar i världen. Kanalen är 82 km lång och förkortar sjövägen mellan Atlanten och Stilla havet med ca 13 000 km. Utan den skulle fartygen behöva åka runt Sydamerika.

Fraktrafiken ökar och torkan prövar

Byggandet av kanalen påbörjades av fransmännen. Projektet gick inte som förväntat och 1889 tvingade flera olyckor, en finansieringskris och en korruptionsskandal Frankrike att överge projektet. År 1903 köpte USA det oavslutade kanalbygget för 40 miljoner dollar. Det är ca 1,4 miljarder dollar i dagens pengar, ungefär lika mycket som världens största kryssningsfartyg i Oasis-klass kostar.

I början av 2000-talet passerade ca 10 000–12 000 fartyg kanalen per år. Utbyggnaden av Panamakanalen slutfördes 2016 och innebar att ännu större s.k. Neo-

panamax-fartyg kunde använda kanalen. Utbyggnaden ökade inte antalet fartyg dramatiskt, men de större fartygen bar betydligt större laster. Sedan 2016 har fraktmängden ökat med ca 60 procent. Containertrafiken har varit ett av de största tillväxtområdena. Majoriteten av trafiken på kanalen utgår ifrån eller åker till hamnar i USA. Kina är tvåa och Japan trea.

Förutom lågkonjunkturen inom den globala handeln har klimatförändringarna påverkat fraktvolymer de senaste åren. Torka har gjort att vattennivåerna i kanalen sjunkit, vilket har begränsat fartygens djupgående och lastkapacitet.

Tidigare del av Colombia

Panama har ca 4 miljoner invånare och ligger på den smalaste delen av Centralamerika på ett näs mellan Karibiska havet och Stilla havet. Landet är en tidigare spansk koloni och var en del av Colombia 1821–1903.

Eftersom USA tyckte att Colombia ställde alltför stränga villkor för byggandet av kanalen inledde man en plan för att frigöra landet från Colombia. Med stöd av USA blev Panama självständigt den 3 november 1903. Efter självständigheten överlämnade landet kanalzonen till USA. Man kan alltså konstatera att staten Panama inte skulle existera i sin nuvarande form utan Panamakanalen.

Förutom för handel är kanalen viktig strategiskt och geopolitiskt sett. Den gör bl.a. att USA snabbt kan förflytta sin flotta mellan Atlanten och Stilla havet och minskar avståndet för förflyttningar av trupper och resurser avsevärt. Kontrollen över kanalen ger Panama större inflytande i förhållande till sin storlek även inom den internationella politiken.

USA följer aktiviteten på kanalen

De första amerikanska baserna avsedda att skydda kanalen färdigställdes på Atlantsidan

1915 och på Stillahavssidan 1916. Under andra världskriget, efter att Japan anfallit Pearl Harbor i december 1941, stationerades tiotusentals amerikanska soldater i Panama.

Förändringen i kanalförvaltningen började 1977 när USA:s president **Jimmy Carter** undertecknade Panamakanalfördraget. Med det överlämnades kontrollen över kanalen till Panama den 31 december 1999. I och med fördraget tog USA också bort sin militärbas nära kanalen. I dag ansvarar Panama för kanalens säkerhet. Panamas kanalmyndighet (Panama Canal Authority, PCA) ansvarar för dess verksamhet. USA fortsätter dock att följa aktiviteterna och säkerhetssituationen på kanalen och har behållit rätten att försvara kanalen ifall det skulle behövas.

USA störtade militärjuntan och sin gamla allierade

Vid årsskiftet 1989–1990 ingrep USA militärt i Panamas frågor och ockuperade sta-

den Panama och arresterade sin tidigare allierade, ledaren för militärjuntan, **Manuel Noriega**. Han misstänktes för penningtvätt och narkotikahandel. En drogrättegång hade också inletts mot Noriega i USA.

