

M

4/2024

ERIMIES

SJÖMANNEN

Energia-
tehokkuudenprofessori
(LUT) Jero Ahola:

**Metanoli ja
ammoniakki ovat
tulevaisuuden
laivapolttoaineet**

Gotlannin Visby vie hansakaupungin tunnelmaan

Gotlands Visby bjuder på medeltida stämmning



4 Itämeri: Pinnan alaista toimintaa sekä isompia ja pienempiä turvallisuusuhkia.



26 Hanna Rentola kirjoitti Laivakirja-romaanin, jossa matkustajalaivan myymälällä on keskeinen rooli.

20

Päällikkö Petri Ekholm purjehti M/s Katarina-laivalla (Royal Line) Helsingin Kuivasaareen.



sisältö | innehåll

- 4 Ukrainan sodan militarisoima Itämeri
- 7 Koko merialan houkuttavuus keskeistä
- 9 Ahvenanmaan saaristoliikenteessä aloitti uusi varustamo
- 13 Haku Unionin mökkeihin kevätkaudelle 2025
- 14 Työvoimapalvelut vuodenvaihteessa valtiolta kunnille
- 19 Vertailussa erilaiset käyttövoimat
- 20 Suomen suurin tykki seisoo Helsingin Kuivasaareessa
- 22 Palkkataulukot
- 24 Lähetä jouluterveiset
- 26 Hanna Rentolan Laivakirja
- 38 Metsäyhtiöiden pitäisi nähdä metsä puilta
- 39 Framtidens vinnare är de företag som följer principerna om god företagsetik
- 40 Östersjön, militariserad av kriget i Ukraina
- 43 Ansökningsen om Unionens stugor vårperioden 2025
- 50 Axferries – ett nytt rederi i Ålands skärgårdstrafik
- 54 Arbetskraftstjänsterna övergår från staten till kommunerna vid årsskiftet
- 56 Metanol och ammoniak är framtidens fartygsbränslen
- 60 Lönetabellerna
- 63 Sjömannen frågar, juristen svarar

Tulevaisuuden voittajia ovat hyvää yritysetiikkaa noudattavat yritykset

Yrityksiltä odotetaan tänä päivänä ympäristövastuullisuutta. Jos yrityksen puheet ja teot eivät kohtaa, yritys saattaa joutua kovaankin myrskynsilmään toiminnastaan. Hyvä esimerkki on Stora Enson raakutuho, joka nosti Suomen kruununjalokiven – metsäteollisuuden – toiminnan suuren yleisön tietoon. Metsäteollisuudesta perattavaa löytyisi varmasti laajeminkin, kuten Kemian biotuotetehtaan kuljetukset, jotka hoidetaan suurilla Kiinan valtio-omisteen Cosco-varustamon aluksilla.

Yrityksiltä odotetaan tänä päivänä ilmastotekojen lisäksi vastuullisuutta. Mediassa on alkanut näkyä arvovaltaisten ajattelijoiden ulostuloja, joissa he nostavat keskiöön yritysetiikan: vain yritykset, jotka noudattavat toiminnassaan hyvää ja vastuullista toimintaa tulevat menestymään tulevaisuudessa. Puolestaan ne yritykset, jotka laiminlyövät hyvät eettiset toimintatavat, tulevat häviämään markkinoilta.

Sana yritysetiikka kannattaa painaa siis kultaisin kirjaimin mieleensä ja alkaa viimeistään nyt valmistautua toimiin, joilla yritys takaa sen että se kuuluu tulevaisuuden menestyviin eikä häviäjiin.

Ilmastonmuutoksesta ja ympäristöasioista alettiin puhua vähän 1980-luvulla ja vähän enemmän 1990-luvulla. Vielä tuolloinkin ilmastonmuutos oli monille abstrakti ja kaukainen termi, jota ei oikein ymmärretty – saati uskottu – olevan ovelta. Nyt elämme todellisuudessa, jossa Keski-Eurooppa on syksyllä 2024 ennätysellisten tulvien kourissa ja ihmisten koko omaisuuden on vienyt virta mennessään.

Suomalaisessa merenkulussa tilanne on ilmasto- ja ympäristökysymysten osalta valoisa. Lapsi ei ole mennyt pesuveden mukana, vaan suomalaiset varustamot ovat uusineet tonnistoaan maailman ympäristöystävällisimmäksi ja vähäpäästöisimmäksi sitä tahtia, että on aika luopua suomalaisesta nöyryydestä ja tehdä päästöttömästä merenkulustamme entistä suurempi valtti maailmalla. USA:n presidentti Joe Biden allekirjoitti loppukesästä sopimuksen arktisen yhteistyön tiivistämisestä USA ja Suomen välillä. Sopimus tarjoaa Suomelle tuhannen taalan paikan tuoda esiin omaa osaamistaan. Tilaisuutta ei saa päästää hukkaan: opetellaan suuren maailman elkeet, mutta pidetään kiinni suomalaisesta rehellisyydestä: se mitä sanotaan, on totta ja mies vastaa puheistaan.

Merikuljetukset ovat yksi osa suurta maapallon ympäri ulottuvaa logistiikkaketjua. Suomalaiset varustamot ovat vihreässä siirtymässä etujoukoissa ja tavoitteesta tulee pitää kiinni. Jos Suomi alkaa peruuttaa ilmastotoissaan, Kiina kyllä kiirii ohitse. Kiina ei ole vihreän teknologian hankkeissa enää mikään takapajula, vaan tätä meinoa maailman johtavimpia valtioita.

Yritysetiikka ei ole Kiinassa kuitenkaan parhaalla mahdollisella tolalla. Työntekijöiden työolosuhteet ovat heikot, eikä ihmisoikeuksia tunneta. Yrityksiltä odotetaan kuitenkin yritys vastuullisuutta ja eettisyyttä. Tuotanto-oloihin ja työehtoihin tulee kiinnittää huomiota. Lukuisat tuotteet tulevat tänä päivänä postiimme ”Kiina-kaukapaista”, mutta miten ja millä työehdoin, siihen tulisi kiinnittää huomiota.

Laivaukset ovat pisin ja merkittävin osa pitkää logistista ketjua. Menestyvät yritykset ja varustamot perustavat toimintansa arvoihin, jotka ovat eettisesti kestäviä. Merimiesten työolosuhteiden ja työhyvinvoinnin sekä palkkauksen tulee olla kunnossa. Aina näin ei ole. Heikoimmat työehdot ovat usein mukavuuslippujen alla työskentelevillä merenkulkijoilla. Mukavuuslippulaivat kuljettavat rahtia myös Suomen satamiin ja kilpailevat suomalaisten varustamoiden kanssa kuljetuksista. Mukavuuslippulaivat ovat monesti heikompi-kuntoisia kuin suomalaisten varustamoiden alukset.

Merenkulku on globaali ala ja kilpailu on kovaa. Haasteista huolimatta suomalaiset varustamot ovat sitoutuneita vihreään siirtymään ja uusivat tonnistoaan minkä vain kynnelle kykenevät. Ilmasto- ja ympäristöasioissa olemme jo hyvällä matkalla. Suomalaisen varustamoiden on aika ryhtyä panostamaan etujoukoissa myös hyvään yritysetiikkaan, sillä tulevat sukupolvet edellyttävät yrityksiltä vastuullisuutta ja läpinäkyvyyttä. Ilmastonmuutos oli eilen matkalla, mutta tänään ovelta. Niin tulee olemaan myös yritysetiikka.

Aloitetaan matka hyvään ja vastuulliseen yritystoimintaan jo tänään ja ollaan tässäkin asiassa etujoukoissa. Merenkulusta on luotava ammatti, jolla saadaan houkutelua uusia ja pidettyä nykyiset osaajat alalla. Suomalainen merenkulku luo ehdottomasti parempaa huomista, joka on kilpailuvaltti myös maailmalla. 🇫🇮

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY

MERIMIES
SJÖMANNEN
2024/4

FINLANDS SJÖMANS-UNION FSU RF

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

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

VAIHDE • VÄXEL
+358 (0)9 615 2020

KOTISIVUT • HEMSIDOR
www.smu.fi

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

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

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

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

KANNEN KUVASSA TARJOILIJAJA MINNA-STIINA SAARISTO-VELLINKI
M/S GABRIELLA-LAIVALTA

KUVA SAANA LAMMINSIVU

MERIMIES – SJÖMANNEN
ILMESTYMISAIKATAULU 2024 • TIDTABELLEN

nro	aineisto toimituksessa material i redaktion	ilmestyminen utges
5	18.11.	20.12.

Itämeren kriittisen infrastruktuurin
turvallisuus

Marko Laaksonen, kommodori, Merivoimien esikunta;
Anssi Kärkkäinen, ylijhtaja, Traficom, Kyberturvallisuuskeskus;
Jukka Etelävuori, vanhempi varautumisasiantuntija, Huoltovarmuuskeskus;
Sauli Hievanen, osakas ja johtava asiantuntija, Miltton Networks;
Jarkko Paavola, johtava yliopettaja, tutkimusvastaava, Turun
ammattikorkeakoulu
Ari Welling, toimittaja, Yle Turku



Ukrainan sodan militarisoima Itämeri: Pinnan alaista toimintaa sekä isompia ja pienempiä turvallisuusuhkia

Itämeren kriittisen infrastruktuurin turvallisuutta pohdittiin Turussa elokuun lopussa. Armeijan ja siviiliasiantuntijat totesivat, että turvallisuusuhkia on viljalti, hyvänä esimerkkinä kaasuputki Balticconnectorin katkaisu lokakuussa 2023.

TEKSTI JAAKKO TAKALAINEN KUVAT ILKKA HEINO

Eurooppa-foorumiin kokoontuneita asiantuntijoita edustivat kommodori **Marko Laaksonen** Merivoimien esikunnasta, ylijhtaja **Anssi Kärkkäinen** Traficomin (entinen Liikenne- ja viestintävirasto) Kyberturvallisuuskeskuksesta, vanhempi varautumisasiantuntija **Jukka Etelävuori** Huoltovarmuuskeskuksesta, johtava asiantuntija **Sauli Hievanen** Miltton Networksista sekä yliopettaja ja tutkimusvastaava **Jarkko Paavola** Turun ammattikorkeakoulusta.

Tämä asiantuntijajoukko kertasi maamme asemaa Itämerellä: Suomi on käytän-

nössä saari ja yhteiskuntamme on riippuvainen Itämeren kriittisen infrastruktuurin, yhteiskunnalle elintärkeiden yhteyksien ja rakenteiden, toiminnasta. Yli 95 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta kulkee meriteitse ja merenalaiset tietoliikennetyhteydet yhdistävät Suomen maailman tietoverkkoihin. Lisäksi merelle kasvaa kovaa vauhtia merituulipuistoja.

Pohjalla helppo operoida salaa

Merivoimien mies Marko Laaksonen selvitti rauhallisesti mikä kaikki on muuttunut Venäjän 2014 suorittaman Krimin valtauksen

ja varsinkin Venäjän 2022 aloittaman Ukrainan hyökkäyssodan jälkeen.

– Sanoisinko, että kaikki on muuttunut. Vuosikymmen sitten ei olisi voinut kuvitellaakaan, että puolustusvoimien henkilö olisi kertomassa Suomen kriittiseen infrastruktuuriin kohdistuvista uhista, totesi Laaksonen.

Hän tähdensi, että keskinäisriippuvaisessa Euroopassa on varauduttava monenlaisen vaikuttamiseen, niin suoraan fyysiseen vahingoittamiseen kuin kybervaikuttamiseen.

– Vaikuttamisen mahdollisuuksia on monia, koska pinnan alla tekemisistä ei jää hel-

<

Merialan asiantuntijat kokoontuivat Turun Eurooppa-foorumiin pohtimaan Itämeren tärkeiden rakenteiden turvallisuutta. Vasemmalta: Marko Laaksonen, Anssi Kärkkäinen, Jukka Etelävuori, Sauli Hievanen ja Jarkko Paavola. Puhujakorokkeella Toni Joutsia selvittää Balticconnector-kaasuputken katkaisua.

posti jälkiä. Ja muutenkin merenpohja on täydellinen hybridisodan ympäristö, koska infrastruktuurin suojeleminen on vaikeaa ja kallista. Tekijälle merellinen haitanteko taas on edullinen ja huomaamaton tapa vaikuttaa, Laaksonen sanoi.

Koska Balticconnector-kaasuputken katkaisu oli niin selkeä elintärkeään rakenteeseen kohdistunut isku, hän oli tuonut ”siipimiehekseen” Merivoimien merioperaatiokeskuksen operaatiopäällikön komentaja **Toni Joutsian**. Tämä selvitti kaasuputken katkaisun sotilaallisesti ja kellontarkasti (katso oheisjuttu).

Lisää älyä valvontaan

Traficomin Anssi Kärkkäinen tähdensi meren pohjassa olevien tietoliikennekaapeleiden tärkeyttä Suomelle. Yli 90 prosenttia tietoliikenteestä, yhteydestä muuhun maailmaan, kulkee meren pohjassa.

– Ei vain fyysinen puuttuminen kaapeleihin ole uhka, myös kyberturvallisuudesta on pidettävä huolta. Olemme tuoneet mahdollisimman paljon älyä valvontaan kuten etävalvonnan mahdollistavia sensoreita kaapeleihin, Kärkkäinen totesi.

Huoltovarmuuskeskuksen Jukka Etelävuori toi kyberturvallisuuden rinnalle Suo-

Vaikuttamisen mahdollisuuksia on monia, koska pinnan alla tekemisistä ei jää helpposti jälkiä. Ja muutenkin merenpohja on täydellinen hybridisodan ympäristö, koska infrastruktuurin suojeleminen on vaikeaa ja kallista.



Balticconnector yhdistää Suomen ja Viron kaasuverkoston

BALTICCONNECTOR-KAASUPUTKI kulkee Suomenlahden pohjassa ja yhdistää Inkoon ja Viron Paldiskin kautta kulkevat Suomen ja Viron kaasuverkot toisiinsa.

Yli 6400 meriputken yhteispaino on 36 000 tonnia. Niiden kautta on voitu siirtää 7,2 miljoonaa kuutiometriä kaasua päivässä.

Kaasuputki koostuu kolmesta osuudesta, joiden pituus on Suomen maaperällä 22 km, merellä 80 km ja Viron maaperällä 50 km.

Balticconnector-kaasuputken rikkoi *Newnew Polar Bear* -aluksen ankkuri lokakuun 7. ja 8. välisen yönä. Alus on 169 metriä pitkä ja hieman yli 27 metriä leveä konttialus, joka kuljettaa tavaraa pohjoista merireittiä pitkin Kiinan ja Venäjän välillä. Aluksen omistaa yksityinen kiinalainen Newnew Shipping -varustamo.

Kiina on myöntänyt Hongkongiin rekisteröidyn aluksen aiheuttaneen Suomen ja Viron välisen kaasuputken rikkoutumisen lokakuussa 2023, kertoo hongkongilainen lehti South China Morning Post.

Lehti kertoo, että kiinalaisviranomaisten mukaan aluksen aiheuttama putkivaurio oli vahinko, joka johtui voimakkaasta myrskystä.

men luonnolle koituvan uhan, kun Venäjään kohdistuvat pakotteet estävät turvallisen öljynkuljetuskaluston käytön.

– Venäjän käyttämä ”varjolaivasto” on vanhaa, keskimäärin 23 vuoden ikäisiä aluksia, eikä niitä ole vastuuvakuutettu asianmukaisesti. Onnettomuuden sattuessa vahinko Suomen luonnolle ja korvausvastuu rantavaltioille on valtava, totesi Etelävuori.

Tiukempi logistinen kytky länteen

Miltton Networksin Sauli Hievasen mukaan Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan on lisännyt merenkulun merkitystä Suomelle.

– Venäjän hyökkäyssodan ja idänkaupan sekä lentoliikenteen loppumisen myötä Suomi on joutunut kauemmaksi muusta maailmasta. Siksi meidän on kytkeydyttävä logistisesti vielä nykyistäkin enemmän länteen, Hievanen sanoi.

Hän halusi Suomen päättäjiltä ”isoja ratkaisuja”, jotta tähän saakka ”puoli-ilmaisit” Pietarin ja Moskovan meriliikennekonit voidaan korvata. Hievanen visioi rautatietunnelia Helsingistä Tallinnaan, siltaa Ahvenanmaan kautta Ruotsiin ja Vaasa-Uumaja-siltaa. Hänen mukaansa EU tukee tällaisia suuria hankkeita.

Turun ammattikorkeakoulun Jarkko Paavola kaipasi suomalaisten tietoliikenneryitysten vastuuta siitä, että Suomen laivaston teknologinen taso riittää uhkien torjumisessa.

– Tietoliikenteeseen kohdistuvien uhkien torjunta on uusimmissa laivoissa kunnossa. Mutta suuressa osassa vanhempia laivoja kyberturvallisuus ei vielä ole oikealla tasolla. Valtiovallan ohella varsinkin yritysten pitää satsata puutteiden korjaamiseen, sanoi Paavola. ➔



Tapaus kaasuputki Balticconnectorin katkaisu: ”Tiesimme syylliset klo 12:een mennessä”

Komentaja **Toni Joutsia** Merivoimien merioperaatiokeskuksesta selvitti yksityiskohtaisesti, kuinka Balticconnector-kaasuputken katkaisu tapahtui 7. lokakuuta 2023. Sunnuntaina 8. lokakuuta paine putkessa laski, ja putki suljettiin. Kaasuputkeen oli tullut reikä, joka sijaitsi 60 metrin syvyydessä Suomen talousvyöhykkeellä.

– Meillä oli alustava käsitys seuraavana päivänä sunnuntaina kello 12 mennessä, mitä Suomenlahdella Inkoon ja Viron Paldiskin välillä oli tapahtunut ja kuka oli vuodon aiheuttanut, toteaa Joutsija sotilaallisen täsmällisesti.

Hän kiittää yhteistyötä Viron ja Ruotsin puolustusvoimien ja rajavartioston kanssa. Merivoimat sai toimia Viron aluevesillä, ja pystyi vertailemaan putken vaurioita me-

rioperaatiokeskuksen vuoden vanhoihin valokuviin meren pohjasta. Myös tuoreista Nato-maista tarjottiin apua asian selvittämiseen.

– Löysimme niin sanotun savuavan aseisen putken katkaisusta. Rajavartiosto ja puolustusvoimat olivat kuin kaksi samanlaista hanskaa, yhteistyö oli saumatonta. Keskusrikospoliisi hoiti rikostutkimusta Suomessa, Joutsija sanoi.

Hänen mukaansa Viron suuret sähkösiirron isot kaapelit Estlink 1 ja 2 olisivat olleet seuraavaksi vaarassa, jos tuhotyön aiheuttaneen kiinalaisen Newnew Polar Bear -aluksen ankkuri ei olisi irronnut.

– Tapauksen opetus on, että hyvällä valvonnalla ja tapauksen nopealla selvittämisellä voi olla jatkossa vastaavia tapauksia ehkäisevä vaikutus, arvioi Toni Joutsija.



Tomi Joutsia

Huoltovarmuuskeskuksen Jukka Etelävuori: ”Suomen lippu on tärkeä, mutta koko merialan houkuttavuus keskeistä”

Vanhempi varautumisasiantuntija Jukka Etelävuori Huoltovarmuuskeskuksesta on huolissaan Suomen koko merellisen osaamisen tulevaisuudesta: jos ala ei vedä nuoria puoleensa, osaamisen taso laskee varmasti, mikä heijastuu laajalle yhteiskuntaan.

Turun EU-foorumiin osallistunut Jukka Etelävuori ei ole tyytyväinen nykyiseen osaamiseen tilaan Suomessa, puhumattakaan tulevasta kehityksestä.

– Toki se on tärkeää huoltovarmuuden kannalta, mikä lippu liehuu laivojen ahterissa kriisitilanteissa. Mutta ongelma on laajempi. Se koskee Suomen koko meriklusteria, toteaa Etelävuori.

Meriklusteri, merenkulku ja siihen liittyvä osaaminen, työllistää yli 50 000 henkilöä ympäri maata ja sen liikevaihto on yli 14 miljardia euroa.

Hän ottaa esimerkiksi merialan koulutuksen. Vaikka koulutusta annetaan neljässä oppilaitoksessa – Raumalla, Turussa ja Kotkassa sekä Maarianhaminassa Ahvenanmaalla – tilanne ei näytä hyvältä.

– Jos paras opiskelija-aines ei hakeudu merenkulkualan oppilaitoksiin, suomalaisten merimiesten taso laskee, ja se on Suomen meriosaamisen säilymisen kannalta vaarallista, Etelävuori pohtii.

Lisää vetovoimaa koulutukseen

Mitä meriosaamisen lasku sitten käytännössä tarkoittaa? Kun kaikkien merimiesten – niin päällystön kuin miehistönkin – osaaminen heikkenee, onnettomuusriskit kasvavat. Myös opettajien rekrytointi alan oppilaitoksiin vaikeutuu. Luotsijärjestelmän ylläpito hankaloituu, kun nykyisen suomalaisen 140 luotsin tilalle on vaikeampi saada osaavaa väkeä. Nykyisessä luotsijoukossa on noin yksi ulkomailla syntynyt. Osaavien valtion laitosten ja ministeriöiden virkamiesten löytäminen vaikeutuu, Etelävuori luettelee esimerkkejä.

– Myös väyliä ja satamien kunnossapitoon sekä kehittämiseen tarvitaan merialan osaamista.

– Päättäjien on panostettava merialan koulutuksen vetovoiman parantamiseen, muuten joudumme kuin huomaamatta vaikeaan tilanteeseen merialalla, sanoo Jukka Etelävuori. [↕](#)



Jukka Etelävuori suoritti diplomi-insinöörintutkintonsa kaukaa merestä Lappeenrannassa. Mutta veteen hänellä on ollut läheinen suhde pienestä pitäen. Tässä mies Aurajokirannassa.

Järjestöjohtajilla samat linjat EU:n turvallisuudessa Työelämän säätelyssä eri näkemykset

Kesän lopulla valtakunnan vaikuttajat kokoontuivat Turkuun Euroopan ja Suomenkin tilaa pohtimaan. EU-foorumilla kohtasivat myös ay-keskusjärjestöjen ja työnantajien EK:n johtajat. EU:n turvallisuudesta ja Ukrainan auttamisessa oltiin yhtä mieltä, mutta sääntelynpurkamisesta ei yhteistä säveltä löytynyt.

TEKSTI JAAKKO TAKALAINEN KUVAT ILKKA HEINO



EK:n Jyri Häkämiehen (vas.), Akavan Maria Löfgrenin, SAK:n Jarkko Elorannan ja STTK:n Antti Palolan näkemykset erosivat työelämän säätelyn osalta. Palola otti esille myös Suomen huoltovarmuuden turvallisuuskysymyksenä.

Keskusjärjestöjen SAK:n, STTK:n ja Akavan sekä Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n keskustelutilaisuudessa kysyttiin ”Uusi kausi Brysselissä – taipuvatko Suomi ja EU uuteen asentoon?”.

Viiden seuraavan vuoden kehityksestä keskustelivat puheenjohtajat **Jarkko Eloranta** (SAK), **Maria Löfgren** (Akava) ja **Antti Palola** (STTK) sekä toimitusjohtaja **Jyri Häkämies** (EK).

Yhteinen sävel ja sohva

Tilaisuuden puheenvuorojen jakaja Suomen EU-suurlähettiläs Markku Keinänen, kertoi muiden EU-maiden asiantuntijoiden päättäjien hämmästelevän, miten eri osapuolet – ay-liike ja työnantajajärjestöt – voivat istua sulassa sovussa ”samalla sohvalla”. Turussa järjestöjohtajilla oli omat

tuolit, mutta monesta asiasta oltiin yhtä mieltä.

Turvallisuudesta, joka oli pääpiirteittäin kuin sama kuin Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa, ei syntynyt erimielisyyttä.

– Ukrainan auttamisessa ei saa kitsastella, kuten aikaisemmin on vähän tehty. Venäjän ei saa antaa voittoa, tiivistä EK:n Jyri Häkämies muidenkin näkemykset.

Akavan Maria Löfgren lausui myös, että Suomen täytyy tukea Ukrainaa, että ”EU pääsee joskus laajenemaan itään eikä Venäjä pääse laajenemaan länteen”.