Noriega hade också visat sig vara till synes opålitlig som allierad och det sades att han bl.a. hade kontaktat Kuba. Tidigare hade Noriega hjälpt till att leverera vapen till högerstyrkorna i El Salvador och Nicaragua. Från 1968 till 1989 var Panama en militärdiktatur.

Kanalen tillbaka till USA?

Donald Trump, som blev USA:s president den 20 januari, tog i slutet av december upp frågan om att återlämna Panamakanalen till USA och hotade att erövra den med våld vid behov. Samtidigt tog han upp kontrollen över Grönland.

En av anledningarna till att ta kontrollen över Panamakanalen sade han vara dess

användningsavgifter, som han beskrev som "extremt orättvisa". Panamas president **José Raúl Mulino** dömde ut förslaget med en gång med orden "Varje kvadratmeter av Panamakanalen och dess angränsande område tillhör Panama". Trump fortsatte debatten på sin kanal *Truth Social* genom att konstatera "vi får väl se". Trump hänvisade också till Kinas inflytande och sade att USA är den största användaren av kanalen och att 70 procent av dess trafik går till eller från amerikanska hamnar.

Trump är inte den första amerikanska presidenten som tar upp frågan om kontroll över Panamakanalen. **Ronald Reagan** talade också om att återlämna den till USA. Hans inställning var däremot i slutändan pragmatisk och han gjorde inga invändningar när kanalen överlämnades till Panama i slutet av 1999. ↓



Monroedoktrinens återkomst

Enligt den tvåhundra år gamla intressesfärdoktrinen är världen uppdelad i öst och väst, och hela Amerika tillhör USA:s intressesfär.

TEXT ARTO JOKELA BILD GETTY IMAGES OCH LINDA TAMMISTO

När det gäller kontrollen över Panamakanalen handlar det inte bara om att kontrollera kanalen, utan om en bredare helhet som hänger ihop med stormakternas traditionella intressesfärstänkande samt konkurrensen om kontrollen över världens handelsvägar. Det menar **Teivo Teivainen**, professor i världspolitik vid Helsingfors universitet.

Teivainen pejar USA:s president **Donald Trumps** tal om sin huvudidé "Make America Great Again" och funderar på att ordet *Great* i regional och geografisk mening kanske har förbisett lite.

– Här kan USA återgå till den drygt 200 år gamla s.k. Monroedoktrinen, till 1823. Då delade president **James Monroe** upp världen i en östlig och västlig maktsfär, konstaterar Teivainen.

Enligt Monroedoktrinen omfattar den amerikanska inflytandesfären Syd- och Nordamerika. Andra länders försök att ta makten i området kommer att tolkas som

fientliga och förhindras vid behov militärt. Enligt doktrinen ingriper inte USA i saker som rör Europa.

Teivainen anser att Trumps tal om Panamakanalen, Grönland och Kanada som en delstat i USA närmar sig Monroedoktrinen.

Konkurrerande kanalprojekt med kinesiskt stöd

I samband med kontrollen över Panamakanalen har det talats om Kinas delaktighet i förvaltningen av kanalen genom mellanhänder. Panama har avvisat påståendena.

Teivainen tror dessutom inte att Panama egentligen har kontaktat Kina, även om de etablerade diplomatiska förbindelser med Kina 2017. Istället hamnar Kinas aktivitet när det gäller att bygga ut och kontrollera handelsvägarna nära USA:s intressesfär och stärker Kinas strategiska position. Ett sådant projekt är t.ex. det projekt för att bygga en kanal genom Nicaragua från Atlanten till Stilla havet i syfte att konkurrera med

Panamakanalen som inleddes 2013 av en kinesisk investerare och som numera ligger på is. Grönland är också viktigt i fråga om sitt geopolitiska läge.