Huoltovarmuus on turvallisuutta

SAK:n Jarkko Eloranta halusi laskea turvallisuuteen myös työntekijän, palkansaajan toimeentulon ja työehtojen turvaamisen.

– Vihreän siirtymän ja kilpailukyvästä huolehtimisen on tapahduttava oikeuden-

mukaisesti. Samalla kun EU pitää kiinni ympäristönsuojelusta, myös ihmisistä on pidettävä huolta, Eloranta totesi.

STTK:n Palola myönsi, ettei turvallisuuspolitiikka ole hänen jokapäiväinen pohdiskelunaiheensa. Mutta Natoon kuulumisen lisäksi hän nosti esille Suomen huoltovarmuuden.

– Suomen huoltovarmuus on tehokas ja ainutlaatuinen järjestelmä. Valtio ja yksityiset yritykset tekevät yhteistyötä, että ruoka ja välttämättömät tarvikkeet pääsevät maahan. Suomen mallia voisi viedä muuallekin EU:hun, sanoi Antti Palola, joka työskenteli merillä 19 vuotta.

Palola toimi ennen järjestöuraansa kauppalausten miehistön jäsenenä 1977 – 1982 ja päällystössä vuosina 1982 – 1996, viimeksi merikapteenina.

Regulaatiota ja turvallisuutta

Siinä missä EK:n häkämies halusi luontoasioihin ”maltillista regulaatiota”, ja muualla yleisen sääntelyn vähentämistä, ay-liikkeen johtajat Eloranta ja STTK:n Antti Palola kanttasivat vastaan.

– Kolme pointtia EU:lle: turvallisuus on Ukrainan riittävää tukemista, oikeudenmukainen puhdas siirtymä ja kilpailukykyä investoinneista. Mutta ei regulaatiota eli sääntelyä vähentämällä ainakaan palkansaajien oikeuksien kustannuksella, sanoi Palola.

Hänen mukaansa osaamisessa ja koulutuksessa on Suomen turva kilpailukyvässä niin Euroopan sisällä kuin vaikkapa Kiinan kanssa. Myös vihreän siirtymän onnistumisessa on Palolan mielestä olennaista, että kansalaiset laajasti hyväksyvät sen.

– EU:ssa valtioiden on oltava valmiit sijoittamaan maanosan turvallisuuteen, ja se onnistuu vain, jos ihmiset kokevat EU:n omakseen ja ovat valmiit puolustamaan omaa maataan, Jarkko Eloranta totesi. ↓

Axferries – Ahvenanmaan saaristoliikenteessä aloitti uusi varustamo

Ahvenanmaan saaristoliikenteessä aloitti elokuussa uusi varustamo, Axferries, joka liikennöi Ahvenmaan maakuntalauttoja.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA ANNE SAARINEN / VASTAVALO

Uuden varustamon nimi on Ålands Skärgårdsrederi Ab, ja markkinointinimeltään Axferries. Ahvenanmaan maakuntahallitus omistaa uudesta yhtiöstä 50 prosenttia ja Finferries 50 prosenttia. Yhtiön kotipaikka on Maarianhamina. Tavoitteena on liikennöidä ja kehittää Ahvenanmaan maakuntalauttojen toimintaa pitkäjänteisesti.

Finferriesin mukaantulo Ahvenanmaan saaristoliikenteen kehittämiseen on saanut

myönteisen vastaanoton. Maakuntahallitus näkee suuria mahdollisuuksia kehittää Ahvenanmaan saaristoliikennettä yhdessä Finferriesin kanssa. Erityisesti panostetaan viherään siirtymään ja tavoitteena on kehittää saaristoliikenteestä päästötöntä.

– Yhteisesti omistettu varustamo on uusi alku Ahvenanmaan merenkululle, joka voi pitkällä aikavälillä edistää ilmasto- ja vakaata ja tehokasta meriliikennettä.

Aiesopimus uuden varustamon perustamisesta solmittiin 22.8.2024. Ahvenanmaan maakuntahallituksen lautoilla aiemmin työskennelleet merenkulkijat siirtyvät uuden varustamon palvelukseen vanhoina työntekijöinä. ↓

EW FINLAND KONKURSSIIN

Ahvenanmaan maakuntalautoilla oli tapahtumarikas kesä. Ahvenanmaan maakuntalauttoja aiemmin operoinut EW Finland ja Nordic Jetline hakeutuivat heinäkuun lopulla konkurssiin. Toimintansa lopettivat myös samaan yritysrppäeseen kuuluneet Itä-Helsingin saaristoliikennettä hoitaneet yhtiöt Kalbåda Shipping ja Söderskär Shipping sekä miehitysfirmit FindWork, EW Staffing, EW Manning ja EW Crewing.



Neste ja meri

Neste ui syvällä. Yhtiön tärkeimmän tuotteen, uusiutuvan dieselin, kysyntä hiipuu, kilpailu kiristyy ja huoli raaka-aineiden saatavuudesta kasvaa.

TEKSTI JUHA GRANATH KUVAT NESTE, PEKKA ROUSI, SAANA LAMMINSIVU

Myös meriliikenteen murros koettelee Nesteen öljybisnestä. Tulevaisuudessa iso osa maailman laivaliikenteessä kulkee hiilettömällä ammoniakilla ja metanolilla.

Nesteen aframax-luokan tankkeri Jaarli lastaa raakaöljyä Mongstadin öljynjalostamon laiturissa Norjan Vestlandissa. Suomen lipun alla seilaavan aluksen parikymmenpäisen suomalaismiehistön tarkoitus on viettää lauantai-ilta saunan sekä Saksan ja Tanskan välisen jalkapallo-ottelun parissa.

– Jaarli vetää 770 000 barreliä raakaöljyä. Pohjanmerellä sitten selviää, minne lasti puretaan. Veikkaan määränpäiksi Puolan Gdanskia. Futismatsin tulos on selvä: Saksa voittaa, Jaarlin sähköasentaja ja pääluottamusmies **Turo Ihalainen** vakuuttaa.

Jaarli ja sen sisarus Jatuli korvaavat Nesteen Venäjältä Kilpilahteen raakaöljyä tuoneet tankkerit. Nesteen alkuvuonna 2022 aikarahtaimien alusten tärkeimmät liikennöntialueet ovat Itä-, Pohjan- ja Norjanmeri. Jaarlin ja Jatulin tärkein raakaöljyn hakumaa on Norja.

– Lastaamme joskus myös Englannissa. Määränpää selviää, kun olemme ajaneet vuorokauden tai kaksi. Yleensä lasti menee

Englantiin, Hollantiin ja Puolaan. Suomeen ei ole säännöllistä ajoa, mutta sanoisin, että joka toinen kuukausi täältä lähtee raakaöljylasti Suomeen, Ihalainen sanoo.

Sota muutti suunnan

Neste lopetti Venäjän hyökkäyssodan takia raakaöljyn tuonnin kokonaan Venäjältä. Norja oli Nesteen tärkein raakaöljyn ja fossiilisten raaka-aineiden lähde vuonna 2023. Yhtiö kertoo muutoksen tapahtuneen hallitusti ja vakuuttaa toimitusten sujuvan vakaasti ja turvallisesti.

– Nesteen rooli on hyvin tärkeä Suomen energian huoltovarmuuden turvaamisessa. Ostamme raakaöljyä tarkoin valituilta toimijoilta, selvitämme aina toimijoiden taustat ja tiedämme öljyn alkuperän, Nesteen viestintä ilmoittaa sähköpostitse.

Nesteen liiketoiminta on jaettu neljään osa-alueeseen: uusiutuviin tuotteisiin, öljytuotteisiin, markkinointi- ja huoltotoimintoihin sekä muut-segmenttiin. Meriliikenne kuuluu öljytuotteisiin.

– Nesteen Porvoon jalostamon kokonaistuotantokapasiteetti on noin 12 miljoonaa tonnia vuodessa. Porvoossa jalostamme mm. jätteistä, tähteistä ja kasviöljyistä uusiutuvia polttoaineita sekä korkealaatui-

sia öljytuotteita mm. tie-, lento- ja meriliikenteeseen, Nesteeltä kerrotaan.

Vielä vuosi sitten uusiutuvat polttoaineet olivat Nesteen kruununjalokivi. Nytemmin niistä on tullut yhtiölle taakka, sillä yhtiön käyttökate eli kannattavuus romahti huhti-kesäkuussa peräti 70 prosenttia.

– Tuloksemme oli seurausta merkittävästi heikommista uusiutuvien tuotteiden markkinoista ja Porvoon jalostamon suurseisokista, Nesteen toimitusjohtajan tehtävät jättävä **Matti Lehmus** sanoo yhtiön osavuositiedotuksessa.

Porvoossa, Singaporessa ja Hollannissa uusiutuvia polttoaineita valmistava Neste on suomalaisille tärkeä yhtiö. Valtio omistaa Nesteen osakkeista 44 prosenttia ja yhtiöllä on 144 000 suomalaista piensijoittajaa. On kansallinen etu, että Neste pysyy tukevasti pinnalla.

Hiilettömät tulevat – oppoako Neste

Jaarlin matka on edennyt Norjan Mongstadista Tanskaan Iso-Beltin silloille. Siellä miehistö saa ilmoituksen aluksen raakaöljylastin määränpästä. Sähköasentaja Turo Ihalaisen veikkaus lastinpurusta Puolan Gdanskissa menee mönkään.

– Oikea vastaus on Büttingenin poiju Liettuassa. Öljybisneksessä käy usein näin, että

Neste lopetti Venäjän hyökkäyssodan takia raakaöljyn tuonnin kokonaan Venäjältä. Norja oli Nesteen tärkein raakaöljyn ja fossiilisten raaka-aineiden lähde vuonna 2023.



Nesteen tavoite on tehdä Porvoon jalostamosta Euroopan vastuullisin jalostamo ja saavuttaa hiilineutraali tuotanto vuoteen 2035 mennessä. Kuvassa Nesteen Porvoon jalostamon NEXBTL-fasiliteettia.

lasti myydään vasta matkan varrella ja silloin selviää määränpää. Futiksessa Saksa voitti sentään Tanskan, joten onnistumisprosenttini oli 50, Ihalainen kehuu veikkautaitojaan.

EU-säädökset vaativat Itämerellä, Pohjanmerellä ja Englannin kanaalissa operoivilta laivoilta yhä pienempiä rikkipäästöjä. Tulevaisuudessa ison osan maailman laivaliikenteessä uskotaan kulkevan lähes päästöttömällä metanolilla ja ammoniakilla.

– Laivateknologian kehityksen huomaa jo silmällä. Yhä tiiviimmässä tahdissa vastaan tulee hybridialuksia, joiden kannelle on ilmestynyt LNG-säiliöitä. LNG:stä ei silti tule laivojen tulevaisuuden ykköspolttoainetta. Mistä tulee, aika näyttää, Turo Ihalainen sanoo.

Jaarli ja Jatuli operoivat vähärikkisellä laivapolttoaineella (DMA, DMB ja RMB), ja nii-

den pääkoneet ovat muunneltavissa LNG:n käytölle.

Myös Nesteen Ruotsiin uusiutuvaa dieseliä kuljettavat säiliöalukset Halti ja Saana ovat käyttäneet Nesteen vähärikkisiä laivapolttoainetta.

Joko tämä riittää Nesteen osalta laivaliikenteen päästötalkoisiin? Nesteen laivapolttoaineista ja palveluista vastaava Sveta Ukkonen, Head of Direct Sales & Trading Nesteen Uusiutuvat tuotteet -liiketoimintayksiköstä vastaa:

– Merenkulun päästöjen vähentämiseksi nostaisin esiin kolme asiaa: poliittiset toimet ja sääntely, välittömät päästöt vähentävät korjaukset sekä tulevaisuuden polttoaineiden pitkän aikavälin kehittäminen.

Yli 90 prosenttia maailman kauppaliikenteestä kulkee meritse, ja yhä useampi

asiakas edellyttää hiilivapaita kuljetuksia.

Laivamoottoreita valmistava Wärtsilä vastaa asiakkaiden vaatimuksiin. Yhtiö kehittää parhaillaan dieselmoottoreita, jotka toimivat vihreästä vedystä valmistetulla hiilettömällä ammoniakilla ja metanolilla.

– Laivaliikenteessä tullaan käyttämään useita polttoaineita rinnakkain sen mukaan, mikä on taloudellisinta ja mikä on polttoaineiden saatavuus, Wärtsilä Marine -liiketoiminnan johtaja **Roger Holm** sanoo Helsingin Sanomien haastattelussa.

Neste vastaa haasteeseen

Kansainvälisen energijärjestön IEA:n mukaan uusiutuva ammoniakki voi kattaa vuonna 2050 jo lähes puolet meriliikenteen energiakulutuksesta. Nesteen vastaus haasteeseen on vähäpäästöinen Neste Marine™ 0.1 Co-processed -laivapolttoaine >>

Nesteen arvio fossiilisten polttoaineiden kysynnän vähenevän tulevina vuosina. Vähintään yhtä lujasti yhtiö luottaa uusiutuviin polttoaineisiin ja kiertotalousratkaisuihin keskittyvän strategiansa menestykseen.



sekä jätteistä ja tähteistä valmistettu uusiutuva diesel.

– Vähäpäästöinen laivapolttoaine voi vähentää kasvihuonekaasupäästöjä jopa 80 prosenttia. Jätteistä ja tähteistä valmistetulla uusiutuvalla dieselillä on 90 prosenttia pienempi hiilijalanjälki elinkaarensa aikana kuin fossiilisella dieselillä, Sveta Ukkonen puolustaa Nesteen vaihtoehtoja.

Maailman johtavalla uusiutuvan dieselin valmistajalla Nesteellä on paljon pelissä. Vuonna 2022 yhtiön uusituvista tuotteista saama liikevoitto oli yli miljardi euroa. Viime vuonna voitto oli enää 568 miljoonaa euroa. Kuluvana vuonna tuotto on supistunut entisestään.

Epävarmuus jatkuu

Nesteen öljytankkerit Jaarli ja Jatuli aloittivat raakaöljykuljetukset alkuvuonna 2022. Samoihin aikoihin Venäjä hyökkäsi Ukrainaan. Sodan myötä myös merenkulun turvallisuus romahti. Esimerkiksi Itämerellä on havaittu mm. outoja putki- ja kaapelirikkoja sekä jatkuvaa GPS-häirintää.

Jaarli kuljettaa kolmisenkymmentä öljylastia vuosittain Itä- ja Pohjanmerellä. Sähköasentaja Turo Ihalaiselle öljytankkereilla vietettyjä vuosia on kertynyt lähes yhtä monta eli 30.

– Ukrainan sota ei aiheuta pelkoa laivalla. Sen sijaan epävarmuus miehistön keskuudessa on lisääntynyt. Mistä haetaan seuraava lasti, milloin pääsee lomalle, milloin ja minne mennään töihin. Myös aluksen huolto on haaste. Aina ei tiedetä tulevan lastin koostumusta, Ihalainen sanoo.

Maailmalla vallitseva epävakaa tilanne luo epävarmuutta myös Nesteen liiketoimintaan. Ukrainan sota, Lähi-idän konflikti

ja kansainvälisen kaupan jännitteet ovat suuria riskejä. Mahdolliset lisäpakotteet voivat haitata merkittävästi Nesteen kykyä hankkia raaka-aineita.

– Esimerkiksi Yhdysvaltojen ja Kiinan väliset kaupankäyntiin liittyvät jännitteet voivat lisätä vaihtelua uusiutuvien raaka-aineiden ja öljytuotteiden hinnoissa, Nesteeltä muistutetaan.

Tyyntä vai myrskyä edessä?

Ennusteet lupaavat Nesteen öljybisnekselle myrskyisiä vuosia. Niiden mukaan ensi vuosikymmenellä öljystä on valtava ylitarjonta. Sen aiheuttaa mm. sähköautojen myynnin kasvu, polttoaineiden tehokkuuden parantuminen sekä uusien energialähteiden käyttö.

Neste arvioi myös, että fossiilisten polttoaineiden kysyntä sen keskeisillä markkinoilla vähenee. Vähintään yhtä lujasti yhtiö luottaa uusiutuviin polttoaineisiin ja kiertotalousratkaisuihin keskittyvän strategiansa menestykseen.

– Uusiutuvien tuotteiden kysyntänäkymä vahvistuu vuosina 2024-2030 sääntelyn kehityksen ja vapaaehtoisten sitoumusten seurauksena. Vuonna 2024 kapasiteetti kasvoi etenkin uusiutuvan dieselin osalta ja erityisesti Pohjois-Amerikassa, Nesteen viestintä vakuuttaa.


Vaikka Neste profiloituu ilmastomuutoksen torjijana, paljon on vielä tehtävänä. Nesteen koko arvoketjun kasvihuonepäästöt ovat suomalaisyrityksistä kolmanneksi suurimmat heti Valmetin ja Nokian Renkaiden jälkeen.

Nesteen tärkein tavoite tilanteen parantamiseksi on tehdä Porvoon jalostamosta Euroopan vastuullisin jalostamo ja saavut-

taa hiilineutraali tuotanto vuoteen 2035 mennessä.

– Polttoaineiden kysyntä ja lainsäädännön kehitys sekä Porvoon jalostamon muutosohjelman edistymisen vaikuttavat siihen, milloin lopullisesti siirrytään raakaöljystä uusiutuviin ja kierrätettyihin raaka-aineisiin, Nesteen viestintä arvioi.

Kun Jaarli saapuu bunkraamaan Jyllannin pohjoiskärkeen Skageniin, Turo Ihalainen on pakannut matka-askinsa. Runsaan kuukauden työjakso on takana ja edessä lento kesäloman viettoon Raumalle.

– Syyskuussa taas laivalle. Kun energiamurros näyttää vääjäämättömältä, toivottavasti varustamat satsaavat myös alusten henkilöstön lisäkoulutukseen. Nyt on oiva paikka näyttää, että merenkulku on sittenkin aurinnon ala, Ihalainen sanoo. 



Päälouottamusmies Turo Ihalainen (OSM Thome) toivoo varustamoiden panostavan erityisesti työnantajien henkilöstöpuolen tekemiseen. "Konttoreissa" käsitellään paljon myös henkilöstöä koskevia asioita, jolloin konttorien riittävät resurssit ja osaaminen hyödyttävät laivaväkeä ja toisinpäin.

Haku Unionin mökkeihin kevätkaudelle 2025

Hiihtolomaviikkojen haku Unionin Levin, Himoksen mökkeihin ja Tahkon mökkeihin käynnistyy lokakuussa.

VIIKOT 7–16 (10.2.–20.4.) jaetaan arvonnassa. Hiihtolomaviikkojen arvontaan voi osallistua netissä Unionin mökkivaraussivuston kautta. Mökkivaraussivustolle pääsee Unionin nettisivuilta: smu.fi > jäsenyys > jäsenedut > unionin mökkien vuokraus

Sivulla on ohjeet varauksen tekemiseen ja linkki varsinaiselle varaussivustolle. **Arvontaan osallistuminen tapahtuu siis vain varaussivuston kautta.** Hiihtolomakaudella mökit vuokrataan viikoksi kerrallaan maanantaista maanantaihin.

Arvontaan voi osallistua 30.11.2024 asti ja arvonta suoritetaan joulukuun alussa. Arvonnassa voittaneille lähetetään sähköpostilla ohjeet varauksen maksamiseksi. Maksun eräpäivä on 14 vuorokautta ilmoituksen saamisesta ja maksu suoritetaan nettipankissa ilmoituksessa olevan linkin kautta.



LEVIN MÖKKI

Unionin Levin mökki on paritalo, jonka kummassakin puoliskossa on 5–7 vuodepaikkaa, oleskelutilat, keittiö, wc ja sauna pesuhuoneineen. Varattavissa on siis Levi 1 ja Levi 2 kohteet.



HIMOKSEN MÖKKI

Himoksen mökki sijaitsee keskeisellä paikalla rinteiden ja Himoksen palveluiden lähellä. Mökki on hyvin varusteltu ja vuodepaikkoja siellä on 6–8. Himoksen mökin hintaan kuuluu loppusiivous ja paikan päällä voi vuokrata vuodevaatteita.



TAHKO

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

Levin, Himoksen ja Tahkon mökit ovat kevätkaudella varattavissa ilman arvontaa 6.1.–9.2. ja 21.4.–1.6. välisinä aikoina.

MUUT MÖKIT

Muut Unionin mökit ovat varattavissa koko kevätkauden 1.6. asti ilman arvontaa. Varaussivustolla on perustiedot kaikista mökeistä ja kalenteri, josta näkee mökkien varaustilanteen.

Hiihtolomaviikkojen varaustilanne tulee näkyviin arvonnän jälkeen joulukuun puolivälissä ja vapaaksi jääneitä viikkoja voi sen jälkeen varata ilman arvontaa.



Työvoimapalvelut siirtyvät vuodenvaihteessa valtiolta kunnille

Merenkulku on erityisala: merenkulun toimijat toivovat laajana rintamana Merivälityksen säilymistä jatkossakin Turussa keskitettynä valtakunnallisen palveluna.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU

Julkisten työvoimapalvelujen järjestämisvastuu siirtyy vuoden 2025 alussa TE-toimistoilta kunnille. Merenkulun toimijat toivovat laajana rintamana Merivälityksen pysymistä jatkossakin keskitettynä valtakunnallisen palveluna Turussa, jossa merimiesten työnvälityksestä vastaa **Ville Källdström**.

Suomeen syntyy vuodenvaihteen jälkeen 45 eri työllisyysaluetta. Työvoimapalvelusta tulee ensi vuoden alussa osa jokaisen kunnan peruspalveluja. Uudistus tuo kunnille lisää työkaluja työllisyyden edistämiseen.

– Palvelut halutaan lähemmäksi kuntalaisia. Kunta tuntee lähialueen palvelut lähtökohtaisesti hyvin laajalla säteellä, Merivälityksen Ville Källdström toteaa uudistusten poikivan aina myös hyviä asioita.

Samaan aikaan, kun työvoimapalveluita myllätään uusiksi, merimiesten Merivälitys halutaan kuitenkin edelleen säilyttää valtakunnallisesti keskitettynä.

– Merenkulkualan vahva yhteinen toive on, että merimiehille on jatkossakin keskitetty, valtakunnallinen työvoimapalvelu kuten tähänkin saakka.

Merenkulku on erityispiirteiden ala, jotta henkilöllä on ylipäänsä mahdollisuuksia työllistyä, Ville Källdström muistuttaa.

– Tavoitteena on, että merenkulussa pystyttäisiin välittämään työvoimaa koko Suomen mitta-akselilla sekä haltioimaan samalla erilaisia työvoimapalveluita, kuten esimerkiksi tiettyjen kurssien kertausta. Työvoimakoulutuksina voitaisiin toteuttaa esimerkiksi edelleen STCW Basic Safety Training, STCW Pelastuslautta- ja venemieskoulusta, STCW Päällystön palokoulutusta ja niin edelleen.

Kuntien järjestämisvastuut – eli kuka vastaa työvoimapalveluiden järjestämisestä ja missä – tulevat selviämään loppuvuoden kuluessa.

– Palveluita tullaan toteuttamaan jatkossakin TE-palvelut nimen alla. TE-palveluiden tuottaja siirtyy kuitenkin valtiolta kunnille ja Suomeen syntyy työllisyysalueita.

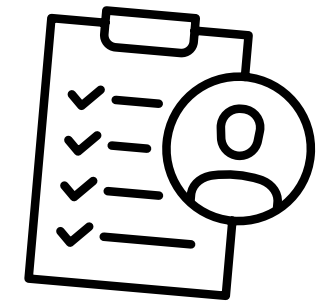
Merivälityksen Ville Källdströmin yhteystiedot ja sähköpostiosoite vuoden 2025 alusta eivät ole selvillä vielä lokakuussa.

– Toivotaan, että saamme lisätietoa ja ohjeistusta saadaan Merimies-lehden joulukuun numeroon mennessä.



Ville Källdström

Laivalle töihin -työnhakuvalmennus



SYKSYLLÄ JÄRJESTETÄÄN nyt kuudetta kertaa *Laivalle töihin* -työnhakuvalmennus. Viikon kestävä valmennus järjestetään yhtä aikaa Maritime Fair 2024-messujen yhteydessä, jotka pidetään lokakuussa Auriga-Business Centerissä Turussa.