Teivainen säger att det är svårt för politiker att förhålla sig till Trumps tal. Finns det någon businessstanke bakom det och försöker han få till en bra deal i intressesfäruppdelningen med t.ex. Kina i Taiwanfrågan? Eller försöker han i allmänhet stärka USA:s eller sin egen ställning? Det syns också i de västerländska politikernas kommentarer. I allmänhet fördömer man – även i Finland – intressesfärstänkandet och talen om att stärka sina egna intressesfärer som fientliga. Då det gäller en allierad, USA:s president dessutom, är man noggrannare med hur man uttrycker sig. Det finns enligt Teivainen en viss typ av *Mauno Koivisto*-liknande tänkande i det. Vi provoceras inte när vi blir provocerade. Vi är bara tysta, ungefär som vi gjorde en gång i tiden med Sovjetunionen.

– Jag kallar det säkerhetspolitisk reaktionsflexibilitet. ↓



Teivo Teivainen

Länsi-Suomen osasto / Västra Finlands avdelningen

Osaston yhteisiä hetkiä.



Tervetuloa
mukaan
toimintaan!
lansisuomi.smu.fi



< Teatterireissu Seinäjoelle.

Ändringar i FFC:s förbundstjänster på Åland

MED ANLEDNING AV FFC:S omställningsförhandlingar och organisationsförändringar har de separat finansierade funktioner som genomförts tillsammans med förbunden blivit en del av FFC:s ordinarie verksamhet. Som en del av denna förändring har FFC tagit över ansvaret för förbundstjänsterna på Åland.

Från mitten av januari 2025 ansvarar region- och organisationsexpert **Kristiina Linna** för förbundstjänsterna på Åland och FFC:s svenskspråkiga verksamhet. Kristiina ansvarar för FFC:s intressebevakning, påverkansarbete, organisationsverksamhet, samarbete med utbildningsanordnare samt samarbetet med andra organisationer och myndigheter på Åland.

KONTAKTUPPGIFTER:

E-post: [kristiina.linna\(at\)sak.fi](mailto:kristiina.linna(at)sak.fi)

Telefon: 044 430 9766

FFC:s regionkontor på Åland:

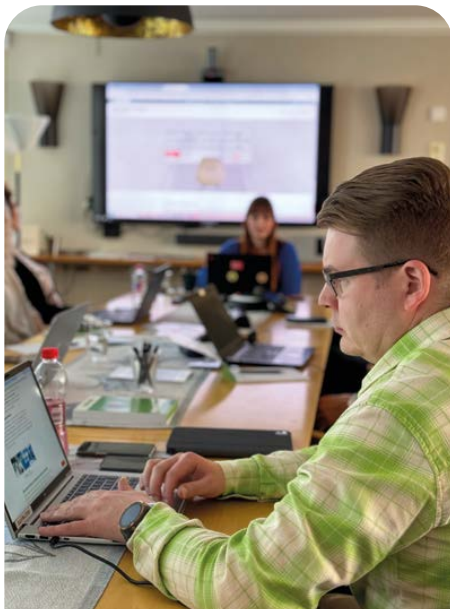
Statens ämbetshus
Torggatan 16 C
22100 Mariehamn

Ammattiosastojen kotisivupäivä

Merimies-Unioni järjesti viime vuoden lopussa kaikille kiinnostuneille ammattiosastoille kotisivukoulutuksen, jonka aikana perustettiin ammattiosastoille omat kotisivut tai päivitettiin vanhoja sivuja uuteen versioon. Tilaisuudessa kouluttajana toimi **Kaktu Kuparinen** Yhdistysavaimesta.



Etelä-Suomen osastosta Jari Aho ja Kimmo Riivari ja kouluttajana Kaktu Kuparinen. Pöydän päässä Lars-Olof "Lasse" Åkerlund Ahvenanmaan osastosta.



Etelä-Suomen osaston puheenjohtaja Kimmo Riivari.



Satama-alan osastosta Juha Vesa Porin satamasta (vas.) ja Marko Taipalus Naantalin satamasta.



Kurssin ideoisijana toimi Eino Leppänen Sisä-Suomen osastosta (takana). Itäkustin osastosta Anne Vuorijärvi, Katja Kettunen ja Marjo Heikkinen (oik.).