– Laivalle töihin -työnhakuvalmennukseen valitaan 14 työnhakijaa merenkulun piiristä, joilla on jo jonkinlaista näkemystä ja osaamista alalta. Valmennukseen on osallistunut aiempina vuosina käyttömiehistöä, talouspuolen väkeä ja konepäällystöä sekä päällystöä, Ville Källdström kertoo.

Tämän vuotiseen valmennukseen tulee esittelemään toimintaansa: Merimies-Unioni, Viking Line, Finnlines, Godby Shipping, TallinkSilja, Mericrew, ESL Shipping ja Traficom.

– Työnhakuvalmennus on ollut varsin pidetty konsepti. Viiden päivän koulutus on poikunut monille työpaikoja ja ollut tärkeä asia. Valmennusryhmän avulla saa luotua yhteishenkeä ja luotua tiiviin porukan, josta saa sparrausapua ja laitettua työnhakupaperit kuntoon.

– Tänä vuonna menemme myös messuille hakemaan töitä, kun merimessut järjestetään samaan aikaan.

Ville Källdström kertoo, että työnhakuvalmennukseen on saapunut jo elokuun puoliväliin mennessä paljon hakemuksia, vaikka ohjelmaa ei ole vielä edes julkaistu. Se on osoitus siitä, että työnhakuvalmennus on koettu toimivaksi valmennusväyläksi työelämään merenkulkijoiden parissa. Työnhakuvalmennus järjestetään kaksi kertaa vuodessa niin keväällä kuin syksyllä.

Oppisopimuksen avulla meritöihin? Voisiko oppisopimuskoulutus toimia väylänä merimieheksi, Ville Källdström puntaroi.

– Oppisopimusta käytetään enemmän matkustajalaivaalialueilla. Hyvä esimerkki on henkilö, joka opiskelee baarimestariksi ja jolla on jo työsuhte pohjalla. Hienoa olisi, jos oppisopimuskoulutuksen saisi implementoitua myös käyttömerenkulkuun.

– Koska oppisopimusta käytetään paljon maissa, se olisi hyvä saada myös meriliikenteeseen, Källdström esittää ja jatkaa

– koulutusta pystyttäisiin varmasti toteuttamaan, jos koulutuksen järjestämisestä löytyisi yhteinen näkemys varustamoiden, oppilaitosten, työntekijöiden

(Unioni) ja työnhakijoiden välillä.

Suomen hallituksen tekemät leikkaukset, kuten aikuiskoulutustuen lakkauttaminen 1.8.2024 lähtien, tekevät etenkin varttuneempien ja jo työkokemusta hankkineiden alanvaihdosta haastavampaa.

– Kouluttautumismahdollisuuksia ei enää hirveän paljon ole, joten meidän on kehitettävä jotain uutta tietä alalle, jotta voimme turvata työvoiman saatuuden jatkossakin, Källdström toteaa.

Nuoretkin merimiehet haluavat pidempikestoista työtä

Merivälityksen vastaavana Ville Källdström, jos kuka, tuntee suomalaisten merimiesten työllisyystilanteen.

– Monia työnhakijoita askarruttaa tällä hetkellä työsuhteen pituus. Lähestulkoon kaikki työnhakijat toivovat tällä hetkellä pidempikestoista ja mielellään vakituista työtä. Tämä koskee tänä päivänä erityisesti nuorempia työntekijöitä.

– Jos on pidemmän aikaa määräaikaissuoksia, niin se ei enää nuoremmille sukupolville kelpaa. Nuoret, valmistuneet merenkulkijat haluavat stabiilitteettä elämäänsä, Merivälityksen Ville Källdström päättää. ↓

Energiatehokkuuden professori (LUT) Jero Ahola:

Metanoli ja ammoniakki ovat tulevaisuuden laivapolttoaineet

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT TEEMU LEINONEN JA GETTY IMAGES

Poliittisen päätöksenteon tulee olla ennustettavaa, jotta investoijat uskaltavat investoida Suomeen. On tiedettävä millä käyttövoimalla tulevaisuuden tehtaat ja laivat toimivat. Metanoli ja ammoniakki ovat todennäköisimmät polttoaineet, joita

pystyy valmistamaan Suomen selluteollisuuden tuottamaa hiilidioksidia ja vihreää vetyä hyödyntäen, LUT:n energiatehokkuuden professori **Jero Ahola** tietää.

Fossiiliset polttoaineet tulevat katoamaan. Tilalle kehitetään uutta, päästötöntä teknologiaa. Lappeenrannan teknillisen yliopiston (LUT) energiatehokkuuden professori Jero Ahola panostaisi metanoliin ja ammoniakkiin, joiden valmistamiseen Suomen selluteollisuuden tuottama hiilidioksidi sopii raaka-aineeksi.

– Poliittisella päätöksenteolla voidaan joko edesauttaa tai heikentää tulevaisuuden näkymiä. Hallituksen epäselvä linja ilmastotoimissa saattaa jopa pysäyttää investointien tulon Suomeen, energiatehokkuuden professori pelkää.

Suurten tuotantolaitosten ja jalostuslinjastojen rakentaminen kestää useita vuosia. Päätöksenteon pitää olla ennustettavaa, jotta uskalletaan investoida. Kotimaan lisäksi vihreää siirtymää säädellään EU-regulaatiolla, jonka tulee olla nykyistä selkeämpää.



Jero Ahola

Politiikka ohjaa uuhvasti toimintaa ja tuotekehitystä.

– Fossiilisia teollisia hiilidioksidilähteitä ja vihreää vetyä voi hyödyntää RNFBO-polttoaineiden valmistuksessa vuoteen 2040 saakka. Vuoden 2040 jälkeen nämä tuotteet eivät enää kelpaa vihreiksi polttoaineiksi. Jos rakennat tehtaan, työ kestää investointiluvasta noin seiseman vuotta. Aika investoinnin poistamiseksi jää siten lyhyeksi. Tämän takia investoinnit tulevat perustumaan biopohjaiseen hiilidioksidin.

Vihreää – vaan ei riittävän vihreää?

LUT-yliopisto on Suomen johtavia tutkimuslaitoksia sähköistyvän energijärjestelmän tutkimuksessa. Energiatehokkuuden professori Jero Aholalla on tuore case-esimerkki EU-sääntelyn vaikutuksista



Globaalisti varustamot investoivat metanolia käyttäviin laivoihin: jo yli kaksisataa metanolia käyttävää laivaa on tilattu.

Lisätietoa: www.hydrogeninsight.com/transport/there-are-now-hundreds-of-methanol-ships-on-order-but-not-enough-hydrogen-derived-fuel-to-power-them/2-1-1666234

uusien innovaatioiden käyttöönotossa Suomessa:

St1 selvitti ja sai vuonna 2022 EU-tukia, että yhtiö rakentaa Lappeenrannan Ihalaisiin Nordkalkin sementtitehtaan yhteyteen sähkömetanoliin ja hiilidioksidin talteenoton sementtiuunista.

– Laitoksessa olisi tuotettu uusiutuvaa synteettistä metanolia mm. meri- ja tieliikenteen polttoaineeksi korvaamaan fossiilisia polttoaineita.

Valmiissa laitoksessa oli tarkoitus tuottaa noin 25 000 tonnia synteettistä metanolia vuodessa. St1:n tavoitteena oli rakentaa monistettava ja skaalautuva synteettisen metanolin tuotantokonsepti, joka olisi pystytty toteuttamaan suhteellisen kätevästi.

– Sementtiä valmistetaan kalkkikiveä polttamalla. Polton yhteydessä kalkkikivi hajoaa kalsiumoksidiksi ja hiilidioksidiksi, jota voidaan kerätä talteen ja käyttää hiilen lähteenä sähkömetanolin valmistuksessa.

Lappeenrannan hanke ei ottanut kuitenkaan tässä vaiheessa tuulta alleen. Yksi todennäköinen syy tähän on hiilen lähteen fossiilisuus.

– Vantaan Energia suunnitteli keräävänsä hiiltä talteen jätteenpolton yhteydessä ja tekevänsä siitä polttoaineita. Tässäkin tapauksessa fossiilisen hiilidioksidin osuus oli liian suuri, jonka takia sen avulla tuotettu polttoainetta ei luokitella vihreäksi.

Happotesti

LAIVOILTA ODOTETAAN parempaa energiatehokkuutta ja varustamot miettivät, mihin kannattaa investoida.

– Olisi aina hyvä tehdä happotesti, että paljonko sinulla on energiaa käytettävissä? Pystyt helposti laskemaan, paljonko saat esimerkiksi joltakin alalta kerättyä tuulienergiaa ja aurinkoenergiaa, ja vertaamaan näitä laivan liikuttamiseen vaatimaan tehoon. Tältä pohjalta voi sitten arvioida esimerkiksi tuuli- ja aurinkovoiman potentiaalia laivoissa. Todennäköisesti tuulesta tai auringosta saatavan energian potentiaali on parhaimmillaankin maksimissaan kymmeniä prosentteja tarpeesta.

Sellutehtaat ovat paras lähde

Haasteista huolimatta kirvestä ei ole heitetty kaivon ja LUT jatkaa yhdessä energiyhtiöiden ja teollisuuden kanssa tulevaisuuden polttoaineiden kehitystyötä. Energiatehokkuuden professorin mukaan hiilipohjaisia tuotteita tarvitaan myös tulevaisuudessa esimerkiksi liikkumiseen sähköistyksestä huolimatta. Hiilipohjaisen tuotteiden valmistukseen iso pistelähde on paras ja kustannustehokkain lähde.

– Näin palaamme siihen, että mitkä lopulta ovat parhaita hiilidioksidin lähteitä

Suomessa? Niitä ovat suuret sellutehtaat, jotka käyvät koko ajan. Tehtaat tarjoavat suuren pistemäisen hiilidioksidilähteen, josta voidaan valmistaa sähkömetanolia vihreän vedyn kanssa.

Isot sellutehtaat ovat Suomen kilpailuetu biopohjaisen hiilidioksidin lähteenä. Vastaavia suuria pistelähteitä ei ole laajalti maailmassa.

– Meillä on ehkä Suomessa hieman väärä mielikuva, että sellutehtaat ovat yleisiä myös muualla, kun meillä itsellä on paljon selluteollisuutta. ➤➤

Metanoli

METANOLI ELI metyylialkoholi on myrkyllinen alkoholi. Metanoli on normaaliolosuhteissa olomuodoltaan väritön neste, jota polttamalla syntyy hiilidioksidia ja vettä. (Metanoli ei itsessään ole kasvihuonekaasu ja palaa kohtuullisen puhtaasti. Jos sitä poltetaan ilman kanssa, saattaa syntyä jonkin verran typenoksideja.)

Metanoli toimii pohjatuotteena lähes kaikille petrokemian tuotteille ja siitä voidaan valmistaa useita eri tuotteita.

Metanolia voidaan valmistaa monia reittejä pitkin: joko bio- tai fossiilisista lähteistä tai sähköpolttoaineena vedystä ja hiilidioksidista. Ei olla vain yhteen lähteen varassa.

Metanolin hyöty on, että nykyiset moottorit ja tankit voidaan konvertoida metanolikäyttöisiksi. Myös laivat voidaan konvertoida metanolikäyttöisiksi.

Energiatiheydeltään metanoli on puolet dieselistä. Tästä syystä metanolin käyttöön tarvitaan dieseliä isommat tankit.

Metanoli on työntekijän kannalta helpommin käsiteltävissä, koska metanoli on nestettä eikä kaasunnu. Juotavana metanoli on myrkyllistä. Sitä on käytetty muun muassa tuulilasinpesunesteissä.

Aholan mukaan sähkömetanolia kyllä pystytään valmistamaan tulevaisuudessa, mutta toistaiseksi ollaan siirtymässä.

– Investoijat miettivät puolestaan koko ajan sitä puolta, että teknologia on jo olemassa, mutta uskaltavatko he investoida. Ensimmäiset laitokset ovat yleensä kalliimpia ja seuraavat tekevät ne halvemmalla. Ky-

Ammoniakki

AMMONIAKKI ON huoneenlämmössä olomuodoltaan pistävänhajuisen, väritön kaasu. Ammoniakki on emäksinen aine, jonka kaasumuoto on ensimmäisen ja vesiliuos toisen luokan myrkky.

Ammoniakin valmistus on siis suoraanvainen prosessi: Ammoniakkia voidaan valmistaa maakaasusta. Maakaasu voidaan korvata myös sähkövedyllä. Ammoniakkia valmistetaan vedystä, jolloin metaanista otetaan irti hiili ja reformoidaan vedyksi ja ilmasta otetaan typpi.

Ammoniakki on hyvä polttoaineena, koska siitä ei synny lainkaan hiilidioksidipäästöjä, mutta epätäydellinen palaminen tuottaa typen oksideja. Ammoniakki on myös kohtuullisen helposti varastoitavissa.

Työntekijän / käsittelijän näkökulma: ammoniakki on myrkyllinen kaasu, joten se on metanolia hankalampi tuote käsitellä ja varastoida.

symys kuuluu, missä vaiheessa uskallat investoida?

Suomessa tehtaiden piipuista tulee vuosittain 20 miljoonaa tonnia hiilidioksidia ja Ruotsissa on lisää. Potentiaalista ei ole pulaa.

– Tällä hetkellä kansainvälinen energiajärjestö IEA on metanolin suhteen enemmän skeptinen, koska jossain vaiheessa polttoaineisiin tarvittava hiili pitää kaapata ilmasta tai merivedestä. Tämä on vielä kallista teknologiaa, mutta teknologian kustannus laskee skaalaamalla.

– Tästä syystä EU:ssa on paljon keskustelua myös ammoniakin roolista, vaikka ammoniakki on monilta osin metanolia hankalampi polttoaine. Ammoniakin hyvä puoli on se, että sen valmistukseen ei tarvita hiiliä. Se tehdään vedystä ja ilman typestä.

Sähköpolttoaineista metanolilla ja ammoniakilla on kummallakin varmasti oma roolinsa tulevaisuudessa.

– Metanolilla mennään varmasti vahvemmin eteenpäin. Sille tulee olemaan iso tarve myös kemianteollisuudessa, kun metanolista voidaan valmistaa kaikki kemikaalit, jotka tehdään nyt öljystä, kaasusta ja hiilestä LUT:n energiatehokkuuden professori Jero Ahola ennustaa.

Metanolilla eteenpäin menee esimerkiksi Maersk, joka tilasi vuoden 2023 lopussa Aasian ja Euroopan väliselle linjalle 18 suurta alusta, jotka ovat metanolikäyttöisiä (plus biodiesel ja perinteinen polttoaine).

Pohjoismaissa ei ole vielä laajaa sähköisen metanolin valmistus- ja jakeluinfraa. Elokuussa 2024 tanskalainen energiayhtiö Orstedt ilmoitti lopettavansa vihreän metanolin tuotantolaitoksen suunnittelun Tanskassa vedoten vähäiseen kiinnostukseen markkinoilla.

– Ilmeisesti Tanskaan suunniteltu metanolin tuotantolaitos oli alun alkaen mitoitettu liian pieni ja sijaitsee alueella, jossa ei ole saatavilla edullista vihreää sähköä vedyn valmistukseen, LUT:n energiatehokkuuden professori Jero Ahola epäilee.

Ruotsalainen Liquid Wind -niminen yhtiö kehittää sähköpolttoaineita. Hankkeessa mukana on jo Suomesta Wasaline, joka tiedotti maaliskuussa 2024:

”Liquid Wind, Umeå Energi ja Wasaline tutkivat yhdessä mahdollisuuksia ajaa maailman pohjoisinta laivayhtiötä Wasalinen FlagshipTHREE:n e-metanolilla Uumajasta. Wasalinen hybridialus Aurora Botnia on jo varustettu monipolttoainemoottoreilla ja akuilla. Yhtiön pitkän aikavälin tavoitteena on poistaa nettona kokonaan hiilidioksidipäästöt Suomen Vaasan ja Ruotsin Uumajan välisestä laivaliikenteestä.”

Jäämme odottamaan lisää uutisia kuinka sähköisen, eli e-metanolin, kehittäminen, valmistus ja käyttöönotto sujuvat Suomessa sekä Skandinaviassa.

Vertailussa erilaiset käyttövoimat

BIOPOLTTOAINEET

Biopolttoaineet ovat hyvä ratkaisu, mutta suuren maankäytön takia osittain välikauden siirtymä matkalla kohti vihreitä polttoaineita.

– Biopolttoaineet ovat hyvä ratkaisu, mutta niitä ei pystytä valmistamaan riittävästi ja kestävästi – niille ei ole viljelyskelpoista maata, että niillä pystyttäisiin kattamaan kaikki energiantarve.

– Tämä johtaa siihen, että palaamme takaisin ”sähköpolttoaineisiin”, joissa raaka-aineet tulevat olemaan nimenomaan puhtaalla sähköllä tuotettu vety ja hiilidioksidi tai typpi, joista ne valmistetaan.

VETY

Jotta alus voisi kulkea vedyllä, se vaatii valtavat painetankit.

– Itse vety, vetykaasuna, käyttö tulee olemaan aika rajoitettua meriliikenteessä, LUT:n energiatehokkuuden professori Jero Ahola uskoo.

– Tähän on syynä se, että kaasumaisessa vedyssä on aika pieni energiatiheys sen varastoinnissa. Tämä tarkoittaa sitä, että jos miettii esimerkiksi laivaa, niin päivän tai muutaman päivän operointi voisi vielä toimia vedyllä. Jos purjehditaan kuitenkin mantereiden välisiä matkoja, kuten Kiinan ja Euroopan väliä tai Jenkkeihin, niin energiatiheys ei vain riitä.

Toinen vaihtoehto on käyttää nestemäistä vetyä.

– Nestemäisen vedyn valmistaminen on kallista: vety on puristettava ensin kaasusta nesteeksi (tämä kuluttaa jo sähköä 20-30 prosenttia verrattuna vedyn valmistamiseen käytettyyn energiaan). Se vaatii myös investoinnit nesteytyslaitoksiin, varastointiin ja kuljetusinfraan.

– Nestemäisen vedyn varastointi ja käsittely on hankalaa, koska vety nesteytyy vasta lähellä absoluuttista nollapistettä.

Hyvä esimerkki nestemäisen vedyn kalliista kustannuksista saapuu avaruusteknologiasta. Nasalla on maailman suurimmat nestemäisen vedyn varastot raketteja varten. Miljardööri **Elon Musk** ei käytä kuitenkaan vetyä polttoaineena omissa raketeissaan, vaan ne kulkevat LNG:llä!

– Elon Musk totesi eräessä haastattelussa, että nestemäinen vety on aivan liian monimutkaista ja kallista avaruussovelluksiin, energiatehokkuuden professori Jero Ahola naurahtaa.

Mikäli nestemäinen vety on kallista maailman rikkaimpien ihmisten rakettiin, voimme vain arvailla sen kilpailukykyä laiva- tai rekkaliikenteen polttoaineena.

AKUT

Akut hyvin lyhyen matkan/välin varastointiin, mutta ne ovat kalliita ja niiden energiatiheys on alhainen verrattuna nestemäisiin polttoaineisiin. Akut maksavat todella paljon enemmän kuin vaikkapa diesel-tankki (tankki on halpa ja suuri varasto).

Akut soveltuvat parhaiten sellaisiin käyttökohteisiin, joissa on tuntien lataus-purkusykli. Akut toimivat hyvin lähiliikenteessä, kuten Itämerellä. Jos tulet sen sijaan neljä viikkoa Kiinasta, niin akkujen purkuaika on kerran kuukaudessa, mikä johtaa kalliiseen investointiin ja fyysisesti suureen akkukokoon.

LNG

Hyvä välikauden polttoaineena. Pitkällä tähtäimellä metanoli halvempaa varastoida ja käyttää.

AALTOVOIMA

Aaltovoima on erittäin haasteellinen olosuhde: vaikka tekniikka olisi kunnossa, se on kallista.

Merivesi on myös laitteistoille hankala olosuhde. Sähkön tuotantokustannus on merkittävästi korkeampi kuin tuuli- ja aurinkovoima, jos asiaa katsoo investoijanäkökulmasta. ⚡



Suomen suurin tykki seisoo Helsingin Kuivasaaressa

650 tonnin järkäle loi olemassaolollaan pelotteen ja piti neuvostoliittolaiset Helsingistä loitolla

Harva tietää, että vain kaksi kilometriä Harmajan majakasta itään seisoo Kuivasaaren linnake, jossa merta kohti osoittaa Suomen suurin 12-tuumainen Obuhov-tornitykki.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU

Kuivasaari – mikä se on?

Kuivasaari on melko tuntematon saari monille helsinkiläisellekin. Kuivasaari sijaitsee merellä noin kahdeksan kilometrin päässä Helsingistä Harmajan ja Isosaaren välissä. Kuivasaareen myönnetään vuosittain muutamia vierailulupia. Vierailijat vastaanottaa Suomenlinnan Rannikkotykkikilta.

Venäjä menetti Itämeren laivastonsa Japanin sodassa

Venäjä otti pahasti siipeensä Venäjän ja Japanin välisessä sodassa 1904-1905, jossa Venäjän keisarikunnan laivasto tuhoutui lähes kokonaan. Venäjän Itämeren laivasto lähetettiin Afrikan Hyväntoivonniemen kautta Port Arthuriin Tynnenmerenlaivaston avuksi. Laivasto joutui taisteluun Tsushimansalmessa, jossa Japani tuhosi Venäjän laivaston: seitsemän alusta upposi ja neljä suurta alusta antautui. Japanin laivasto menetti vain kolme torpedovenettä.

Pietari Suuren merilinnoitus

Häviö Venäjän ja Japanin välisessä sodassa pakotti venäläiset hankkimaan pikaisesti menetetyille aluksilla korvaajia. Venäjä halusi suojella pääkaupunki Pietaria. Se alkoi rakentaa Pietari Suuren merilinnoitusta Suomenlahden ja Itämeren rannikkoalueille 1900-luvun alussa.

– Pietari Suuren merilinnoitus oli maailman mittavin rannikko- ja maalinnokselinenkin suururakka. Merilinnoituksella haluttiin sulkea vihollisen, eli lähinnä saksalaisten etenemiesura Suomenlahtea pitkin Pietariin, **Pasi Favorin** Suomenlinnan rannikkotykkikillasta kertoo.

Pietari Suuren merilinnoitus ulottui Pietarin edustalta yli Suomenlahden aina Hiidenmaalle saakka. Puolustusjärjestelmä käsitti useita asemia. Yksi niistä oli Helsinki.

Helsinki rakennettiin sotasatamaksi

Helsinki rakennettiin alun pitäen sotasatamaksi. Aikanaan jo ruotsalaiset huomasi-

vat, että Helsingin edustalla sijaitseva Kruunuvuorenselkä muodostaa erinomaisen sotasataman. Sen edustalle he rakensivat Sveaborgin linnoituksen saaristolaiavastonsa tukikohdaksi 1748. Suomenkielillä linnoitusta kutsuttiin Viaporiksi, joka siirtyi vuonna 1808 venäläisten haltuun.

1900-luvun alussa Pietarin puolustusta alettiin parantaa Pietari Suuren merilinnoituksella ja Helsinki oli yksi sen osa: Helsinki ympäröitiin maan puolelta kolmella perättäisellä linnoitetulla puolustuslinjalla ja meren puolelta kaupunki suojattiin rannikkotykkikillalla ja merimiinoilla.

Ensimmäinen maailmansota

Venäjä oli ryhtynyt rakentamaan myös Tallinnaan uutta laivastotukikohtaa, mutta työ jäi keskeneräiseksi ensimmäisen maailmansodan syttyessä 1914. Itämeren laivaston päävoimat sijoitettiin Helsinkiin.

Ensimmäinen maailmansota ajoi Venäjän sisäiseen kriisiin. Maassa nähtiin loka-

kuun vallankumous vuonna 1917 ja Venäjän keisarikunta kaatui. Suomi itsenäistyi 1917 ja Viro vuotta myöhemmin 1918.

Ensimmäinen maailmansota päättyi 1918. Venäjän keisarikunta oli mennyttä ja venäläisten linnoitustyöt Suomen rannikolla loppu. Venäläisiltä jäi Suomeen paljon rakennelmia ja laitteita, kuten rannikkotykit ja linnakkeet. Venäläiset olivat sijoittaneet rannikkopattereihin muun muassa 12 tuuman tykkejä, jotka jäivät niille sijoilleen ensimmäisen maailmansodan päätyttyä.