Merimies-Uniönin ammattiosastot:

- Sisä-Suomen osasto (001)**
sisasuomi.smu.fi
- Pohjoisen osasto (002)**
pohjoisosasto.smu.fi
- Satama-ala (003)**
satama-ala.smu.fi
- Ahvenanmaan osasto (005)**
aland.smu.fi
- Lounais-Suomen osasto (006)**
lounaissuomi.smu.fi
- Itäkustin osasto (007)**
itakusti.smu.fi
- Länsi-Suomen osasto (008)**
lansisuomi.smu.fi
- Etelä-Suomen osasto (009)**
etalasuomi.smu.fi
- Matkailu- ja Huolinta-ala (010)**
- Laivan Viihdeammattilaiset (011)**
laivanviihdeammattilaiset.smu.fi



Länsi-Suomen osastosta Marika Norrgård (vas.) ja Riitta Timonen.

ÅLANDS AVDELNINGEN

VÄRMÖTE 3.4.2025, MARIEHAMN
Ålandsavdelningen håller värmöte den 3 april kl 16.00 i ABFs local, Ålandsvägen 40, Mariehamn. Möjlighet att delta digital. För deltagande ring, Eija 045 7361 3781. Efter mötet bjuder avd på middag. Välkomna!

SISÄ-SUOMEN OSASTO

PILKKITAPAHTUMA 29.3.2025
Tervetuloa osaston perinteiseen koko perheen pilkkitapahtumaan 29.3.2025! Pilkittäään Suurjärvellä klo 10.00-12.00, jonka jälkeen ruokailu Tanhuvaaran urheiluopistolla. Osasto tarjoaa ruokailun ja kylpylässä käynnit pilkkimisen jälkeen. Ilmoittautuminen toivottavaa, jotta Tanhuvaaran keittiö osaa varautua riittävään ruokailijamäärään. (Ilmoittautumiset: sisasuomi.smu.fi > Yhteystiedot > Ilmoittautumislomake)

KEVÄTKOKOUS 29.3.2025
Tervetuloa Sisä-Suomen osaston kevätkokoukseen Tanhuvaaran urheiluopistolle 29.3.2025 klo 13 alkaen! Käsiteltävinä asioina perinteiset kevätkokous asiat.

Osasto tarjoaa lounaan Tanhuvaaran urheiluopistolla, ennen kevätkokousta klo 12.30. Ilmoittautuminen toivottavaa, jotta Tanhuvaaran keittiö osaa varautua riittävään ruokailijamäärään. (Ilmoittautumiset: sisasuomi.smu.fi > Yhteystiedot > Ilmoittautumislomake)

POHJOISEN OSASTO

KEVÄTKOKOUS 7.6.2025, OULU
Tervetuloa Pohjoisen osaston kevätkokoukseen 7.6.2025 klo 14.30 alkaen Scandic Oulu Stationiin Ouluun. Hallituksen kokous pidetään kello 13. Tervetuloa!

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

KEVÄTKOKOUS 24.4.2025
Lounais-Suomen osaston (006) kevätkokous pidetään torstaina **24.4.2025 klo 16.00** alkaen osoitteessa Maariankatu 6 b, 5. krs. 20100 Turku. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset ja muut esille tulevat asiat. Kokouksen jälkeen ruokailu. Sitovan ilmoittautumisen yhteydessä mainitse ruokavalio (liha/kala) **10.4. mennessä** s-postiin: smu.osastoo06@gmail.com

HENRY NIELSEN NOSTALGIA -RISTEILY XIII

Syvien ja suolaisten valtamerien skönöjen risteily kaikista varustamoista

Viking Line M/s Cinderella 5.5.-7.5.2025

Lähtöselvitys, Katajanokka 5.5. klo 15.30, Matkakoikien toimipiste (terminaalissa)

Helsinki - Tukholma 5.5.2025
klo 17.15 - 10.00 LT (06.05.)