Suomenlahti ja Ahvenanmaan

Suomen itsenäistyttyä 1917, sille jäi venäläisten jäljiltä hyvä ”perustus” oman rannikko-puolustusjärjestelmän kehittämiseksi. Helsingin edustalla sijaitseva Kuivasaari oli yksi osa venäläisten joukkojen ensimmäisen maailmansodan aikana rakentamaa maa- ja merilinnoituksista koostunutta ketjua.

Itsenäistynyt Suomi oli köyhä valtio. 1930-luvun alussa suomalaiset alkoivat tehdä salaista sotilasyhteistyötä virolaisten kanssa.

– Meillä on yhteinen intressi virolaisten kanssa. Suomen ongelma on Ahvenanmaa.

Mikään ei ole muuttunut. Tänä päivänä tilanne on täsmälleen sama, Pasi Favorin Suomenlinnan rannikkotykkikillasta toteaa.

– Suomalaiset pelkäsivät, että sodan sytyessä Venäjän Itämeren laivasto purjehtii Ahvenanmaalle ja ottaa sen haltuun ja silloin meidän meriyhteytemme on käytännössä poikki: olemme huollollisesti motissa. Tilanne on aivan sama kuin tänä päivänä.

Suomenlahden toisella puolella Virossa tilanne oli vastaava.

– Virolaisilla oli vastaava pelko, että venäläiset ottavat haltuun Hiidenmaan, Saarenmaan, jolloin heidän meriyhteytensä on poikki.

Suomella ja Virolla oli siis yhteinen intressi: suljetaan venäläiset Suomenlahden pohjukkaan.

– Kas kummaa: Pietari Suuren merilinnoituksen Porkkalan-Tallinnan väli sopii siihen erinomaisesti. Nyt vain käännettiin torjuntasuunta itään.

Venäläiset olivat ”ystävällisesti” tehneet virolaisille peräti kaksi 12 tuuman kaksoistykkitornia Tallinnan edustalle. Suomalaiset ajattelivat, että Suomen puolelle kannattaisi tehdä samanlaiset. Ryhdyttiin töihin.

– Kävi tuuria, että venäläiset olivat aikoinaan poistuessaan Suomesta vuonna 1918 räjäyttäneet Karjalan kannaksella olevan Inon linnakkeen, jossa oli peräti kahdeksan 12 tuuman tykkiä. Venäläiset räjäyttivät ne niin huonosti, että sieltä saatiin evakuoitua viisi toimivaa tykinputkea.

Obuhov-kaksoistykki

Toinen tykkitorni sijoitettiin Mäkiluotoon ja toinen Helsingin edustalle suojaamaan Helsinkiä. Paikaksi tuli Kuivasaari. Obuhov-kaksoistykin asentaminen oli vaativa operaatio. Tykkitorni valmistui Kuivasaareen vuonna 1935. Tykkitornilla on korkeutta 19 metriä ja siinä on viisi kerrosta.

– Tornin liikkuva osa painaa 650 tonnia. Tykki liikkuu kevyesti sähkön voimalla täysympyrän noin yhdessä minuutissa.

Kuinka pitkälle tämä ruudilla ja ”ihmistietokoneella” toimiva Suomen suurin tykki voi sitten tulittaa? Pitkälle: kranaatti lentää parhaimmillaan jopa 42 kilometriin saakka. Hirmutykin tehon tiesivät myös neuvostoliittolaiset, jotka itse suunnittelivat tykin ja pelkäsivät luomustaan – ja jättivät tästä syystä aikanaan Helsingin rauhaan.



< Arkam Salim pitää asiakaspalvelutyöstä.

Royal Line -varustamo kuljettaa Kuivasaareen Kauppatorilta

Royal Line -varustamon alukset kuljettavat matkustajia Kauppatorilta Kuivasaareen. Saareen myönnetään vuosittain muutamia vierailulupia.



Kansimies Arkam Salim ja päällikkö Petri Ekholm Kuivasaaren laiturilla.

ARKAM SALIM työskentelee kolmatta/neljättä kesäänsä Royal Linen vesibusseilla. Talvisin hän työskentelee Lauhu-ravintolas-
sa. Salim on ollut koko meriuransa saman varustamon palveluksessa, sillä hän kertoo viihtyvänsä hyvin Royal Linella.

Ennen meriuraansa Salim ajoi Suomessa rekkaa ja hänellä oli oma yritys. Monitaitoiselta mieheltä hoituvat myös erinäiset korjaustyöt. Sen lisäksi hän osaa useita eri

kieliä, kuten arabiaa, kurdia ja vähän venäjääkin.

– Aluksellamme oli jokin aika sitten dubailaisia, jotka ihailivat saaristoamme sekä Suomen säätä: ei ole liian kuuma eikä kylmä, vaan juuri sopiva lämpötila.

– Myös japanilaisia sekä filippiiniläisiä näkee täällä myös paljon. Ja Euroopasta saksalaiset ja brittiläiset ihailevat paljon saaristoamme. 📍

PALKKATAULUKOT 2024

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alusten takuupalkat 1.10.2024

PALKKARYHMÄ 1	2 204,71
Keittiö- ja kylmäkönapulainen Myymäla- ja varastoapulainen Nisse ja annostelija Talousapulainen ja siivooja Lastenhoitaja Tarjoilijaharj. ja baarioppilas	
PALKKARYHMÄ 2	2 361,24
Tarjoilijat ja myyjät sekä kassat Hyttisiivoojat / -emännät Saunaemäntä, ylisiivooja, SPA-työntekijä Konferenssi- ja ATK-harj.	
PALKKARYHMÄ 3	2 425,70
Kokit ja kylmäköt	
PALKKARYHMÄ 4	2 462,53
Muonavarastonhoitaja Pääsiivoja/emäntä, sairaanhoitaja Ohjelmaemäntä / -isäntä Vastaava tarjoilija Viinikassa, croupier, muusikko Purserinapulainen / ATK-hoitaja	
PALKKARYHMÄ 5	2 573,28
Hovi- ja baarimestari Cafeterian esimies Pääkokki ja pääkylmäkö Myymäla-/varastonhoitaja Konferenssiemäntä/-isäntä Risteilyemäntä/-isäntä, AV-tekniikko	
PALKKARYHMÄ 6	2 762,76
Siivous- ja hotellipäällikkö Myymälapäällikkö Ravintolapäällikkö ja purseri Keittiöpäällikkö Pääbaari- ja päähovimestari	
PALKKARYHMÄ 7	2 956,34
Intendentti	
KANSI- JA KONEOSASTO	
Puolimatruusi ja konevahtimies	2 287,58
Matruusi ja moottorimies	2 370,46
Järjestysmiesten esimies	2 639,64
Järjestysmies	2 444,11
Korjausmies ja pursimies	2 501,19
Sähkömies	2 618,22

Autokansilla tapahtuva ajoneuvojen ja konttien sekä irtoperien ja muiden vastaavien kiinnittäminen, irrottaminen ja tukeminen on lastinkäsittelytyötä, joka korvataan lisäämällä tätä työtä tekevien takuupalkkoihin **17,10 € / kk**

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.10.2024

Päiväpalkka työsuhteen aikana	1/30 takuupalkasta
Ylityökorvaus	1/100 takuupalkasta
Varallaolokorvaus / tunti	1/260 takuupalkasta
Varallaolokorvaus / vuorokausi (kun työntekijä on velvollinen kantamaan hakulaitetta tai teknistä apuvälinettä)	1/475 takuupalkasta
Lastinkäsittelykorvaus / tunti	1/164 takuupalkasta
”Preorder”	1/475 takuupalkasta
Tarjoilukorvaus	0,65 € / per ruokavieras / päivä
Palvelurahan vähimmäismäärä ¹⁾	240,27 € / kuukausi
Luontoisetukorvaus ²⁾	
– vuosiloman aikana (– ravintokorvausosuus)	26,92 € / päivä 18,02 € / päivä
(– asuntokorvaus)	8,90 € / päivä
– työ- ja vapaajakson aikana – sairauden aikana (– kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	13,46 € / päivä 26,92 € / päivä
Korvaus työntekijälle, jolle ei ole varattu ravintoa ja /tai asuntoa aluksessa ²⁾	
– ravintokorvaus – Suomessa – ulkomailla	36,72 € / päivä 69,13 € / päivä
– asuntokorvaus	laskun mukaan
Likaisen työn korvaus	16,18 € / kerta
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 takuupalkasta
Taksikulut	48,41 € enintään
Muusikon pukuraha	22,12 € / kuukausi

¹⁾ 1/30 osa siitä / pv, mikäli työntekijä ei ole työsuhteessa koko kuukautta.

²⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2024.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen palkkataulukot 1.10.2024 alkaen

TAULUKKOPALKAT RAHTIALUKSISSA			
Kansi- ja konemiehistö		YT-lisällä	
Pursimies, korjausmies, sorvari	2 046,47	2 251,12	
Pumppumies, kirvesmies, donkeymies, koneenhoitaja	2 016,55	2 218,21	
Matruusi, moottori-/konemies lämmittäjä, rasvaaja	1 948,66	2 143,53	
Puolimatruusi/konevahtimies ¹⁾	1 873,88	2 061,27	
Puolimatruusi/konevahtimies	1 845,26	2 029,79	
Trimmari	1 840,39		
Laivapoika, oppilas	1 816,09		
Sähkömies		YT-lisällä	
aluksen generaattoriteho	alle 999	2 077,69	2 285,46
	1000–1499	2 109,49	2 320,44
	1500–4199	2 131,74	2 344,91
	yli 4200	2 155,12	2 370,63

¹⁾ Puolimatruusi/konevahtimies, jolla on matruusin/konemiehen pätevyys

Taloushenkilökunta	Talousosaston esimies	Kokki-stuerti ¹⁾	Kokki	
DWT/IHV	alle 4499	2 095,47	2 042,75	1 981,77
	4500–12999	2 129,86	2 064,06	1 994,13
	13000–29999	2 151,38	2 077,69	2 000,83
	30000–79999	2 189,71	2 106,14	2 016,74
	80000–159999	2 261,55	2 153,44	2 027,41
	yli 160000	2 349,35	2 207,03	2 038,05
II Kokki		1 902,30		
II Kokki ²⁾		1 915,39		
Talousapulainen ³⁾		1 902,30		

¹⁾ Huom! TES-kohta 21.6

²⁾ Palkka maksetaan ainoastaan yli 6000 dwt-tonnin aluksissa, jotka säännöllisesti kuljettavat matkustajia ja joissa on tilaa vähintään 6 matkustajalle.

³⁾ Talousapulainen on velvollinen osallistumaan keittiötyöhön.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen erinäiset lisät ja korvaukset 1.10.2024

Ylityökorvaus	
– arkipäivänä	1/102 kk-palkasta / ylityötunti
– pyhäpäivänä	1/63 kk-palkasta / ylityötunti
Vastikekorvaus	
– työsuhteen aikana	1/164 kk-palkasta /vastiketunti
Valtamerilisä	
– talousosaston esimies	76,12 € / kk
– matruusi tai sitä korkeammassa palkkaluokassa oleva	54,21 € / kk
– muut	37,54 € / kk
Kokkistuertin pätevyyslisä	70,03 € / kk Peruspalkkaa korottava
Pukuraha	22,45 € / kk Stueretti, Muusikko
Varallaolokorvaus	
kansi- ja konemiesten valmiuskorvaus	
– arkipäivinä	1/320 kk-palkasta / tunti
– pyhäpäivinä	1/160 kk-palkasta / tunti
Lastinkäsittelykorvaus	1/164 kk-palkasta / tunti
Likaisen työn korvaus	16,44 € / kerta
Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 kk-palkasta/vrk
1. Rahtialukset	
Tarjoilukorvaus	
Tilapäiset matkustajat	
– perusmaksu	2,26 € / matkustaja
– lisäkorvaus	0,78 € / matkustaja / päivä
Tilapäiset ruokavieraat	0,63 € / henkilö / päivä
Yötyökorvaus	7,95 € / vahtivuoro
rahtialuksen vuorotyöntekijälle	Rahtialuksessa konehuoneen ollessa miehittämätön, vuorotyöntekijälle maksetaan yötyökorvaus 00–04
Korvaus työntekijälle, ¹⁾	
ellei työntekijälle ole varattu ravintoa ja/tai asuntoa aluksessa	
– ravintokorvaus – Suomessa – Ulkomailla	36,72 € / päivä 69,13 € / päivä
– asuntokorvaus	laskun mukaan
Luontoisetukorvaus ²⁾	
– vuosiloman aikana (– ravintokorvausosuus)	26,92 € / päivä 18,02 € / päivä
(– asuntokorvaus)	8,90 € / päivä
– vastikeaikana	26,92 € / päivä
– sairauden aikana (kun työntekijää ei hoideta sairaalassa)	26,92 € / päivä
Taksikulut	
Matkakorvaus	49,15 € / henkilö / matka (esim. korkeintaan)
Lomamatkat	49,15 € / matka (enintään)

¹⁾ Luontoisetukorvaukset nousivat 1.1.2024.

Ulkomaanliikenteen kauppa-alussopimuksen mukaiset takuupalkat pientonniston aluksissa 1.10.2024 alkaen

Takuupalkka 1:1		Euromääräiset lisät	
Pursimies YT	2 406,86	Kokkistueritin tarjoilukorvaus	3,40 € / matkustaja
Matruusi YT	2 302,50	Tilapäiset ruokavieraat	0,67 € / vieras
Vahtimies	2 167,69	Korvaus harjoittelijan ohjaamisesta	1/475 takuupalkasta / päivä
Kokkistueritti	2 408,72	Korvaus ruuan laitosta	8,15 € / päivä
Takuupalkka 2:1		Vuokra-autokulut (enintään)	49,15€ / kerta
Vuorottelussa 2:1 maksettava takuupalkka saadaan kertomalla taulukon 25.1.1 kohdan takuupalkka luvulla 1,23.		Luontoisetukorvaus vuosiloman aikana ¹⁾	26,92 € / päivä

¹⁾ Luontoisetukorvaukset korottuvat aina tammikuun 1. päivänä kuluttajahintaindeksin mukaisesti.

Merimies-Unioni julkaisee perinteisiä jouluterveisjä jälleen Merimies-Unionin kotisivuilla

Jouluterveiset ovat Unionin jäsenille ja eläkeläisille sekä päällystön jäsenille maksuttomia.

Jouluterveisten tarkoitus on Merimies-Unionin jäsenten toistensa tervehtiminen ja terveiset julkaitaan vain jäsenten tai Unioniin kuuluvien eläkeläisten lähettäminä.

Kuinka lähetät jouluterveiset?

Jouluterveiset voi lähettää smu.fi – sivuilta löytyy linkki ja lomake, johon voi syöttää suoraan jouluterveiset. (Jouluterveiset eivät päivitty sivuille välittömästi, vaan toimituksen kautta.)

On aika muistaa merenkulkijoita Joulutervehdyksellä!
LÄHETÄ OMASI!
smu.fi > jouluterveiset

Sjömans-Unionen publicerar som tidigare de traditionella julhälsningarna på Sjömans-Unionens hemsida

Julhälsningarna är avgiftsfria för Unionens medlemmar och pensionärer samt befäl.

Julhälsningarna är ett sätt för Sjömans-Unionens medlemmar att hälsa till varandra och endast sådana hälsningar som skickats av medlemmar eller pensionärer tillhörande Unionen publiceras.

Hur skickar du julhälsningar?

På Sjömans-Unionens hemsida smu.fi hittar du länken "Skicka julhälsningar". På sidan hittar du en blankett i vilken du direkt kan fylla i julhälsningarna. (Julhälsningarna uppdateras inte automatiskt utan syns på sidan efter att redaktionen behandlat dem.)

Vaihtelu virkistää

MERIMIES: Aina silloin tällöin on tullut mietittyä, että voisi olla mukava ottaa pesti jonnekin vähän kauemmas ja mennä toisen valtion lipun alla purjehtivalle alukselle töihin. Nyt nykyinen työnantajani tiedusteli, että olisinko kiinnostunut menemään joksikin aikaa Viron lipun alle ja sitten palata takaisin entiseen pestiini. Miten työntekijän työsopimussuhteen ehdot määräytyvät tällaisessa tapauksessa? Entä mitä tapahtuu, jos vaikka sairastun tai joudun työttömäksi? Entä eläkkeen kertyminen?

LAKIMIES: Kansainvälisen UNCLOS-merioikeussopimuksen mukaan lähtökohta merenkulussa on aina se, että aluksella noudatetaan aluksen lipun eli aluksen rekisteröinti- eli kotimaan lainsäädäntöä. Tämä koskee myös työsopimuksia ja työn tekemistä koskevaa lainsäädäntöä.

Aluksella sovellettavia työehtosopimuksia (collective bargaining agreement, CBA) voi olla monenlaisia. Se voi olla aluksen kotimaassa toimivan ammattiliiton tekemä alustyyppi-, liikennealue-, varustamo- tai aluskohtainen sopimus tai vaihtoehtoisesti aluksen omistajan kotimaassa toimivan ammattiliiton kanssa tehty aluskohtainen tai muu kansainvälisen ITF-organisaation hyväksymä työehtosopimus. Jos työsopimuksen tekemisen yhteydessä ei kerrota mitään aluksella sovellettavasta työehtosopimuksesta, sellaista ei todennäköisesti ole olemassa ja tällöin kannattaa harkita, tehdäkö sopimusta lainkaan tällaisen työnantajan kanssa.

Merityösopimuslain (756/2011) 1 §:n mukaan merityösopimuslakia sovelletaan suomalaisessa aluksessa tehtävään työhön. Saman pykälän mukaan merityösopimuslakiin perustuvan työsopimuksen noudattamista voidaan jatkaa, vaikka työ tapahtuu työnantajan määräyksestä tilapäisesti muualla kuin suomalaisessa aluksessa kuten esimerkiksi telakalla, varustamon konttorissa maissa tai ulkomaalaisella aluksella.

Tämän poikkeuksen soveltamisessa olennaisinta on siis työskentelyn tilapäinen luonne. Työn ja sen tekemisen tilapäisyyttä on arvioitava työsopimuksen (mm. sen keston) ja työntekijän näkökulmasta. Jos siis kyse on vain tilapäisestä työskentelystä eli lyhytaikaisesta "vierailusta" toisen lipun alla saman työnantajan palveluksessa, ei suomalaisen työsopimukseen tai sen ehtoihin tarvitse välttämättä tehdä mitään muutoksia, vaan sitä voidaan soveltaa sellaisenaan.

Sen sijaan, jos mainittu työkierron mukainen pesti on kestoalalla pidempi eli esimerkiksi useampia kuukausia tai vuosia, on työsuhteen osapuolilla kaksi vaihtoehtoa.

Työnantaja ja työntekijä voivat sopia, että vaikka työ tehdään Viron lipun alla, sovelletaan siellä tehtävään työhön ja sitä koskevassa työsopimussuhteessa suomalaisia työehtoja. Sopimuksessa siis nimenomaisesti poiketaan yllä mainitusta lipun laki-pääsäännöstä ja todetaan, että suomalaista lainsäädäntöä ja työehtosopimusta noudatetaan, vaikka työ tapahtuu Virossa. Tämä oikeus sopia työsopimuksessa työsuhteessa sovellettavasta laista perustuu EU-asetukseen 593/2008 (nk. Rooma I).

Toinen vaihtoehto on, että työnantaja ja työntekijä sopivat uudella työsopimuksella, että työsuhteessa sovelletaan määräaikaisesti

virolaisia työehtoja ja aluksella noudatettavaa työehtosopimusta sillä ajalla, kun työ tehdään Viron lipun alla olevassa aluksessa eli noudatetaan lipun laki-sääntöä. Tällöin aiemmin tehty suomalainen (toistaiseksi voimassa oleva) työsopimus jää taustalle ja sitä sovelletaan taas, kun työntekijä palaa Suomen lipun alle.

Käytännössä lienee täysin mahdollista olla soveltamatta lippumaan lainsäädäntöä edes joiltakin osin, jotta esimerkiksi työaikajärjestelyt saadaan sujuviksi tai tärkeitä työturvallisuutta ja työsuojelua koskevia määräyksiä noudatetaan valvovien viranomaisten edellyttämällä tavalla. Olennaisimmat sopimusehdot kuten palkkaus ja työsuhteen kesto ja päättymisen määräytyvät kuitenkin aina valitun lainsäädännön mukaan.

Riippumatta siitä, mitä kolmesta yllä olevasta sopimusvaihtoehdosta osapuolten välillä noudatetaan, sosiaaliturvan näkökulmasta EU-alueella työntekijä ei voi kuulua kuin vain yhden maan sosiaaliturvan piiriin kerrallaan. Sosiaaliturvalla tarkoitetaan tässä Kelan maksamia etuuksia, työttömyyspäivärahaa sekä eläkettä.

Sosiaaliturvankin osalta lähtökohta on lipun laki eli se, että työntekijä kuuluu sen maan sosiaaliturvan piiriin, jonka lipun alla alus purjehtii. Tästä on poikkeuksia. Jos merenkulkijan palkka maksetaan samasta maasta kuin missä hän asuu eli työntekijän ja työnantajan kotipaikat ovat samassa valtiossa, sovelletaan asuinmaan sosiaaliturvalainsäädäntöä. Toisen poikkeussäännön mukaan suomalainen merenkulkija voi olla sosiaaliturvan näkökulmasta nk. lähetetty työntekijä, jonka suomalainen työnantaja lähettää toisen EU-maan lipun alle olevalle alukselle. Tällöin kyse on tilapäisestä, alle kahden vuoden työkomennuksesta, ja työntekijän sosiaaliturva pysyy lähtömaassa. Tällaisessa tapauksessa palkka voidaan maksaa Virossa, kun työsopimus on tehty suomalaisen varustamon kanssa. Näissä tapauksissa siis esimerkiksi eläkemaksu maksetaan Suomeen ja ko. aika kerryttää Suomesta myöhemmin maksettavaa eläkettä.

Tärkeä asiakirja on A1-todistus. Kun kyse on vakituisesti Suomessa asuvan merenkulkijan työskentelystä toisen EU-maan lipun alla, todistusta haetaan aluksen lippumaan viranomaisilta. Hakemuksen tekee työnantaja. Todistuksen avulla työntekijä osoittaa, minkä maan sosiaaliturvan piiriin hän kuuluu. Todistus myönnetään ensimmäisellä kerralla enintään kahdeksi vuodeksi, jonka jälkeen todistuksen voimassaololle voidaan hakea jatkoa enintään kolme vuotta lisää.

Mainittakoon vielä, että ansiotulojen verotuskysymykset näissä tapauksissa ovat aivan oma lukunsa. Verojen maksaminen tiettyyn maahan ei määritä sitä, minkä maan sosiaaliturvan piiriin merimies kuuluu.

Lisätietoja Kelan (kela.fi), Eläketurvakeskuksen (etk.fi) ja Merimieseläkekassan (mek.fi) sivuilta. Kela on julkaissut erityisen infolehtisen merimiehille. ↓

SANNALEENA KALLIO

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

Laivatyötä kunnioittaen – yksityiskohtia unohtamatta

Hanna Rentola kirjoitti ihanan romaanin, jossa matkustajalaivan myymälällä on keskeinen rooli.

TEKSTI JA KUVAT SIRPA SUTINEN

Vuonna 2022 alkukesästä ilmestyi kaikessa hiljaisuudessa romaani, joka paremmalla tuurilla olisi jo osunut monen laivalla työtensä tekevän iltalukemiseksi. Onneksi kirjailija **Hanna Rentolan** Laivakirjan löytää kirjastoista ja monista kaupoista.

Mikä ihmeen Laivakirja?

Kirjan laiva on matkustajalaiva, risteilyalus Unelma, joka seilaa Helsingin ja Tallinnan väliä. Mielikuvituksesta syntyneellä Unelma-laivalla on esikuvansa – Viking XPRS, jonka myymälässä Hanna Rentola työskenteli vuosina 2008–2009. Kustantaja Enostone esittelee kirjan lempeäksi ja tarkkanäköiseksi teokseksi, jossa selviää mikä lopulta pitää henkilökunnan voimissaan ja laivan pinnalla.