Tukholma - Helsinki 6.5.2025
klo 16.30 - 10.10 LT (07.05.)



VARAUKSET, HYTTIHINNAT JA MUUT RISTEILYTIEDOT MATKAPOJILTA:

Matkaporjat Oy, Sari Huuskonen, puh: 010 2323 424
E-mail: sari.huuskonen@matkaporjat.fi

Lisätietoja ja terveisin:
Convoker Wintio
E-mail: wintio1949@gmail.com
(Lähetätkää myös omat yhteystietonne tänne.)
Tel: 040 593 2105

IN MEMORIAM

Hannu Kalevi Niemelä

s. 11.8.1944
k. 11.1.2025

Hannu työskenteli ikänsä merillä. Vielä viimeisinä päivinä hän toivoi pääsevänsä vielä merille. Hän oli todellinen merimies! Merille hän pääseeikin, kun viimeinen toive oli että hänen tuhkinsa siroitellaan Kotkan Katariinanniemen Ankkuriluodolla. Tuhkat siroitellaan keväällä jäiden väistyttyä.

*Lämmöllä muistaen ja kaivaten,
Monica, Ebba, Mika, Miska, Matias,
sukulaiset, ystävät, työkaverit*

KULTAMERKIT/GULDMÄRKERNA

Aimo Kujala
Mikko Kapanen
Marko Lehtonen
Päivi Rantala
Marion Majström

Turun työllisyysalue MERITYÖNVÄLITYS

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

Åbo sysselsättningsområde SJÖMANSFÖRMEDLING

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



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2025

Luottamusmiesten peruskurssi 3.3.–6.3.
Luottamusmiesten jatkokurssi I 7.4.–10.4.
Luottamusmiesten täydennyskurssi 20.5.–21.5.
Luottamusmiesten jatkokurssi II 22.9.–25.9.
Luottamusmiesten täydennyskurssi 21.10.–22.10.

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Heikki Karla
p. 050 435 6094
heikki.karla@smu.fi

Förtroendemannautbildning 2025

Grundkurs för förtroendemän 3.3.–6.3.
Fortsättningskurs för förtroendemän I 7.4.–10.4.
Kompletteringskurs för förtroendemän 20.5.–21.5.
Fortsättningskurs för förtroendemän II 22.9.–25.9.
Kompletteringskurs för förtroendemän 21.10.–22.10.

Vidare uppgifter om förbundets utbildningsverksamhet ges av:

Heikki Karla
tel. 050 435 6094
heikki.karla@smu.fi

Merimies-Unioni

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

VAIHDE +358 (0) 9 615 2020
www.smu.fi

SÄHKÖPOSTI etunimi.sukunimi@smu.fi
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 förnamn.efternamn@smu.fi
ÖPPETTIDER Vardagar kl. 9–15

AVOIN TYÖTTÖMYSSKASSA A-KASSA

PL 116
00531 Helsinki
a-kassa.fi

PUHELINPALVELU
020 690 455

Puhelinpalvelun aukiolot
ma klo 8.30–15
ti klo 8.30–15
ke klo 8.30–12
to klo 8.30–12
pe klo 8.30–12

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

ÖPPNA ARBETSLÖSHETSKASSAN

PB 116
00531 Helsingfors
a-kassa.fi/sv

TELEFON TJÄNST
020 690 455

Öppettider för telefon tjänsten
mån. 8.30–15
tis. 8.30–15
ons. 8.30–12
tors. 8.30–12
fre. 8.30–12

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

HENKILÖKUNTA / PERSONAL

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

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

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

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

Asiantuntija / Ombudsman
Matias Widjeskog
050 544 0174

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

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

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

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

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

Talous- ja jäsen sihteeri
Kirsi Kostainen
(09) 615 20 217

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

Taloudenhoitaja/Ekonom
Jussi Katajainen
050 526 1965

Taluspäällikkö / 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

Vaasa / Vasa
Sepänkyläntie 4, 65100 Vaasa
Smådsbyvägen 4, 65100 Vasa