Kun Hanna Rentola aloitti Viking XPRS:n myymälässä, oli laivakin vastikään aloittanut reitillä Helsingistä Tallinnaan.

– Olin juuri palannut ulkomailta. Hain laivalle töihin ystävän suosituksesta ja rahan puutteesta. Palkka oli hyvä. Olin ensin kesätyöntekijä. Työporukka jonka kanssa tein töitä, oli hirveän ihana. Laiva oli koko kesän ajan täynnä. Kaksi edestakaista matkaa päivässä piti kiireisenä. Työtahti oli hurja, mutta kivassa työporukassa kannustettiin toisiamme jaksamaan. Joku sanoi, että odotahan talvea. Sitten laiva on kuin aavelaiva.

Monta vuotta hautunut

Rentola jäi laivatyöhön talveksi, toiseksikin, ja kirjoitti samalla kokemastaan.

– Alussa kirjoitin näytelmäkohtauksia myymälästä. Ajattelin pitkään, että teen myymälästä näytelmän.

Verkossa ilmestyvän Kulttuuritoimituksen kirja-arviossa *Laivakirjaa on kuvattu sanoilla ”vahua, hyvin kaunis, runollinen, pieni romaani”.*

PASI HUTTUNEN 13.8.2022

Teos haki muotoaan. Romaani alkoi syntyä vasta vuosia laivatyön päätyttyä, kirjoittamisen opinnoissa Kriittisessä korkeakoulussa. Kirjoittamista Rentola opiskeli myös Kauniaisten Työväen Akatemiassa ja Jyväskylän avoimessa yliopistossa. Ennen Laivakirjaa ehti kuitenkin valmistua esikoisromaanin *Heinäkuu* (Pesä 2019).

– Sen päähenkilö on aiemmin työskennellyt laivalla. Mielessä oli sama tyyppi Laivakirjasta, vaikka en sitä korosta erityisesti. Heinäkuuta tein kuusi vuotta, mutta sen ilmestymisen jälkeen palasin taas Laivakirjaan.

Laivakirjaa työstäessään Rentola opiskeli Helsingin yliopistossa yleistä kirjallisuustiedettä ja otti kirjanprojektin takia jopa kurssin meribiologiasta.

– Luin Itämerestä paljon.

Epäuskoa oli ilmassa

– Kun laivalla aina sanoin, että aion kirjoittaa tästä, moni ei ehkä uskonut.

Lopulta kirja syntyi.

– Lupasin työkavereille, että teen tästä ihanan kirjan!

Hanna Rentola korostaa, ettei ole suoraan kirjoittanut Laivakirjan henkilöiksi työkavereitaan laivan myymälästä, saati itseään. – Vaikka kaikissa henkilöissä voi toki näkyä osa minua, ja kirjan olen omistanut työkavereilleni.

Laivatyötä ja risteilyaluksen myymälän arkea kuvataan kirjassa kunnioituksella, jopa hellyydellä.

– Ajattelin tehdä kirjasta ylistyslaulun sille työlle, mitä laivassa tehdään.

Työnteon kuvaus myymälän osalta perustuu kirjailijan omaan kokemukseen.



Laivakirjan tarina keskittyy Helsingin ja Tallinnan väliä liikennöivän matkustajalaivan myymälästä. Se ei kerro yhdestä henkilöstä. – Minua kiinnosti enemmän laiva ja sen yhteisö, kuin tarina, jossa olisi päähenkilö. Joku onkin sanonut, että päähenkilö on laiva. Risteilylaivan myymälä on se maailma, jonka olen kokenut, kertoo kirjailija Hanna Rentola kotipihassaan Joensuussa.

Laivakirjan painosten kansikuvat on suunnitellut Asko Künnap. Kuva: Satu-Maaria Niinikangas / Enostone

– Laivakirjan laivan pohjapiirros on tarkasti Viking XPRS vuosina 2008–2009. Minulle oli tärkeä, että tietyt asiat ovat täsmälleen oikein.

Yksityiskohtat laivan arjesta ovat kuin todellisuudessa.

– Olen käynyt tutun siivoojaan mukana töissä, jotta voin kirjoittaa siivoamisesta.

Taustatutkimusta Rentola on tehnyt laivan ulkopuolellakin. Meriturvan kurssin hän kävi kertaamassa käytännössä kirjaa kirjoittaessaan. Pelastusharjoitusten sukka-ase-malta romaanissa onkin tarkka kuvaus.

– Kirjoittaessani menin jopa risteilylle katsomaan, kuinka käytävällä pelattiin pelejä. Sitten kirjoitin siitä.

Faktaa vai fiktiota

Tarkkoihin yksityiskohtiin ja tunnolliseen pohjatööhön Rentolan teoksessa yhdistyy maagisen realismin tyyliä.

Laivakirjassa se merkitsee unenomaisen, lauseen tasolla jopa runollisen mielikuvituksen tasoa tarkan arkirealismen rinnalla.

Rentola korostaa tarinan olevan fiktiota, mutta liki samaan hengenvetoon muistuttaa omistaneensa teoksen laivatyökavereille.



Hanna Rentola työskenteli Viking XPRS:llä vuosina 2008–2009. Myöhemmin hän teki yksittäisiä työpasseja muillakin laivoilla. Nyt hän on kirjailijan roolinsa ohella Lavarunoakatemian rehtori ja Joensuun Lavarunosipi ry:n puheenjohtaja. Viime vuosi on kuitenkin kulunut teatterityön parissa.

leen. Kirjan lopun kiitoksissa nimeltä mainitaan työkaverit myymälästä, muutamia muiltakin osastoilta.

– Kirjassa esiintyy kaksi kansimiestä Tiits ja Jeppe. Kirjassa he ovat fiktiivisiä henkilöitä, koska kirjoitin heidät. Todellisuudessa laivalla oli kaksi saman nimistä kansimiestä, jotka auttoivat minua paljon taustatyössä kannen rutiinien kanssa, laivan kiinnittämisestä köysien heittämiseen. Kysyin luvan käyttää heidän nimiään. He ovat kirjan lukeeet ja sanoivat pitäneensä.

Niin romaanissa kuin todellisuudessa on faktan ja fiktion vuoropuhelu varsin filosofinen kysymys.

Tiits on mukana myös Rentolan uusimmassa *Aika Tartossa* -kirjassa, joka on dokumentti tai matkapäiväkirja. Se on nimensä mukaan kirjoitettu Tartossa, yhteistyössä **Jukka Moskuvaaran** kanssa.

Yhteisöön sitoutuminen

Harvoin tulee ajatelleksi, kuinka laajalta maantieteelliseltä alueelta yksi laiva voi koota miehistönsä. Rentola kiinnitti asiaan huomiota.

– Samassa passissa oli useampia virolaisia työntekijöitä. Eri puolilta Viroa, Tallin-

nasta ja Saarenmaalta. Oli suomenruotsalaisia, yksi Suomessa asuva venäläinen ja suomalaisetkin olivat eri puolilta maata.

Kirjailija on pohtinut työyhteisöön sitoutumista niin laivan päällä arjessa kuin kirjaa kirjoittaessaan.

– Kun työssä ollaan viikko tai kymmenen päivää kerrallaan, on kaksi vaihtoehtoa: joko opit rakastamaan työporukkaa tai et, ja silloin et palaa. Jos taas pysyt työssä, ei ole muuta vaihtoehtoa kuin rakastaa ihmisiä, joiden kanssa teet töitä. Teitpä mitä hyvänsä, teet sen heidän kanssaan: syöt, saunot, menet salille, istut messissä.

Kirjailija ihmettelee, kuinka työyhteisössä pystyy tuntemaan sellaista yhteenkuuluvaisuutta. Laivakirjassa hän kertoo pohtivansa myös itselleen ristiriitaista asetelmaa.

– Minulle risteilylaivat ovat rakkaita paikkoja, vaikka koen sen olevan ristiriidassa ympäristön näkökulmasta. Halusin kuitenkin tuoda myös ristiriidan romaaniin. Laivaliikennettä voi kritisoida ympäristönäkökulmasta, laivat ovat kuitenkin rakkaita työntekijöille ja monille matkustajille. Minulle oli tärkeä, että molemmat näkökulmat ovat esillä. 📍



Kassa vastaa

Mikä muuttuu päiväraahakemuksen täyttämässä?

Tänä vuonna työttömyysturvaan on tullut useita muutoksia, jotka vaikuttavat sekä työttömyysturvan määrään että sen laskentatapaan. Vaikka työttömyysturvaa haetaan pääosin kuten ennenkin, **joitakin muutoksia tulee hakemusten tekemiseen.**

→ Euroistamisen vaikutus

2.9.2024 voimaan tuleva työssäoloehdon euroistaminen saattaa aiheuttaa tilanteita, joissa kassa tarvitsee hakijoilta palkkalaskelmia. Vaikka palkkatiedot saadaan pääosin suoraan verohallinnon ylläpitämästä tulorekisteristä, työnantajien ilmoitustapa voi vaikuttaa tarvittavien lisäselvitysten tarpeeseen.

Tulorekisteriin voidaan ilmoittaa palkkatiedot kahdella tavalla: joko suppeasti ilman erittelyjä tai laajasti, jolloin palkka eritellään palkanosittain tarkemmin. Lisäksi työnantaja voi halutessaan ilmoittaa vapaaehtoisia täydentäviä tietoja, kuten poissaolot ja palkan ansaintajaksot.

On siis mahdollista, että **kassa pyytää sinulta palkka- ja työsuhdetietoja**, jos tulorekisterissä olevat tiedot eivät riitä päiväraahakemuksesi käsittelyyn. Jos saat hakujakson aikana palkkaa ja työnantaja on ilmoittanut tulorekisteriin vain suppeat palkkatiedot, kassa saattaa tarvita hakemuksesi liitteeksi vielä palkkalaskelman.

Aiemmin ensihakemuksen ja hakujaksokatkoksen liitteeksi on pyydetty täydentämään työskentelyaikoja. **Jatkossa täydennyksiä ei enää tarvita 1.10.2024 jälkeen maksettuihin palkkoihin.** Hakemukseen tulee kuitenkin edelleen täyttää päiväkohtaiset työtuntiselvitykset, joita tarvitaan muun muassa omavastuuajan laskemista varten.

→ Työssäoloehdon pitenemisen vaikutus

Työssäoloehto pitenee 12 kuukauteen syyskuun alusta alkaen. Hakemuksen täyttämässä tämä näkyy siten, että ensihakemuksella tehtävä tulorekisterihaku pitenee 14 kuukauteen. Se tapahtuu automaattisesti, eikä edellytä sinulta mitään toimenpiteitä hakemusta täyttäessäsi.

→ Porrastuksen vaikutus

Syyskuun alussa astuu voimaan porrastus, mikä tarkoittaa, että ansiopäivärahan määrä alenee työttömyyden jatkuessa. Porrastus koskee kaikkia ansiosidonnaisen päivärahan saajia mukaan lukien lisäpäivillä olevat, osittain työllistyneet sekä yrittäjän ansiopäivärahaa saavat.

A-kassan eAsiointin tilannetiedoissa on Lasurit-kohdassa kerrottu, millä portaalla olet ja milloin siirryt seuraavalle portaalle. Sieltä saat myös tiedon, jos porrastus ei koske sinua.

[Lue lisää A-kassa.fi](https://www.a-kassa.fi)

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa



Kassa vastaa

Ansiopäivärahan porrastus voimaan syyskuussa

Eduskunta hyväksyi 19.6.2024 hallituksen esityksen ansiopäivärahan määrän porrastamisesta. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että ansiopäivärahan määrä alenee työttömyyden jatkuessa. Myös osa ikäsidonnoista poikkeuksista poistuu, eikä ansiopäiväraha-oikeutta kerry enää palkkatuetusta työstä.

Porrastus astuu voimaan syyskuusta 2.9.2024 alkaen. Porrastukset lasketaan täydestä ansiopäivärahasta, eivätkä ne kertaudu.

Täysi ansiopäiväraha ensimmäiset 40 päivää	1. porrastus, 41–170 päivää	2. porrastus 171 päivää
100 %	80 %	75 %

Porrastus koskee kaikkia ansiosidonnaisen päivärahan saajia, mukaan lukien lisäpäivillä olevat, osittain työllistyneet sekä yrittäjän ansiopäivärahaa saavat.

Muutos ei kuitenkaan vaikuta ennen syyskuuta alkaneisiin päiväraha-kausiiin, vaan **uutta käytäntöä sovelletaan 2.9.2024 jälkeen** uuden 12 kuukauden työssäoloehdon perusteella maksettaviin etuuksiin.

Jos etuuden maksaminen perustuu 1.9.2024 asti voimassa olevaan 26 kalenteriviikon työssäolo-ehdoton, ei porrastusta sovelleta.

Käytännössä muutos alkaa vaikuttaa etuuksiin marraskuussa, kun ensimmäisille porrastuksen piiriin kuuluville on kertynyt 40 työttömyyspäivää, eli noin kaksi kuukautta.

Osittain työllistyneillä porrastuksen vaikutus tulee vastaan hieman myöhemmin, koska heillä päiväraha-kauden päivät kertyvät hitaammin.

Esimerkki:

Kuukausipalkka	2 500 €/kk
Täysi ansiopäiväraha ensimmäiset 40 päivää	1 515 €/kk
1. porrastus, 41–170 päivää	1 212 €/kk
2. porrastus 171 päivää	1 136 €/kk
Kelan peruspäiväraha	n. 800 €/kk

Porrastuksen jälkeenkin ansiopäiväraha on kuitenkin yleensä suurempi kuin Kelan peruspäiväraha.

Julkaisemme syksyllä A-kassa.fi-sivuilla ansiopäivärahalaskurin, jossa on mukana porrastuksen vaikutus.

[Lue lisää A-kassa.fi](https://www.a-kassa.fi)

Seuraa meitä somessa @AvoinKassa



Risteilyitä pitkälle syksyyn!

Viking Line kuljettaa matkustajia saarelle kesän mentyä vielä tunnelmalliselle syyslomaristeilylle lokakuussa ja joulumarkkinaristeilylle vuoden loppupuolella.



LUE DIGINÄ:
smu.fi >
Merimies-
uutiset

Nyt risteillään romanttiseen Visbyhyn!

Ruusuja, raunioita ja romantiikkaa.
Sitä tarjoaa Ruotsin vieressä sijaitseva Gotlannin saari.

TEKSTI JA KUVAT SAANA LAMMINSIVU



Viking Linen M/s Gabriellan kesäbaarin tarjoilija Aune risteilee Visbyhyn hyvällä ja odottavin mielin.

Suomesta Visbyseen matkustajia kuljettavat Helsingistä Viking Linen ja Tallink Siljan alukset. Visbyn risteilyt ovat suosittuja, joten oma matka kannattaa varata hyvissä ajoin. Viking Line -varustamo purjehti kesällä Visbyhyn kolmatta sesonkia perätysten. Matkojen määrää on lisätty suosion ansiosta.

Mansikoita ja kuohuvaa

Risteily on hengähdystauko ja irtiotto arjesta. On aika palkita itseään ja ystäviään mansikoilla ja kuohuvalla!

M/s Gabriellan kesäbaari laivan yläkannella tarjoaa hyvät istumapaikat, joista voi ihailla lempeänä kesäpäivänä tai yönä Itämeren uniikkeja maisemia.

Sundeckilla Raumalta kotoisin oleva tarjoilija Aune risteilee Visbyhyn hyvällä ja odottavin mielin.

– Myös asiakkaat ovat innoissaan Gotlannin risteilystä, joka tarjoaa hyvää vaihtelua perinteisiin risteilyreitteihin ja nähtävyyksiin.

Lounge Living Room

Tarjoilija Minna-Stiina Saaristo-Vellinki valmistaa drinkkejä, mutta myös alkoholittomia mocktaileja M/s Viking Gabriellan Living Roomissa.

– Living Roomissa tarjottavat drinkit on mietitty huolella. Kaikki loungessa tarjolla olevat alkoholit tulevat Suomesta, Ruotsista tai Ahvenanmaalta ja drinkit valmistetaan niiden pohjalta. Loungeissa myydään myös paikallisten panimoiden oluita.



Tarjoilija Minna-Stiina Saaristo-Vellinki esittelee Lounge Living Roomin drinkkivalikoimaa.



Kokki Ulla Bowellanin herkulliset ruoat maistuvat merimatkan aikana niin lapsiperheille, aikuisille kuin ikäihmisille.

Risteilyitä pitkälle syksyyn

Gotlanti tarjoaa nähtävää ja koettavaa ympäri vuoden. Viking Line kuljettaa matkustajia saarelle kesän mentyä vielä tunnelmalliselle syyslomaristeilylle lokakuussa ja joulumarkkinaristeilylle vuoden loppupuolella.

– Suunnittelen Visbyn risteilyä syksyllä. Tuolloin saarella on joulumarkkinoita ja on varmasti ihanaa kurkkia vanhojen talojen ikkunoista sisään ja katsella kynttilöiden valoa, kesäkuussa M/s Gabriellalla Visbyn risteilylle osallistunut matkustaja unelmoi jo tulevista matkoista.

Maistuvat ruoat isoille ja pienille merimatkan aikana

Merimatka Visbyseen on elämys, jonka aikana ehtii nauttia hyvistä ruoista joko buffetissa, grillissä tai À la cartessa. Viking Linen M/s Gabriellasta löytyy myös korealainen keittiö, josta saa maistuvia ja kevyempiä ruokia vatsan täytteeksi.

Kokki Ulla Bowellan valmisti tarjolle herkulliset ruoat, jotka maistuvat merimatkan aikana niin lapsiperheille, aikuisille kuin ikäihmisille.





Kylmäköt Niina Kari (vas.) sekä Anne Vuorijärvi



Club Marissa baaritiskin takana Timo Hirvonen.

Gotlanti tarjoaa nähtävää ja koettavaa ympäri vuoden.

Viking Line-varustamossa leivotaan itse suolaiset ja makeat

Laivan kylmäkeittiössä tarjolle valmistetaan niin suolaiset kuin makeat tuotteet. Leipiä ja muita tuotteita paistetaan taukoamatta tarjolle pitkin päivää, jotta ne saadaan vitriiniin tuoreina ja laadukkaina. Myös tiikerikakku leivotaan itse laivan leipomossa.

Anne Vuorijärvi toimii kylmäkokenä M/s Gabriellassa. Rautaisella ammattilaisella on ripeät otteet ja kädentaitoja, joilla tarjolle syntyvät suussa sulavat herkut. Laivan kylmäkeittiössä töissä auttaa kollega **Niina Kari**.

Cafe & Joy

Laivan leipomosta tuotteet tuodaan tarjolle ja myyntiin kahvilaan ja aluksen muihin ravintoloihin. Kahvilassa **Maarit Lähtenmäki**, **Ari Ruuhilahti** ja **Jenny Mäki** palvelevat asiakkaita.

– Omatekoiset tuotteet tekevät hyvin kauppansa. On ihanaa, että kahvilassa saa nauttia esimerkiksi aamulla laivalla leivotut ja paistetut aamiaistuotteet, kertoo Maarit Lähtenmäki.



Jenny Mäki (vas.), Ari Ruuhilahti sekä Maarit Lähtenmäki palvelevat asiakkaita Cafe & Joy:ssa.



Viking Linen M/s Gabriellan viinibaarissa Roope Vuoriselta luontuu ammattitaidolla erilaisten drinkkien valmistaminen: olkaa hyvä!



Visbyn vanhan kaupungin muuri



Keskiaikainen Visby

Visbyn keskiaikainen vanha kaupunki kuuluu UNESCO:n maailmanperintöluetteloon. Keskiaikaista hansakaupunkia ympäröi 3,5 kilometriä pitkä muuri. Muurilla on korkeutta 11–12 metriä. Muurin ensimmäiset osiot rakennettiin jo 1100-luvulla ja muuri on vielä tänäkin päivänä Pohjolan parhaiten säilyneitä puolustusmuureja.

Muurin rakentaminen johti kapinaan 1288

Gotlanti sijaitsee suoraan keskellä Itämeren ja oli keskiajalla vilkas kaupankäynnin keskus. Saari kuului Hansa-liittoon ja oli tärkeä

yhteyskohta lännen ja idän eli silloisen Venäjän välillä. Saksalaisille Gotlanti oli erityisen tärkeä ja he osallistuivat Visbyn kaupungin rakentamiseen.

Keskiaikaisen hansakaupungin ympärille rakennettiin muuri. Varsinaisen kehämuurin rakentaminen Visbyn hansakaupungin ympärille tapahtui 1270–1280-lukujen taitteessa. Muurissa oli alun perin 29 tornia, joista 27 on säilynyt tähän päiviin saakka. Muurin rakentaminen rajasi Visbyn väestön kahteen eri osaan: muurin sisällä asuviin kaupunkilaisiin (jotka harjoittivat muun muassa merenkulkua) ja Gotlannin sisämaassa ja muulla alueella asuviin ”maalaisiin”.

Visbyn kaupunkiin markkinoille kulkevilta maalaisilta haluttiin perä tullia. Tilanne johti maalaisten ja kaupunkilaisten kesken saarilla kapinaan/sisällissotaan (inbördeskrig) 1288.

Autonominen Gotlanti

Tilanteen ratkaisi Ruotsin kuningas **Magnus Ladulås**. Gotlanti säilyi Ruotsin kuninkaan alaisuudessa, mutta sillä oli autonomia. Gotlantilaiset saivat purjehtia ja heillä oli tullivapaus Ruotsin satamissa, mutta vastapalvelukseksi paikalliset merenkulun harjoittajat olivat Ruotsin kuninkaan palveluksessa tilanteen niin vaatiessa. >>





Kirkonmäeltä on upeat näköalat merelle.



Gotlanti on unikkopeltojen saari.



Gotlannin kauniit valkokiviset rannat.



Vanha kaupunki upeine ruusuineen.



Suomalaiset laivat järjestävät Visbyseen kahden yön risteilyitä, joiden aikana laiva pysähtyy Visbyseen koko pitkäksi päiväksi. Päivän aikana ehtii hyvin käydä tutustumassa rauhalliseen tahtiin vanhaan kaupunkiin.

Merta ja kalkkikiveä

Gotlanti on kuuluisa muuriensa lisäksi kauniista rannoistaan. Saarelta viertävät mereen kalkkikiviset rinteet, jotka näkyvät suoraan Visbyseen purjehdittaessa. Visbyn vanhan kaupungin laidalla sataman vierestä löytyvät myös valkokiviset rannat, jotka tarjoavat mitä parhaimman hetken lepuuttaa jalkoja hetkisen vanhaan kaupunkiin tutustumisen lomassa.

Kirkonmäeltä upeat näköalat merelle

Keskeisen sijainnin ja kaupankäynnin ansiosista Visby kukoisti keskiajalla. Kaupunkiin alettiin rakentaa 1100-luvulla tuomiokirkkoa. Pyhän Marian kirkko vihittiin käyttöön 1225.

Kirkon rakennutti saksalainen kauppias. Kirkko oli alun perin tarkoitettu saarella vieraillevien saksalaisten kauppiaiden kirkoksi.

Yli tuhat vuotta vanha, suoraan merelle katsova Pyhän Marian tuomiokirkko on jylhä näky ja visiitin arvoinen. Kirkon vierestä nouseva tuomiokirkon mäki on ehdottomasti Visbyn parhaimmista vierailukohteista ja yksi Visbyn aurinkoisimmista paikoista. Satamasta kävelee vanhaan kaupunkiin kirkonmäelle reippaasti 15 minuuttia ja hyvin hidasta vauhtia puoli tuntia.

Visbyssä oli keskiajalla jopa 17 kirkkoa, mutta lähestulkoon kaikki ovat tuhoutuneet tulipaloissa, kahakoissa tai ajan kuluessa.

Unikkopeltojen saari

Gotlanti on monin tavoin uniikki saari. 90 kilometriä Ruotsin rannikosta sijaitsevalla saarella kasvaa monia eksoottisia kasveja, jotka viihtyvät hyvin kesän paahteisessa ja talven lauhassa säässä. Pakkanen laskee saarella pääsääntöisesti vain muutamaan asteeseen. Yksi Gotlannin kalkkikivessä hyvin kasvavista kukista on unikko. Gotlannin unikkopelto ovat kuuluisia ja käytetty paljon valokuvissa, tauluissa sekä erilaisissa kuoseissa.

Vanhan kaupungin hulinaa tai luonnon rauhaa

Jo viikinkien löytämä Visby on innoittanut vuosisatojen aikana niin hansakauppiaita kuin taiteilijoita.

Suomalaiset laivat järjestävät Visbyseen kahden yön risteilyitä, joiden aikana laiva pysähtyy Visbyseen koko pitkäksi päiväksi. Päivän aikana ehtii hyvin käydä tutustumassa rauhalliseen tahtiin vanhaan kaupunkiin.

Peppi Pitkätossun talo ja Lummelundin luola

Lapsiperheille Visby tarjoaa useita upeita aktiviteetteja. Peppi Pitkätossun talo Villa Villekulla sijaitsee noin kuuden kilometrin päässä Visbystä.

Lummelundan luola, Gotlannin suosituin nähtävyys, kiehtoo kaikenikäisiä. Lummelundan luola on muodostunut 500 miljoonaa vuotta vanhaan entiseen koralliriuttaan. Kun riutta siluurikaudella muodostui, oli Gotlanti aivan eri paikassa maapallolla. Luolan löysivät yli 70 vuotta sitten kolme visbyläistä nuorta, jotka tutkivat luolan kulkureittejä uteliailla tutkimusmatkoillaan. Luola avattiin yleisölle vuonna 1959.

Varustamot järjestävät satamasta saaren eri nähtävyyksiin opastettuja retkiä letkuksineen, jotka on varattava suosiosta johtuen etukäteen.

Kasvitieteellinen puutarha

Carl von Linné tuli vuonna 1741 Gotlantiin tutkimaan saaren ainutlaatuisia luontoa ja keräämään kasvi- ja eläinnäytteitä. Botaniska Trädgården, ”Botan”, on yksi Visbyn taianomisimmista paikoista. Vuonna 1855 perustettu puutarha sijaitsee vain muutamien kymmenen metrin päässä meren rannasta.

Nykypäivän Visby: Abba soi Almedalenissa

Almedalen on puisto aivan sataman ja vanhan kaupungin vieressä. Almedaleniin voi kävellä suoraan satamasta.

Almedalenissa järjestetään konsertteja ja tapahtumia. Kesäkuun alussa puistossa soi Abba ja vietettiin Visbyn koulujen päättäjäisiä.

Puisto on tullut tunnetuksi myös siellä järjestettävästä Almedalsveckan-nimisestä vuosittaisesta ruotsalaispoliitikkojen tapamisesta. 🚢

Järvi-Suomen Uittoyhdistyksen Esa Korhonen: Saimaan tonnisto, miehistö ja väylästä vaativat investointirohkeutta

Uitto elää uutta nousukautta: puuntuonnin loppuminen Venäjältä ja ilmastotavoitteet tuplasivat puuntuonnin Saimaalla. Vuoksen tonnisto ja infra tarvitsevat pitkän tähtäimen investointeja, jotta ne saadaan ylläpidettyä ja uusittua. Ammattitaitoisista miehistöistä on pidettävä kiinni ja koulutettava tehtäviin uusia osajia.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVAT MIKKO MUNCK

Saimaa on merkittävä kuljetusväylä: Saimaan vesistö kattaa 4 400 neliökilometrin kokoisen alueen. Vuoksen vesiteillä pisimmät uittoreitit ovat 450 kilometriä ja keskiuittomatka hiekan alle 300 kilometriä. Uitolla on käytävissä Saimaalla 18 laituripaikkaa, joista puuta pudotetaan veteen.

Vaikka lautan eteneminen on hidasta, kaksi kilometriä tunnissa, on uitto suurille puumäärille selvästi nopein kuljetusmuoto. Tänä päivänä Saimaalla uitetaan reilu puoli miljoonaa kuutiota vuodessa, mikä vastaa noin 8.000 rekkakuormaa. Tämä määrä on pois kuormittamasta ja ruuhkauttamasta teitä ja rautateitä. Lisäksi energiaa säästyy tasollisesti 1,5 miljoonaa diesel-litraa vastaava energiamäärä.

– Uitto on muutaman viime vuoden aikana saanut metsäyrityksiltä huomiota osakseen ja elpynyt vuosien 2016-2017 laskusuhdanteen jälkeen. Mutta mikäli meillä ei olisi ollut tässä valmiina tätä olemassa olevaa systeemiä – eli väylästä ja tonnistoista miehistöä – niin emme olisi kyenneet laittamaan toimintaa uudestaan pyörimään, Järvi-Suomen Uittoyhdistys & Perkaus Oy:n **Esa Korhonen** kertoo.

– Kunnostimme myös laitureita ja pudotuspaikkoja. Olemme tehneet kaiken minkä pystymme, jotta uitto saadaan täydellä teholla käyntiin.

Metsähallituksen mukaantulo uittoon vuonna 2022 oli alalle käänteentekevää.

– UPM oli ainut uittaja vuodesta 2016 vuoteen 2021. Sen jälkeen uitto alkoi kasva-

maan ja vuodesta 2022 eteenpäin uittavia yhtiöitä on ollut neljä: UPM, Metsähallitus, Stora Enso ja Metsägroup. Tämä on tuonut uittoon uutta draivia ja uskoa.

Nyt metsäyhtiöiltä toivotaan pitkäjänteistä tulevaisuuteen katsomista ja investointirohkeutta – kuten pitkiä sopimuskausia – jotta uittoyhtykset pystyisivät investoimaan toimintaansa.

– Kyllä meillä on tässä vielä työmaata jäljellä, että saamme vielä seuraavat kolme asiaa hyvälle tolalle: osajat, eli alusten miehistötilanteen, kaluston, jota siellä vesien päällä on, plus infra ja väylät sekä huolto- paikat, että ne eivät pääse siitä häviämään

SAIMAALLA PUUTA UITTAA KOLME YRITYSTÄ

Uittopojat

Hinaajat:
Olli
Tarmo
Roteva (Tarmon sisaralus)
Lauri

Mopro

Hinaaja:
Matar

Vesistökuljetus Laukkanen (toimii vain Pielisjoella)

Hinaajat:
Akseli
Norppa

pois, Esa Korhonen Järvi-Suomen Uittoyhdistyksestä & Perkauksesta toteaa.

– Tärkeää olisi, että kyettäisiin tekemään sellaisia linjauksia ja ratkaisuja, että meillä löytyisi investointirohkeutta. Tarvitsemme toimintamalleja ja tulevaisuuteen ulottuvaa investointirohkeutta, että pystymme toimimaan täällä: se on se juttu.

– Yrittäjällä – olipa isompi tai pienempi – pitää olla talousmatematiikat kohdillaan. Investoinnin pitää olla viime kädessä aina bisnesperusteltu, Korhonen muistuttaa.

Saimaata pitkin tällä hetkellä kyntävä uittokalusto on kestävä ja vahvaa, mutta alkaa osin käydä vanhaksi. Tarmo ja Roteva toimivat Normandian maihinnousussa 1944 kaapelinvetoaluksina.

– Hinaajat Tarmo ja Roteva ovat hirvittävän hyvän näköisiä ja vahvoja aluksia, mutta ne ovat Normandian maihinnousun aikaisia hinaajia, ja alusten kunnostamisesta (kansirakenteet, kone) huolimatta vanhoja.

Suomen vesistöt ja huoltovarmuus

Saimaan vesiväylästä ja sen varrelle oleva infra on Suomen huoltovarmuuden kannalta erittäin merkittävää. Ehkä jopa merkittävämpää kuin moni edes osaa ajatella.

Katsottaessa venäläisten tekemiä kiinteistökauppoja Suomen suurten vesistöjen ja kanavien varrelta näyttää välillä siltä, että idässä on osattu lukea Suomen karttaa ja väyliä paremmin kuin Suomessa.

Suomen vesiteiden huoltovarmuuden on toimittava tilanteessa kuin tilanteessa. Tästä syystä Saimaan vesistö vaatii huolellista ylläpitoa ja investointeja, jotta teollisuudellemme saadaan toimitettua raaka-aineita.

– Huoltovarmuudesta on alettu jälleen keskustella yhteiskunnassa, mutta keskiöön on nostettava myös puuhuollon huoltovarmuus.

– Venäjältä toimitettiin joidenkin tilastojen mukaan tuollainen parisataa tuhatta junavaunukuormallista puuta (kun muutetaan vaunullisiksi) vuodessa Suomeen. Puu tuotiin tänne venäläisellä kapasiteetilla: vaunuilla, autoilla ja laivoilla.

Saimaa on pussissa – vai onko?

Saimaan kanavan liikenne on lähestulkoon pysähtynyt ja jättänyt Saimaan vesistön ikään kuin pussiin.

Kuivarahtialusten ja pientonniston pitää päästä ajamaan mereltä Saimaalle.

– Saimaalla on saatava vesitieyhteys Itämerelle. Vaikka Saimaan kanava on hiljen-

tynt, meillä on muita korvaavia vesiteitä pitkälle jo luonnollisissa uomissaan valmiina – kuten Kymijoen ja Mäntyharjun kanavat, joita pitkin päästään kyllä sutjakasti Itämerelle, jos on vain tahtotila, Järvi-Suomen Uittoyhdistys ja Perkaus Oy:n Esa Korhonen toteaa.

Savonlinnassa toimiva Laitaatsillan telakka on tärkeä Suomen huoltovarmuuden kannalta. Ikävä kyllä, Savonlinnan kaupunki vaikuttaa iskeneen silmänsä kauniilla paikalla sijaitsevaan telakka-alueeseen.

– Savonlinnan kaupunki on havainnut telakan sijaitsevan kauniilla paikalla suoraan kaupungin kupeessa, niin sillä voi olla omat ajatuksensa alueen kehittämiseksi, Esa Korhonen epäilee.

Laitaatsillan telakka on toiminut kuitenkin vuosikymmeniä – jo metsäteollisuuden alkuajoista lähtien – nykyisellä paikallaan ja nimenomaan turvannut Suomen huoltovarmuutta.

– Savonlinnan ohi kulkeva vesiväylä on merkittävä, ja monet idän sillat tällä hetkellä korjaustöiden alla. Pahassa tilanteessa sillat ja kiskot on nopea pistää pirstaleiksi. Rautatiekapasiteetti on haavoittuvaista, mutta vesiväylää ei saa poikki millään. ⚓

Saimaan uitto- ja puskiemiehet: Metsäyhtiöiden pitäisi nähdä metsä puilta ja olla armollisempia

Puuntuonti Venäjältä pysähtyi kuin seinään 2022. Samana vuonna Metsähallitus julkaisi ilmastostrategian, jonka avulla Suomi tavoittelee hiilineutraalisuutta vuoteen 2035 mennessä.

– Jos metsäyhtiöt ovat armollisia uittoa kohtaan, niin kyllä Saimaalta löytyy jatkuvuutta, hinaaja Ollin päällikkö Kari Friberg lähettää Metsäteollisuudelle terveisiä.

TEKSTI SAANA LAMMINSIVU KUVA MIKKO MUNCK

Uittohinaaja Olli kiskoo perässään tukkilauttaa kohti Savonlinnaa. Pihlajaveden selkä on tyyni. Elokuun puoliväli on ylitetty ja uittokausi vielä täydessä vauhdissa.

– Ajojoukko on ollut tänä kesänä hyvin. Ainanahan se on tuossa tuo yrittäjä, jolle ei koskaan mikään ole tarpeeksi. Se on mun mielipide tässä, päällikkö Friberg hörähtää.

Neljä metsäyhtiötä: UPM, StoraEnso, Metsähallitus ja Metsägroup uittavat nyt puuta Saimaata pitkin.

– Meillä on tällä hetkellä juuri Kaukopään kuorma perässä. Olen toiminut toistakymmentä vuotta alalla, enkä ole koskaan aiemmin käynyt viemässä kuormaa sinne saakka.

Uitto kävi aallonpohjalla vuonna 2016, jolloin koko toiminnan tulevaisuus oli vaakaaludalla.

– Useita metsäteollisuuden asiakkaita tippui pois, kuten Kaukopää (StoraEnso) ja Joutsenon Pulp (nykyisin Metsäfibre).

Ukrainan sota alkoi vuonna 2022 ja puuntuonti Venäjältä Suomeen pysähtyi kuin seinään. Samana vuonna Metsähallitus julkaisi oman ilmasto-ohjelmansa, jonka tavoite on saada Suomi hiilineutraaliksi vuoteen 2035 mennessä.

Uitto esiin naftaliinista

Oltiin nyhjää tyhjistä tilanteissa: metsäteollisuuden oli järjesteltävä sekä raaka-aineettä toimitusketjunsä uudestaan. Metsäpatruunat havahtuivat ja kaivoivat uiton esiin naftaliinista. Yksi hinaaja voi kuljettaa yhdes-

sä lautassa jopa 300 rekka-autollisen tai 11 puujunan verran puuta. Ei kun toimeksi!

– Tänä kesänä uitamme jälleen puuta Lappeenrannan ja Joutsenon välissä sijaitsevalle Pulpin tehtaalle ja Imatran Kaukopäähän. Sinne on kuljettu puuta aiemmin proomuilla, junilla ja kuorma-autoilla, mutta uittamalla vasta toissa kesästä alkaen. Tämä on toinen pätkä, mikä sinne viedään tänä kesänä uittamalla.

Uitto elpyy, mutta se ottaa oman aikansa. Uittomiehistö kokee, että metsäyhtiöt ovat kärsimättömiä, eivätkä näe aina metsää puilta.

– Jos metsäyhtiöt ovat armollisia uittoa kohtaan, niin kyllä täältä jatkuvuutta löytyy. Olemme saaneet tänne uusia henkilöitä oppiin, mutta se ottaa oman aikansa. Täällä pitää olla ainakin kolme kesää opissa, että oppii työn: ensin pitää osata pusku työ, josta voi siirtyä eteenpäin uittohinaajalle ajomiehen tehtävään.

– Puskiemiehiä kyllä löytyy, mutta niitä, jotka pystyvät hallitsemaan tuota kilometrin pituista lauttaa täältä ruoterin takaa on hieinan toista. Puskujen kauttahan tälle alalle tullaan, päällikkö Friberg selostaa.

Uitto on Saimaan Formula I - ettei mene mutkassa niin sanotusti pitkäksi ja lepiköön.

– Ruoriin ja miehistötehtäviin on nousemassa ja kasvamassa koko ajan uusia ihmisiä. Täällä on myös nuoria. Uitolla on ilman muuta hyvä tulevaisuus, jos meille vain annetaan aikaa tässä hommassa: sopimukset

menevät kohdalleen ja kaikkea muuta, Friberg täsmentää.

Kotimaanliikenteen laivurin kurssit Savonlinnassa

Kotimaanliikenteen laivurin kurssit suoritettiin aiemmin etänä/Kotkassa.

– Meillä oli tällä kertaa niin paljon porukkaa, että yrittäjä sai opettajat tulemaan Savonlinnaan, mikä oli huomattavasti helpompaa.

Uittohinaajalla työskentelee neljästä viiteen henkeä.

– Meillä on tässä aina yksi harjoittelija mukana. Miehistön jäsenissä on niin nuorta kuin vanhempaa väkeä.

Uittokausi Saimaalla saattaa kestää parhaimmillaan marraskuulle saakka. Tukkilauttaa uitetaan Saimaata alas vuorokauden ympäri. Miehistö ajaa 6:6-vahtia. Uittohinaaja Olli uittaa tukkeja Joensuuasta alaspäin.

– Sitten nyt kun puu alkaa taas latvavesiltä loppua, niin sieltä alkaa tulla laivat ja miehistöt tänne alaspäin. Jos me pääsisimme tänä syksynä jo aikaisemmin kotia kohti, päällikkö Freiberg odottaa jo pitkän kauden jälkeen vastikevapaita.

– Ja ensi kesästä koitan jäädä kokonaan pois näistä tehtävistä. Eläkekukona on täällä pitänyt vielä kyntää pitkin Saimaata, että saamme koulutettua uudet osaajat alalle, Olli-hinaajan päällikkö Friberg toimii tulevaisuudessa maista käsin Saimaan-emerituksena. ⚓

Framtidens vinnare är de företag som följer principerna om god företagsetik

Företagen förväntas i dag värna om miljön. Om företagets tal och handlingar inte möts kan företaget hamna i blåsväder för sitt agerande. Ett bra exempel är Stora Enso's förstörelse av flodpärlmusslor, som lyfte fram Finlands kronjuvel – skogsindustrin – för den stora allmänheten. Det finns säkert ännu mer att rensa i inom skogsindustrin, som transporterna till och från bioproduktfabriken i Kemi som sköts med stora fartyg från det kinesiskt statsägda rederiet Cosco.

Förutom klimatgärningar förväntas företagen i dag även ta ansvar. I media har man kunnat läsa inlägg från ansedda tänkare som lyfter fram företagsetik: endast företag som har en bra och ansvarsfull verksamhet kommer att lyckas i framtiden. De företag som inte följer god etisk sed kommer i sin tur att försvinna från marknaden.

Det lönar sig alltså att lägga ordet företagsetik på minnet med guldbokstäver och senast nu börja förbereda åtgärder för att garantera att företaget tillhör framtidens vinnare och inte förlorarna.

Man började tala lite om klimatförändringar och miljöfrågor på 1980-talet och lite mer på 1990-talet. Även då var klimatförändringarna för många en abstrakt och fjärran term som de inte riktigt förstod – och än mindre trodde – att den stod för dörren. Nu lever vi i en verklighet där Centraleuropa hösten 2024 drabbas av rekordartade översvämningar och människor har förlorat hela sin egendom.

Inom den finska sjöfarten ser läget för klimat- och miljöfrågor ljusst ut. BARNET har inte slängts ut med badvattnet, utan de finska rederierna har förnyat sitt tonnage och gjort det till världens mest miljövänliga och utsläppsnåla i sådan takt att det är dags att släppa den finska ödmjukheten och göra vår utsläppsfria sjöfart till en ännu större konkurrenskraft i världen. USA:s president Joe Biden undertecknade i slutet av sommaren ett avtal om ett ännu tätare arktiskt samarbete mellan USA och Finland. Avtalet erbjuder Finland ett enastående tillfälle att lyfta fram sina kunskaper. Det gäller att inte missa denna chans – vi lär oss den stora världens nycker men håller fast vid den finska ärligheten: det vi säger är sant och vi tar ansvar för det vi säger.

Sjötransporter är en del av en stor logistikkedja som sträcker sig runt hela världen. De finska rederierna går i förtruppen för den gröna omställningen och det gäller att hålla fast vid målet. Om Finland börjar backa i sina miljögärningar kommer vi snart att bli omkörda av Kina. Kina är inte längre någon avkrok i projekt som rör grön teknologi, utan i den här takten en av världens ledande länder.

Företagsetiken kunde däremot vara bättre i Kina. Arbetstagarernas arbetsförhållanden är dåliga och några mänskliga rättigheter tycks inte finnas. Företagsansvar och etik är däremot något som man förväntar sig av företagen. Man måste uppmärksamma produktionsförhållandena och arbetsvillkoren. Många produkter kommer i dag per post från "Kina-butiker", men hur och till vilka arbetsvillkor är det som man bör fästa uppmärksamhet vid.

Skeppningarna utgör den längsta och viktigaste delen av den långa logistiska kedjan. Framgångsrika företag och rederier baserar sin verksamhet på värderingar som är etiskt hållbara. Sjömännens arbetsförhållanden och arbetshälsa och deras lön måste vara i ordning. Så är det inte alltid. Sjömän som arbetar under bekvämlighetsflagg brukar ofta ha sämre arbetsvillkor. Fartyg under bekvämlighetsflagg transporterar också frakt till finska hamnar och konkurrerar med finska rederier om transporterna. Dessa fartyg är många gånger i sämre skick än de finska rederiernas fartyg.

Sjöfarten är en global bransch och konkurrensen är hård. Trots utmaningarna har de finska rederierna förbundit sig till den gröna omställningen och förnyat sitt tonnage i den mån de kan. Vi har redan kommit långt när det gäller klimat- och miljöfrågor. Nu är det dags för de finska rederierna att visa vägen och satsa på en bra företagsetik, då kommande generationer kommer att kräva ansvar och öppenhet av företagen. I går var klimatförändringarna på väg, nu står de för dörren. Det gäller också företagsetik.

Låt oss börja resan mot en bra och ansvarsfull företagsverksamhet redan i dag och leda vägen även här. Sjöfarten måste göras till ett yrke som kan locka till sig nya och behålla nuvarande förmågor i branschen. Den finska sjöfarten skapar absolut en bättre morgondag, vilket är en konkurrensfördel även globalt sett. ⚓



Maritima experter samlades på Europaforumet i Åbo för att dryfta säkerheten hos Östersjöns viktiga konstruktioner. Från vänster: Marko Laaksonen, Anssi Kärkkäinen, Jukka Etelävuori, Sauli Hievanen och Jarkko Paavola. I talarstolen redogör Toni Joutsia för brottet på gasledningen Balticconnector.

Östersjön, militariserad av kriget i Ukraina: Aktiviteter under ytan samt större och mindre säkerhetshot

I slutet av augusti dryftades säkerheten hos den kritiska infrastrukturen på Östersjön. Experter från armén och civila experter konstaterade att det finns rikligt med säkerhetshot, varav ett bra exempel är brottet på gasledningen Balticconnector i oktober 2023.

TEXT JAAKKO TAKALAINEN BILDER ILKKA HEINO

Experterna som samlats på Europaforumet bestod av kommodor **Marko Laaksonen** från Marinstaben, överdirektör **Anssi Kärkkäinen** från Traficoms (f.d. Transport- och kommunikationsverket) Cybersäkerhetscenter, äldre beredskapsexpert **Jukka Etelävuori** från Försörjningsberedskapscentralen, ledande expert **Sauli Hievanen** från Miltton Networks samt överlärare och forskningsansvarig **Jarkko Paavola** från Åbo yrkeshögskola.

Denna grupp av experter gick igenom Finlands ställning på Östersjön: Finland är i praktiken en ö och vårt samhälle är beroende av att den kritiska infrastrukturen på

Östersjön, anslutningarna och konstruktionerna som är livsviktiga för samhället, fungerar. Mer än 95 procent av Finlands utrikeshandel sker till sjöss och datakommunikationsförbindelserna under havet ansluter Finland till världens datanät. Dessutom växer havsbaserade vindkraftverk fram på havet i snabbt takt.

Lätt att operera i smyg på botten

Marko Laaksonen från Marinen redogjorde lugnt för vad som har förändrats efter att Ryssland intog Krim 2014 och speciellt efter Rysslands anfallskrig mot Ukraina 2022.

– Jag skulle säga att allt har förändrats. För ett decennium sedan hade man inte

kunnat föreställa sig att personal från försvarsmakten skulle stå och berätta om hoten mot den kritiska infrastrukturen i Finland, konstaterade Laaksonen.

Han betonade att man i det ömsesidigt beroende Europa måste förbereda sig på många olika typer av påverkan, såväl direkta fysiska skador som cyberattacker.

– Möjligheterna att påverka är många, eftersom aktiviteter under ytan inte så lätt lämnar spår efter sig. Havsbotten är även i övrigt en perfekt miljö för ett hybridkrig, eftersom det är svårt och dyrt att skydda infrastrukturen. För den som vill orsaka skada är havet däremot en fördelaktig och osynlig plats att göra det på, sade Laaksonen.

Eftersom brottet på gasledningen Balticconnector var ett så tydligt slag mot en livsviktig konstruktion hade han tagit med sig kommandör **Toni Joutsia**, operationschef vid Marinens marinoperationscenter, som sin "wingman". Han redogjorde militärt och exakt för brottet på gasledningen (se sidotiteln).

Mer intelligens till övervakningen

Anssi Kärkkäinen från Traficom betonade hur viktiga datakommunikationskablar på havets botten är för Finland. Mer än 90 procent av datakommunikationen, kontakten med den övriga världen, sker längs havets botten.

– Det är inte bara fysisk överkan på kablarna som är ett hot, utan man måste också trygga cybersäkerheten. Vi har infört så mycket intelligens som möjligt i övervakningen, som sensorer i kablarna som möj-

liggör distansövervakning, konstaterade Kärkkäinen.

Jukka Etelävuori från Försörjningsberedskapscentralen tog utöver cybersäkerheten även upp hotet mot Finlands natur, då sanktionerna mot Ryssland förhindrar användningen av en säker oljetransportutrustning.

– "Skuggflottan" som Ryssland använder är gammal och består av i genomsnitt 23 år gamla fartyg, som inte heller har någon vederbörlig ansvarsförsäkring. Vid en olycka skulle skadan på Finlands natur och skadeståndsansvaret gentemot kuststaterna bli enorm, konstaterade Etelävuori.

Närmare logistisk koppling till väst

Enligt Sauli Hievanen från Miltton Networks har Rysslands anfallskrig mot Ukraina ökat sjöfartens betydelse för Finland.

– Rysslands anfallskrig och den nedlagda handeln med östlänterna och flygtrafiken har gjort att Finland hamnat längre bort från

den övriga världen. Därför måste vi komma ännu närmare väst logistiskt sett, sade Hievanen.

Han ville se "stora lösningar" från beslutsfattarna i Finland för att ersätta sjötrafikcontainrarna mellan S:t Petersburg och Moskva, som hittills varit "nästan gratis". Hievanen har en vision om en järnvägstunnel från Helsingfors till Tallinn, en bro till Sverige via Åland och en bro mellan Vasa och Umeå. Enligt honom stöder EU sådana stora projekt.

Jarkko Paavola från Åbo yrkeshögskola ville att finska IT-företag ska ansvara för att den finska flottan har en tillräcklig teknologisk nivå för att bekämpa hoten.

– De nyaste fartygen klarar av att bekämpa hot mot datakommunikationen. På många av de gamla fartygen ligger cybersäkerheten däremot ännu inte på rätt nivå. Förutom staten måste speciellt företagen satsa på att rätta till bristerna, sade Paavola.

Fallet med brottet på gasledningen Balticconnector: "Vi visste vilka som var skyldiga redan kl. 12"

Kommandör **Toni Joutsia** från Marinens marinoperationscenter redogjorde detaljerat för hur brottet på gasledningen Balticconnector gick till den 7 oktober 2023. Söndagen den 8 oktober sjönk trycket i ledningen, som stängdes av. Ett hål hade uppstått i gasledningen på 60 meters djup inom Finland ekonomiska zon.

– Vi hade en preliminär uppfattning följande dag, söndag, kl. 12 om vad som hade hänt i Finska viken mellan Ingå i Finland och Paldiski i Estland och vem som hade orsakat läckan, konstaterar Joutsia med militär precision.

Han berömmar samarbetet med Estlands och Sveriges försvarsmakter och gränsbevakningen. Marinen fick vara på estniskt territorialvatten och kunde jämföra

skadorna på ledningen med marinoperationscentrets ett år gamla foton av havsbotten. De nya Nato-länderna erbjöd också hjälp för att utreda saken.

– Vi hittade ett avgörande bevis på att ledningen förstörts. Gränsbevakningen och försvarsmakterna var som två likadana handskar, samarbetet fungerade sömlöst. Centrankriminalpolisen skötte brottsutredningen i Finland, sade Joutsia.

Enligt honom hade Estlands stora elöverföringskablar Estlink 1 och 2 stått näst på tur om inte ankaret till det kinesiska fartyget Newnew Polar Bear som orsakade förstörelsen hade lossnat.

– Det man kan lära sig av fallet är att bra övervakning och en snabb utredning av fallet kan bidra till att förebygga liknande fall i fortsättningen, tror Toni Joutsia.



Tomi Joutsia



Jukka Etelävuori från Försörjningsberedskapscentralen: ”Finsk flagg är viktig, men en attraktiv sjöfartssektor är central”

Äldre beredskapsexpert Jukka Etelävuori från Försörjningsberedskapscentralen är bekymrad över framtiden för de finska sjöfartskunskaperna: om branschen inte lockar till sig unga kommer kunskapsnivån garanterat att sjunka, vilket kommer att återspeglas på det bredare samhället.

Jukka Etelävuori deltog i EU-forumet i Åbo och är inte nöjd med det nuvarande kunskapsläget i Finland, för att inte tala om den framtida utvecklingen.
– Visst är det viktigt för försörjnings-

beredskapen vilken flagga som vajar i fartygens akter i en krissituation. Problemet är dock större än så och rör hela den finska sjöklustern, konstaterar Etelävuori.
Sjöklustern, sjöfarten och sjöfartsrelate-

rade kunskaper sysselsätter över 50 000 personer runt om i landet och omsätter mer än 14 miljarder euro.

Han lyfter fram sjöfartsutbildningen som ett exempel. Trots att utbildning ges vid fyra läroanstalter – i Raumo, Åbo och Kotka samt Mariehamn på Åland – ser läget inte bra ut.

– Om de bästa studerandena inte söker sig till sjöfartsbranschens läroanstalter kommer nivån på de finska sjömännen att sjunka, vilket är farligt när det gäller att bevara de finska sjöfartskunskaperna, funderar Etelävuori.

Större dragkraft till utbildningen

Vad innebär en nedgång i sjöfartskunskaperna då i praktiken? När kunskapsnivån försämras hos alla sjömän – såväl befäl som besättning – ökar olycksriskerna. Det blir också svårare att rekrytera lärare till branschens läroanstalter. Det blir svårare att underhålla lotssystemet, då det blir svårare att hitta ny, kompetent personal till dagens 140 lotsar. I dagens lotsgrupp finns det ungefär en som är född utomlands. Det blir svårare att hitta kunniga tjänstemän till statliga verk och ministerier, säger Etelävuori som exempel.

– Sjöfartskunskaper behövs också för att underhålla och utveckla farleder och hamnar.

– Beslutsfattarna måste satsa på att förbättra sjöfartsutbildningens dragkraft, annars hamnar vi i en svår situation inom sjöfarten utan att vi märker det, säger Jukka Etelävuori. ⚓



Jukka Etelävuori tog sin diplomingenjörsexamen i Villmanstrand, långt ifrån havet. Han har däremot haft ett nära förhållande till vattnet ända sedan han var liten. Här står han vid Auraåstranden.

Ansökningen om Unionens stugor vårperioden 2025

Ansökningen om Unionens Stugor i Levi, Himos och Tahko börjar i oktober.

VECKORNA 7–16 (10.2.–20.4.) delas ut i en separat lottdragning. Man kan delta i lottdragningen av sportlovsveckorna på nätet via Unionens stugbokningssida. Gå till stugbokningssidan via Unionens webbsida: www.smu.fi/pa-svenska > medlemskap > medlemsförmåner > unionens stugbokning

På sidan hittar du anvisningar om hur du bokar en stuga och en länk till själva bokningssidan. **Man kan delta i lottdragningen endast via bokningssidan.** Under sportlovssäsongen hyrs stugorna ut en vecka åt gången från måndag till måndag.

Du kan delta i lottdragningen fram till 30.11.2024. Lottdragningen sker i början av december. Vinnarna i lottdragningen får ett e-postmeddelande med anvisningar om hur bokningen betalas. Betalning ska ske 14 dagar efter att meddelandet mottagits och görs i internetbanken via en länk i meddelandet.



STUGAN I LEVI

Unionens stuga i Levi är ett parhus med 5–7 sängplatser, vardagsrum, kök, wc och bastu med tvättrum i varje sida. Man kan alltså boka Levi 1 och Levi 2.



STUGAN I HIMOS

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



TAHKO

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

Under vårsäsongen kan stugorna i Levi, Himos och Tahko bokas utan lottdragning den 6.1.–9.2. ja 21.4.–1.6.

ANDRA STUGOR

Unionens andra stugor kan bokas under hela vårsäsongen fram till 1.6. utan lottdragning. På bokningssidan hittar du grundläggande information om alla stugor och en kalender där du ser stugornas bokningsstatus.

Eventuella veckor som fortfarande är lediga kan bokas efter lottdragningen.



Höstlovs- kryssningar och julmarknads- kryssningar!

Efter sommaren fortsätter Viking Line att transportera passagerare till Visby på stämningsfyllda höstlovs-kryssningar i oktober och julmarknadskryssningar i slutet av året.

Nu kryssar man till *romantiska* Visby!

Rosor, ruiner och romantik.
Det erbjuder den svenska ön Gotland.

TEXT OCH BILDER SAANA LAMMINSIVU

Servitrisen **Minna-Stiina Saaristo-Vellinki**
i M/s Gabriellas Living Room.

Viking Line och Tallink Silja erbjuder kryssningar från Helsingfors till Visby som är så populära att det lönar sig att boka sin resa i god tid. I somras kryssade rederiet Viking Line till Visby för tredje säsongen i rad. Antalet resor har ökat på grund av kryssningens popularitet.

Jordgubbar och bubbel

En kryssning är en andningspaus och en flykt från vardagen. Det är dags att belöna sig själv och sina vänner med jordgubbar och bubbel!

Sommarbaren på M/S Gabriellas övre däck erbjuder fina sittplatser där man kan beundra Östersjöns unika landskap en varm sommardag eller -natt.

Raumobon **Aune** arbetar som servitris på sundeck och är glad och förväntansfull på resan till Visby.

– Kunderna är också ivriga över Gotlandskryssningen, som erbjuder en fin variation till de traditionella kryssningsruterna och sevärdheterna.

Lounge Living Room

Servitrisen **Minna-Stiina Saaristo-Vellinki** blandar drinkar, men också alkoholfria mocktails i M/S Viking Gabriellas Living Room.

– Drinkarna i Living Room har tagits fram med omsorg. All alkohol som serveras i



Loungen kommer från Finland, Sverige eller Åland och drinkarna blandas till med dem som grund. I Loungen säljer vi också öl från lokala bryggerier.

Kryssningar långt in på hösten

Gotland erbjuder sevärdheter och upplevelser året om. Efter sommaren fortsätter Viking Line att transportera passagerare till ön på stämningsfyllda höstlovs-kryssningar i oktober och julmarknadskryssningar i slutet av året.

– Jag planerar en kryssning till Visby i höst. Då är det julmarknader på ön, och det är säkert underbart att kika in genom fönstren på de gamla husen och se stearinlju-

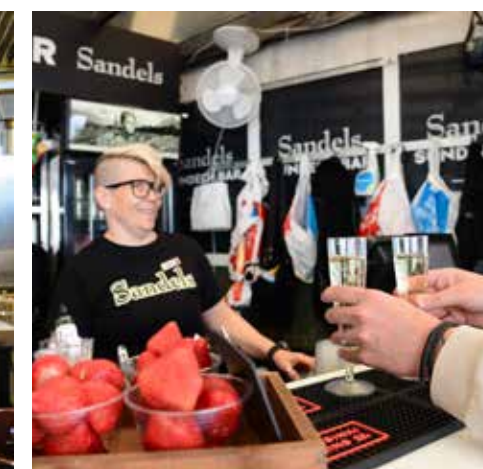
sens sken, säger en passagerare som åkte på en kryssning till Visby med M/S Gabriella i juni och som redan drömmer om de kommande resorna.

God mat för stora och små under sjöresan

Sjöresan till Visby är en upplevelse där man hinner njuta av god mat i buffén, grillen eller á la carten. Viking Lines M/S Gabriella har också ett koreanskt kök som erbjuder välsmakande och lättare rätter för att stilla hungern.

Kocken **Ulla Bowellan** lagar läckra rätter som såväl barnfamiljer som vuxna och äldre njuter av under sjöresan. >>

Kocken **Ulla Bowellan** lagar läckra rätter som såväl barnfamiljer som vuxna och äldre njuter av under sjöresan.



Raumobon **Aune** arbetar som servitris på sundeck och är glad och förväntansfull på resan till Visby.



Bakom bardisken i Club Mar står Timo Hirvonen.



Kallskänkor Niina Kari (vänster) och Anne Vuorijärvi.

Gotland erbjuder attraktioner och upplevelser under hela året.



På rederiet Viking Line bakar man själv allt sött och salt

I fartygets kallkök lagar man såväl salta som söta produkter. Bröd och andra produkter gräddas utan uppehåll under hela dagen så att de är färska och fina när de läggs in i vitrinskåpen. Tigerkakan bakas också i fartygets bageri.

Anne Vuorijärvi arbetar som kallskänka på M/S Gabriella. Anne är ett riktigt proffs med fasta tag och är duktig med händerna och trollar fram alla möjliga läckerheter som riktigt smälter i munnen. Kollegan Niina Kari hjälper till i fartygets kallkök.

Cafe & Joy

Produkterna från fartygets bageri serveras och säljs i kafét och fartygets restauranger. I kafét betjänas kunderna av Maarit Lähteenmäki, Ari Ruuhilahti och Jenny Mäki.

– Våra egengjorda produkter säljer som smör. Det är underbart att få njuta av t.ex. nybakade och nygräddade frukostprodukter i kafét på morgonen, säger Maarit Lähteenmäki.



^ Jenny Mäki (vänster), Ari Ruuhilahti och Maarit Lähteenmäki i kafét.

< I vinbaren på Viking Lines M/S Gabriella blandar Roope Vuorinen proffsigt till olika drinkar: varsågod!

Den medeltida Visby omges av en 3,5 kilometer lång och 11-12 meter hög mur.



Medeltida Visby

Medeltidsstaden Visby är upptagen på UNESCO:s världsarvslista. Den medeltida Hansastaden omges av en 3,5 kilometer lång och 11–12 meter hög mur. De första sektionerna av muren byggdes redan på 1100-talet och muren är än i dag en av de bäst bevarade försvarsmurarna i Norden.

Byggandet av muren ledde till uppror 1288

Gotland ligger mitt i Östersjön och var ett livligt handelscentrum på medeltiden. Ön tillhörde Hansaförbundet och var en viktig knutpunkt mellan väst och öst, dvs. dåvarande Ryssland. Gotland var särskilt viktig

för tyskarna, som var med och byggde upp Visby.

En mur byggdes runt den medeltida Hansastaden. Själva ringmuren byggdes runt Visby på det sena 1270- och tidiga 1280-talet. Muren hade till en början 29 torn, varav 27 har bevarats till i dag. Muren delade in Visbys befolkning i två grupper: stadsborna som bodde innanför muren (och som bl.a. utövade sjöfart) och "bönderna" som bodde på det gotländska inlandet och i övriga områden.

Man ville ta ut tull från de bönder som kom till marknaden i Visby, vilket 1288 ledde till ett uppror/inbördeskrig på ön mellan bönderna och stadsborna.

Autonoma Gotland

Situationen avgjordes av den svenska kungen Magnus Ladulås. Gotland fortsatte att lyda under den svenska kungen, men hade autonomi. Gotlänningarna fick segla och var tullfria i svenska hamnar, men i gengäld skulle de lokala sjöfartsutövarna stå till den svenska kungens tjänst om situationen så krävde.

Hav och kalksten

Gotland är inte bara känt för sin mur, utan även för sina vackra stränder. Kalkstensklipporna som stupar ner i havet syns när man kommer till Visby till havs. Intill hamnen i Visby finns också stränder med vita >>



Backen intill domkyrkan är utan tvekan ett av de bästa besöksmålen och en av de soligaste platserna i Visby.



En av de blommor som trivs bra i Gotlands kalksten är vallmon.



Gotland är inte bara känt för sin mur, utan även för sina vackra stränder.



Under sommartid kan man strosa runt i den pittoreskt vackra staden och hitta rosor i alla färger och former.

Finska fartyg ”
anordnar
tvånätterskryssningar till Visby,
då fartyget ligger kvar i Visby hela
dagen. Under dagen hinner man
gott och väl bekanta sig med den
gamla staden i lugn och ro.

stenar där man kan vila benen en stund när man lär känna den gamla staden.

Fantastisk utsikt över havet från kyrkbacken

Visby blomstrade under medeltiden tack vare sitt centrala läge och sin handel. På 1100-talet började man bygga en domkyrka, Sankta Marias kyrka, som invigdes 1225. Kyrkan lät byggas av en tysk handelsman och var till en början avsedd som kyrka för besökande tyskar.

Mer än tusen år gamla Sankta Maria Domkyrka blickar ut över havet och är en

storslagen syn och väl värd ett besök. Backen intill domkyrkan är utan tvekan ett av de bästa besöksmålen och en av de soligaste platserna i Visby. Från hamnen når man kyrkbacken på 15 minuter om man går raskt och på en halvtimme om man tar det lite lugnare.

På medeltiden fanns det hela 17 kyrkor i Visby, men nästan alla har förstörts i bränder, sammandrabbningar eller med tiden.

Vallmofältens ö

Gotland är på många sätt en unik ö. Gotland ligger 90 kilometer från den svenska kusten och har många exotiska växter som trivs bra i den gassande sommarvärmen och den blida vintern. Temperaturen sjunker i regel bara till några minusgrader på ön. En av de blommor som trivs bra i Gotlands kalksten är vallmon. Gotlands vallmofält är berömda och används ofta i fotografier, på tavlor och i olika mönster.

Gamla stadens myller eller naturens lugn

Redan vikingarna hittade till Visby, som har inspirerat såväl hansahandelsmän som konstnärer i flera århundraden.

Finska fartyg anordnar tvånätterskryssningar till Visby, då fartyget ligger kvar i Visby hela dagen. Under dagen hinner man

gott och väl bekanta sig med den gamla staden i lugn och ro.

Pippi Långstrumps hus och Lummelundagrottan

Visby erbjuder barnfamiljer flera olika fantastiska aktiviteter. Pippi Långstrumps hus Villa Villekulla ligger ca sex kilometer från Visby.

Lummelundagrottan, Gotlands populäraste sevärdhet, fascinerar folk i alla åldrar. Lummelundagrottan bildades i ett 500 miljoner år gammalt korallrev. När revet bildades på silurtiden låg Gotland på en helt annan plats än det gör i dag. Grottan upptäcktes för mer än 70 år sedan av tre ungdomar från Visby som under nyfikna expeditioner utforskade grottgångarna. 1959 öppnades grottan upp för allmänheten.

Rederierna anordnar guidade turer inklusive transport från hamnen till öns olika sevärdheter. Turerna är så populära att de bör bokas i förväg.

Botaniska trädgården

1741 kom Carl von Linné till Gotland för att studera öns unika natur och samla in växt- och djurprover. Botaniska trädgården, "Botan", är en av Visbys mest förtrollande platser. Trädgården etablerades 1855 och ligger bara ett tiotal meter från havsstranden. ↴

Almedalen är en parkanläggning i Visby.



Axferries – ett nytt rederi i Ålands skärgårdstrafik

I augusti inledde ett nytt rederi, Axferries, sin verksamhet i Ålands skärgårdstrafik och ska operera Ålands landsbygdsfärjor.

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILD ANNE SAARINEN / VASTAVALO

Det nya rederiet heter Ålands Skärgårdsrederi Ab och marknadsförs under namnet Axferries. Ålands landskapsregering äger 50 procent och Finnferries 50 procent av det nya bolaget. Bolagets säte är i Mariehamn. Målet är att trafikera och utveckla verksamheten för Ålands landskapsfärjor på långt sikt.

Finnferries involvering i utvecklingen av Ålands skärgårdstrafik har fått ett positivt mottagande. Landskapsregeringen ser stora möjligheter att utveckla Ålands skärgårdstrafik tillsammans med Finnferries. Man satsar speciellt på den gröna omställningen och siktar på att göra skärgårdstrafiken utsläppsfri.

– Det samägda rederiet utgör en nystart för Ålands sjöfart och kan på lång sikt främja en klimatsmart, stabil och effektiv sjötrafik.

Avsiktsförklaringen om att grunda det nya rederiet tecknades den 22 augusti 2024. De sjömän som tidigare arbetat på Ålands landskapsregerings färjor går över till det nya rederiet som gamla anställda. ⚓

EW FINLAND I KONKURS

Ålands landskapsfärjor har haft en händelserik sommar. EW Finland och Nordic Jetline, som tidigare opererade Ålands landskapsfärjor, försattes i konkurs i slutet av juli. Bolagen Kalbåda Shipping och Söderskär Shipping, som tillhörde samma företagskluster och skötte skärgårdstrafiken i Östra Helsingfors, samt bemanningsföretagen FindWork, EW Staffing, EW Manning och EW Crewing lade också ner sin verksamhet.



Neste och havet

Neste är ute på djupt vatten. Efterfrågan på bolagets viktigaste produkt, förnybar diesel, minskar, konkurrensen hårdnar och oron för tillgången till råvaror växer.

TEXT JUHA GRANATH BILDER NESTE, PEKKA ROUSI, SAANA LAMMINSIVU

Omställningen inom sjötrafiken prövar också Nestes oljeverksamhet. I framtiden kommer en stor del av världens fartygstrafik att drivas med kolfri ammoniak och metanol.

Nestes tanker i aframax-klass, Jaarli, lastar råolja vid kajen till oljeraffineriet i Mongstad i norska Vestlandet. Fartyget seglar under finsk flagg och har en besättning på ett tjugotal män, som tänker tillbringa lördagskvällen med att basta och se en fotbollsmatch mellan Tyskland och Danmark.

– Jaarli tar 770 000 barrel råolja. Först på Nordsjön får vi veta var lasten ska lossas. Jag gissar på Gdansk i Polen. Hur det går i fotbollen är tydligt: Tyskland vinner, intygar **Turo Ihalainen**, elektriker och huvudförtroendeman på Jaarli.

Jaarli och systerfartyget Jatuli ersätter Nestes tankfartyg som hämtat råolja från Ryssland till Sköldvik. Under Nestes första år, 2022, var de tidsbefraktade fartygens viktigaste trafikeringområden Östersjön, Nordsjön och Norska havet. Jaarli och Jatuli hämtar råolja främst från Norge.

– Ibland åker vi också till England. Vi får veta vart vi ska först när vi har seglat i ett dygn eller två. Lasten går vanligtvis till England, Holland och Polen. Vi kör inte regelbundet till Finland, men jag skulle säga att det går en last med råolja härifrån till Finland varannan månad, säger Ihalainen.

Kriget ändrade riktningen

Neste slutade importera råolja från Ryssland helt på grund av det ryska anfällskriget. Norge var Nestes viktigaste källa till råolja och fossila råvaror 2023. Bolaget berättar att ändringen skedde kontrollerat och försäkrar att leveranserna fungerar stabilt och säkert.

– Neste har en mycket viktig roll när det gäller att trygga försörjningsberedskapen för energi i Finland. Vi köper råolja från några utvalda aktörer, utreder alltid aktörernas bakgrund och vet varifrån oljan kommer, meddelar Nestes kommunikationsavdelning per e-post.

Nestes affärsverksamhet är uppdelad i fyra delområden: förnybara produkter, oljeprodukter, marknadsförings- och underhållsfunktioner samt segmentet övriga. Sjötrafiken hör till oljeprodukter.

– Nestes raffinaderi i Borgå har en total produktionskapacitet på cirka 12 miljoner ton per år. I Borgå framställer vi förnybara bränslen av bl.a. avfall, matrester och växtoljor samt högklassiga oljeprodukter för bl.a. väg-, flyg- och sjötrafik, berättar man på Neste.

För ett år sedan var förnybara bränslen Nestes kronjuvel. Numera har de blivit en börda för bolaget, då bolagets rörelsevinst, dvs. lönsamhet, rasade med hela 70 procent i april–juni.

– Resultatet berodde på en betydligt svagare marknad för förnybara produkter och

stora driftstopp i raffinaderiet i Borgå, säger **Matti Lehmus**, avgående VD för Neste, i bolagets delårsrapport.

Neste framställer förnybara bränslen i Borgå, Singapore och Holland och är ett viktigt bolag för finländarna. Staten äger 44 procent av aktierna i Neste och bolaget har 144 000 finländska småinvestorer. Det ligger i nationens intresse att Neste håller sig flytande.

Kolfria bränslen på väg – kommer Neste att sjunka?

Jaarlis resa har gått från norska Mongstad till Stora Bältbroarna i Danmark. Där får besättningen veta vart fartygets råoljelast ska. Elektriker Turo Ihalainens gissning om att lasten skulle lossas i Gdansk i Polen slog fel.

– Rätt svar är Būtingėn i Litauen. Inom olja händer det ofta att lasten säljs först under resan, och då får man veta vart den ska. Däremot vann Tyskland mot Danmark i fotbollen, så jag hade hälften rätt, skryter Ihalainen om sin gissningsförmåga.

EU-förordningarna kräver allt lägre sva-velutsläpp från fartyg som opererar på Östersjön, Nordsjön och i Engelska kanalen. I framtiden tror man att en stor del av den globala fartygstafiken kommer att drivas med nästintill helt utsläppsfri metanol och ammoniak.

– Utvecklingen inom fartygsteknologin går redan att se med blotta ögat. Vi >>

Neste slutade importera råolja från Ryssland helt på grund av det ryska anfällskriget. Norge var Nestes viktigaste källa till råolja och fossila råvaror 2023.





Nestes mål är att göra raffinaderiet i Borgå till det mest ansvarsfulla raffinaderiet i Europa och uppnå en kolneutral produktion 2035.

stöter allt oftare på hybridfartyg med LNG-tankar på däck. LNG kommer däremot inte att vara det främsta bränslet på framtidens fartyg. Vad det blir får framtiden utvisa, säger Turo Ihalainen.

Jaarli och Jatuli drivs med svavelfattigt fartygsbränsle (DMA, DMB och RMB), och deras huvudmaskiner kan ställas om för LNG.

Nestes tankfartyg Halti och Saana, som transporterar förnybar diesel till Sverige, har också använt Nestes svavelfattiga fartygsbränsle.

Räcker detta för att Neste ska nå utsläppsmålen? Sveta Ukkonen, Head of Direct Sales & Trading, från Nestes affärsenhet för förnybara produkter ansvarar för Nestes fartygsbränslen och tjänster och svarar:

– För att minska utsläppen från sjöfarten skulle jag säga att det krävs tre saker: politiska åtgärder och regleringar, direkta reparationer som minskar utsläppen och en långsiktig utveckling av framtidens bränslen.

Över 90 procent av världens handelsfartyg till sjöss, och allt fler kunder kräver kolfria transporter.

Fartygsmotortillverkaren Wärtsilä svarar på kundernas krav. Bolaget utvecklar som bäst dieselmotorer som drivs på kolfri ammoniak och metanol framställd av grön vätgas.

– Inom fartygstrafiken kommer man att använda flera bränslen parallellt beroende på vad som är mest ekonomiskt och beroende på tillgången till bränslen, säger Roger Holm, direktör för affärsverksamheten Wärtsilä Marine, i en intervju i Helsingin Sanomat.

Neste antar utmaningen

Enligt den internationella energiorganisationen IEA kan förnybar ammoniak täcka nästan hälften av sjötrafikens energiförbrukning 2050. Nestes svar på utmaningen är det utsläppsnåla fartygsbränslet Neste Marine™ 0.1 Co-processed samt förnybar diesel framställd på avfall och matrester.

– Det utsläppsnåla fartygsbränslet kan minska utsläppen av växthusgaser med hela 80 procent. Förnybar diesel framställd på



avfall och matrester har ett 90 procent mindre klimatavtryck under sin livstid än fossil diesel, säger Sveta Ukkonen om Nestes alternativ.

Neste är världens ledande tillverkare av förnybar diesel och har mycket på spel. 2022 uppgick vinsten från förnybara produkter till mer än en miljard euro. Förra året var vinsten nere på 568 miljoner euro. Det här året har avkastningen minskat ytterligare.

Osäkerheten fortsätter

Nestes oljetankers Jaarli och Jatuli började transportera råolja i början av 2022. Vid samma tid anföll Ryssland Ukraina. I och med kriget föll även säkerheten inom sjöfarten. Man har t.ex. upptäckt konstiga rör- och kabelbrott och ständiga GPS-störningar på Östersjön.

Jaarli transporterar ett trettiotal laster olja per år på Östersjön och Nordsjön. Elektriker Turo Ihalainen har arbetat nästan lika många år, dvs. 30, på oljetankers.

– Kriget i Ukraina orsakar ingen rädsla på fartyget. Däremot har osäkerheten bland besättningen ökat. Varifrån kommer nästa last, när får vi gå på semester, när och var ska vi arbeta. Underhållet av fartyget är också en utmaning. Vi vet inte alltid vad den kommande lasten består av, säger Ihalainen.

Det instabila läget i världen skapar också osäkerhet i Nestes affärsverksamhet. Kriget i Ukraina, konflikten i Mellanöstern och spänningarna inom den globala handeln utgör stora risker. Eventuella ytterligare sanktioner kan skada Nestes förmåga att skaffa råvaror rejält.

– Spänningarna inom t.ex. handeln mellan USA och Kina kan få priserna på förnybara råvaror och oljeprodukter att svänga ännu mer, påminner man på Neste.

Stiltje eller storm framöver?

Prognosen utlovat stormiga år för Nestes oljeverksamhet. Enligt den kommer det att finnas

ett enormt överutbud av olja under nästa årtionde bl.a. på grund av en ökad försäljning av elbilar, förbättrad bränsleeffektivitet samt användning av nya energikällor.

Neste bedömer också att efterfrågan på fossila bränslen på centrala marknader kommer att minska. Bolaget förlitar sig minst lika starkt på att deras strategi som fokuserar på förnybara bränslen och cirkulära lösningar kommer att vara framgångsrik.

– Utsikten för efterfrågan på förnybara produkter kommer att stärkas 2024–2030 till följd av nya regleringar och frivilliga åtaganden. 2024 ökade kapaciteten framför allt för förnybar diesel och speciellt i Nordamerika, försäkras Nestes kommunikationsavdelning.

Även om Neste profilerar sig som ett bolag som bekämpar klimatförändringar finns det mycket kvar att göra. Växthusgasutsläppen från Nestes hela värdekedja är de tredje största bland finska bolag efter Valmet och Nokian Renkaat.

Nestes viktigaste mål för att förbättra detta är att göra raffinaderiet i Borgå till det mest ansvarsfulla raffinaderiet i Europa och uppnå en kolneutral produktion 2035.

– Efterfrågan på bränslen och ändrad lagstiftning samt framstegen i ändringsprogrammet för raffinaderiet i Borgå avgör när man slutligen går över från råolja till förnybara och återvunna råvaror, säger Nestes kommunikationsavdelning.

När Jaarli ankommer Skagen i den norra delen av Jylland för att bunkra upp har Turo Ihalainen packat sitt bagage. En dryg månads arbetsperiod ligger bakom honom och nu väntar ett flyg till Raumo för lite semester.

– I september är jag tillbaka på fartyget. Eftersom energiomställningen verkar oundviklig satsar rederierna förhoppningsvis också på att fortbilda personalen på fartygen. Nu har de en perfekt möjlighet att visa att sjöfarten är en soluppgångsbransch, säger Ihalainen. ⚓



Huvudförtroendemannen Turo Ihalainen (OSM Thome) hoppas att rederierna satsar på arbetsgivarnas personalsida. "Kontoren" hanterar också en hel del personalfrågor, så att de tillräckliga resurserna och expertisen på kontoren kommer besättningen till godo och vice versa.

Arbetskraftstjänsterna övergår från staten till kommunerna vid årsskiftet

Sjöfarten är en specialbransch: sjöfartsaktörerna vill på bred front att Havsförmedlingen blir kvar i Åbo som en centraliserad riksomfattande tjänst även i fortsättningen.

TEXT SAANA LAMMINSIVU

I början av 2025 går ansvaret för att ordna offentliga arbetskraftstjänster över från AN-byråerna till kommunerna. Sjöfartsaktörerna vill på bred front att Havsförmedlingen även i fortsättningen blir kvar som en centraliserad riksomfattande tjänst i Åbo, där **Ville Källdström** ansvarar för havsförmedlingen för sjömän.

Efter årsskiftet kommer Finland att ha 45 olika sysselsättningsområden. Arbetskraftstjänsten blir en av grundtjänsterna i varje kommun i början av nästa år. Förnyelsen ger kommunerna fler verktyg för att främja sysselsättningen.

– Man vill föra tjänsterna närmare kommuninvånarna. Kommunen känner till tjänsterna i närområdet inom en mycket stor radie, konstaterar Ville Källdström, som anser att förnyelse alltid för med sig positiva saker.

Samtidigt som arbetskraftstjänsterna görs om vill man ändå bevara Havsförmedlingen för sjömän som en nationellt centraliserad tjänst.

– Sjöfartsbranschen har en stark gemensam önskan om att sjömännen även i fortsättningen ska ha en centraliserad, riksomfattande arbetskraftstjänst, så som de haft fram till i dag. Sjöfarten är en bransch som kräver speciella egenskaper hos arbets sökande för att de överhuvudtaget ska kunna få jobb, påpekar Ville Källdström.

– Målet är att sjöfarten ska kunna förmedla arbetskraft i hela Finland och samtidigt locka med olika arbetskraftstjänster, som t.ex. repetitioner av vissa kurser. Man skulle kunna ordna arbetskraftsutbildningar som t.ex. STCW Basic Safety Training, STCW Livbåtsmannautbildning och STCW Brandutbildning för befäl.

Kommunernas organiseringsansvar, dvs. vem som ansvarar för att ordna arbetskraftstjänster och var, kommer att klargöras under slutet av året.

– Tjänsterna kommer även i fortsättningen att genomföras under AN-tjänsternas namn. Ansvaret för att producera AN-tjänster övergår däremot från staten

till kommunerna, och Finland kommer att få sysselsättningsområden.

Kontaktuppgifterna och e-postadressen till Havsförmedlingens Ville Källdström från och med 2025 är ännu inte klara i oktober.

– Vi hoppas på att få mer information och instruktioner lagom till decemberutgåvan av tidningen Sjömannen.



Ville Källdström

Jobsökarträningen Jobba på fartyg



I HÖST ANORDNAS jobsökarträningen *Jobba på fartyg* för sjätte gången. Träningen är en knapp vecka lång och anordnas samtidigt som mässan Maritime Fair 2024, som hålls i oktober i Auriga-Business Center i Åbo.

– 14 arbetssökande från sjöfarten väljs ut till träningen. Dessa har redan en viss insikt i och kunskap från branschen. Tidigare år har driftsbesättning, ekonomipersonal och maskinbefäl samt befäl deltagit i träningen, berättar Ville Källdström.

I årets träning presenterar Sjömans-Unionen, Viking Line, Finnlines, Godby Shipping, TallinkSilja, Mericrew, ESL Shipping och Traficom sin verksamhet.

– Jobsökarträningen är ett mycket omtyckt koncept. Den fem dagar långa träningen har varit viktig och lett till jobb för många. Träningsgruppen får en fin sammanhållning och blir ett tajt gäng som ger sparringhjälp och hjälper till att fylla i olika jobsökarpaper.

– I år åker vi också till mässan för att söka jobb, eftersom den ordnas samtidigt.

Ville Källdström berättar att de fått in många ansökningar till jobsökarträningen redan i mitten av augusti, trots att programmet inte ens publicerats. Det är ett bevis på att man ser den som en fungerande förberedande väg ut i arbetslivet till sjöss. Jobsökarträningen anordnas två gånger om året, på våren och hösten.

Till sjöss med hjälp av läroavtal?

Ville Källdström undrar om en läroavtalsutbildning skulle kunna vara ett sätt att bli sjöman.

– Läroavtal är vanligare inom passagerarfartygstrafiken. Ett bra exempel är en person som utbildar sig till barmästare och som redan har en anställning i grunden. Det vore bra om man kunde implementera läroavtalsutbildningen även för driftsbesättning.

– Det är vanligt med läroavtal i land, men det vore bra att även få dem till sjöfarten, säger Källdström och fortsätter:

– Det skulle säkert vara möjligt om rederierna, läroanstalterna, arbetstagarerna (Unionen) och jobsökande kundenas om vem som ska anordna den.

Nedskärningarna som Finlands regering föreslår, som nedläggningen av vuxenutbildningsstödet fr.o.m. 1.8.2024, gör det svårare för framför allt äldre personer med arbetserfarenhet att byta bransch.

– Det finns inte så värst många utbildningsmöjligheter kvar, så vi måste hitta en ny väg till branschen för att kunna trygga tillgången till arbetskraft även i fortsättningen, konstaterar Källdström.

Unga sjömän vill ha jobb som varar längre

Ville Källdström, om någon, känner till sysselsättningsläget bland sjömän.

– Många arbetssökande tänker på anställningens längd. Nästan alla arbetssökande vill ha längre och gärna fasta jobb. Det gäller speciellt yngre arbetstagare.

– Ständiga visstidsanställningar duger inte längre för den yngre generationen. Unga, färdigutbildade sjömän vill ha stabilitet i sitt liv, avslutar Havsförmedlingens Ville Källdström. ⚓

Jero Ahola, professor i energieffektivitet (LUT):

Metanol och ammoniak är framtidens fartygsbränslen

TEXT SAANA LAMMINSIVU BILDER TEEMU LEINONEN OCH GETTY IMAGES

Politiska beslut måste vara förutsägbara för att investerare ska våga investera i Finland. Man måste veta vilken drivkraft som framtidens fabriker och fartyg kommer att använda. Metanol och ammoniak är de mest sannolika bränslena som kan framställas av koldioxid och grönt väte från

den finska massaindustrin, säger **Jero Ahola**, professor i energieffektivitet vid Villmanstrand tekniska universitet (LUT).

Fossila bränslen kommer att försvinna och ersättas av en ny, utsläppsfri teknologi, som är under utveckling. Professor Ahola skulle satsa på metanol och ammoniak, som kan framställas av koldioxid från den finska massaindustrin.

– Genom politiska beslut kan man antingen främja eller försvaga framtidsutsikterna. En otydlig regeringslinje i klimatfrågan kan till och med sätta stopp för nya investeringar i Finland, säger professorn oroligt.

Det tar flera år att bygga stora produktionsanläggningar och förädlingslinjer. Besluten måste vara förutsebara för att man ska våga investera. Den gröna omställningen regleras både på nationell nivå och med EU-förordningar, som behöver vara tydligare än i dag.

– Fossila industriella koldioxidkällor och grönt väte kan användas inom framställningen av RNFB-bränslen fram till 2040. Efter 2040 kan de inte längre användas

Politiken styr verksamheten och produktutvecklingen i hög grad.

som gröna bränslen. När man bygger en fabrik tar arbetet från och med investeringsbeslutet ca sju år. Tiden för att skriva av investeringen blir då kort. Därför kommer investeringarna att baseras på biobaserad koldioxid.

Grönt – eller inte tillräckligt grönt?

LUT är ett av de ledande forskningsinstituten i Finland när det gäller forskning inom elektrifiering av energisystem. Jero Ahola har ett färskt exempel på hur EU-förordningarna påverkar ibruktagandet av nya innovationer i Finland:

År 2022 utredde och fick St1 EU-stöd för att bygga en e-metanolfabrik och avskiljning av koldioxid från cementugnar i an-



Globalt investerar rederierna i fartyg som använder metanol. Det har redan beställts över 200 fartyg som använder metanol.

Läs mera: www.hydrogeninsight.com/transport/there-are-now-hundreds-of-methanol-ships-on-order-but-not-enough-hydrogen-derived-fuel-to-power-them/2-1-1666234

slutning till Nordkalks cementfabrik i Ihalainen i Villmanstrand.

– Anläggningen skulle användas för att producera förnybar syntetisk metanol bl.a. för sjö- och vägtrafik som ersättning för fossila bränslen.

Den färdiga anläggningen skulle producera ca 25 000 ton syntetisk metanol per år. St1:s mål var att bygga ett duplicerbart och skalbart produktionskoncept för syntetisk metanol. Detta koncept skulle kunna förverkligas relativt enkelt.

– Cement framställs genom att bränna kalksten. I samband med förbränningen bryts kalkstenen ner till kalciumoxid och koldioxid, som kan avskiljas och användas som källa till kol vid framställning av e-metanolfabrik.

Projektet i Villmanstrand tog dock inte fart i detta skede, och ett skäl till det tros vara att källan till kol är fossil.

– Vanda Energi planerade att ta tillvara kolet i samband med förbränningen av avfall och göra det till bränsle. Även i detta fall var andelen fossil koldioxid för stor, vilket innebar att bränslet som skulle framställas med det inte klassades som grönt.

Massafabriker är bästa källan

Trots utmaningarna är loppet inte kört, utan LUT fortsätter att utveckla framtidens bränslen i samarbete med energibolag och

Syratest

FARTYGEN FÖRVÄNTAS bli mer energieffektiva och rederierna funderar på vad de bör investera i.

– Det är alltid en god idé att göra ett syratest för att se hur mycket energi man har tillgång till. Det är enkelt att räkna ut t.ex. hur mycket vindenergi och solenergi man kan samla in från ett område och jämföra det med vilken effekt fartyget behöver för att ta sig fram. Baserat på det kan man sedan uppskatta vilken potential t.ex. vind- och solkraft har för fartyg. Potentialen från vind- eller solenergi är troligtvis högst ett tiotal procent av behovet även i bästa fall.

industrin. Enligt professor Ahola behövs kolbaserade produkter även i framtiden t.ex. för trafik, trots elektrifieringen. En stor punktkälla vid framställningen av kolbaserade produkter är den bästa och mest kostnadseffektiva källan.

– Därmed kommer vi tillbaka till frågan om vad som egentligen är de bästa koldioxidkällorna i Finland. Det är stora massafabriker, som är igång hela tiden. Fabriken erbjuder en stor punktmässig koldioxidkälla, som kan användas för att framställa e-metanolfabrik tillsammans med grönt väte.

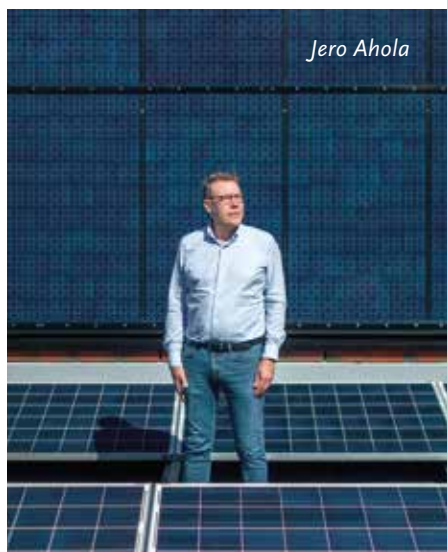
De stora massafabriker är en konkurrensfördel för Finland som källa till bioba-

serad koldioxid. Några motsvarande stora punktkällor finns inte i världen.

– I Finland har vi kanske en något felaktig bild av att det är vanligt med massafabriker även på andra håll, eftersom vi själva har en så stor massaindustri.

Enligt Ahola kan man visst framställa e-metanolfabrik i framtiden, men tills vidare pågår omställningen.

– Investerarna vet i sin tur att teknologin finns, men är osäkra på om de vågar investera. De första anläggningarna är ofta dyrare, medan de efterföljande blir billigare. Frågan är när man vågar investera. >>



Jero Ahola

Metanol

METANOL, ELLER metylalkohol, är en giftig alkohol. Metanol är under normala förhållanden en färglös vätska som avger koldioxid och vatten när det hettas upp. (Metanol i sig är ingen växthusgas och brinner relativt rent. Om det hettas upp med luft kan det uppstå en del kväveoxider.)

Metanol fungerar som basprodukt i nästan alla petrokemiska produkter och kan användas för att framställa flera olika produkter.

Metanol kan framställas på flera olika sätt: antingen av biobaserade eller fossila källor eller som e-bränsle av väte och koldioxid. Man är inte beroende av bara en källa.

Fördelen med metanol är att dagens motorer och tankar kan konverteras till metanoldrift. Fartyg kan också konverteras. Energitätheten för metanol är hälften av den för diesel. Därför behöver man större tankar för metanol än man gör för diesel.

Metanol är lättare för arbetstagaren att hantera, eftersom det är en vätska och inte förgasas. Det är giftigt att förtära metanol. Det används bl.a. i spolarvätska.

I Finland släpper fabrikenas skorstenar årligen ut 20 miljoner ton koldioxid, i Sverige ännu mer. Potential finns det alltså gott om.

– För närvarande är det internationella energirådet IEA mer skeptiskt mot metanol, eftersom man i något skede måste ta kolen till bränslena från luften eller havsvattnet. Det är fortfarande en dyr teknologi, men

Ammoniak

I RUMSTEMPERATUR är ammoniak en färglös gas med en stickande lukt. Det är ett basiskt ämne som är ett gift av första klassen i gasform och ett gift i andra klassen som vattenlösning.

Framställningen av ammoniak är en okomplicerad process, då det kan framställas av naturgas. Naturgas kan också ersättas med e-väte. Ammoniak framställs av väte, då kolet utvinns ur metan och reformeras till väte, medan kväve tas från luften.

Ammoniak är bra som bränsle eftersom det inte avger några som helst koldioxidutsläpp, men en ofullständig förbränning producerar kväveoxider. Ammoniak är också relativt lätt att lagra.

För arbetstagaren eller den som hanterar det är ammoniak en giftig gas, och därför är det krångligare än metanol att hantera och lagra.

man kan sänka kostnaden för teknologin genom att skala upp.

– Därför diskuteras också ammoniakens roll inom EU, även om ammoniak på många sätt är ett krångligare bränsle än metanol. Det positiva med ammoniak är att man inte behöver kol för att framställa det, utan det framställs av väte och av kväve från luften.

När det gäller e-bränslen kommer metanol och ammoniak säkert att ha sin egen roll i framtiden.

– Metanol kommer nog att vara det starkare alternativet. Behovet av det kommer

att vara stort även inom den kemiska industrin, då det kan användas för att framställa alla kemikalier som i dag framställs av olja, gas och kol, förutspår professor Jero Ahola vid LUT.

En som går vidare med metanol är Maersk, som i slutet av 2023 beställde 18 stora metanoldrivna fartyg för Asien-Europa-linjen. Dessa fartyg kan också drivas på biodiesel och traditionellt bränsle.

I Norden finns det ännu inte någon omfattande tillverknings- och distributionsinfrastruktur för e-metanol. I augusti 2024 meddelade det danska energibolaget Orstedt att de lägger ner den planerade produktionsanläggningen för grön metanol i Danmark på grund av det låga intresset på marknaden.

– Produktionsanläggningen var uppenbarligen underdimensionerad från början och skulle ligga i ett område där det inte finns tillgång till billig grön el för att framställa väte, misstänker professor Ahola.

Ett svenskt bolag vid namn Liquid Wind utvecklar e-bränslen. Finska Wasaline deltar också i projektet och meddelade följande i mars 2024:

”Liquid Wind, Umeå Energi och Wasaline kommer tillsammans att undersöka möjligheterna att driva världens nordligaste rederi, Wasaline, med e-metanol från FlaggshipTHREE i Umeå. Wasalines hybridfärja, Aurora Botnia, är redan utrustad med flerbänslemotorer och batterier. Företagets långsiktiga mål är att helt fasa ut koldioxidutsläppen från sin färjetrafik mellan Vasa i Finland och Umeå i Sverige.”

Vi inväntar fler nyheter om hur utvecklingen, framställningen och ibruktagningen av e-metanol går i Finland och Skandinavien.

Jämförelse av olika drivkrafter

BIOBRÄNSLEN

Biobränslen är en bra lösning, men på grund av den stora markanvändningen är de delvis ett mellansteg på vägen mot gröna bränslen.

– De kan inte heller framställas i tillräcklig mängd och på ett hållbart sätt. Det finns inte tillräckligt med odlingsduglig mark för att täcka hela energibehovet.

– Det tar oss tillbaka till ”e-bränslen”, där råvarorna kommer att vara väte och koldioxid eller kväve producerade av ren el.

VÄTE

För att ett fartyg ska kunna drivas med väte krävs det enorma trycktankar.

– Användningen av väte, eller vätgas, kommer att vara ganska begränsad inom sjötrafiken, tror Jero Ahola, professor i energieffektivitet vid LUT.

– Orsaken är att väte i gasform har en ganska låg energitäthet vid lagring. När det gäller fartyg innebär det att fartyget skulle kunna drivas en dag eller några dagar på väte. Om man däremot ska segla mellan kontinenter, som mellan Kina och Europa eller USA, räcker energitätheten inte till.

Ett annat alternativ är flytande väte.

– Flytande väte är dyrt att framställa: vä-

tet måste först komprimeras från en gas till en vätska (vilket förbrukar 20–30 procent mer el än framställning av väte). Det kräver också investeringar i kondenseringsanläggningar, lagring och transportinfrastruktur.

– Flytande väte är svårt att lagra och hantera, eftersom det kondenseras först när det är nära den absoluta nollpunkten.

Ett bra exempel på de höga kostnaderna för flytande väte är rymdteknologin. NASA har världens största lager med flytande väte för raketer. Miljardären **Elon Musk** använder däremot inte väte som bränsle i sina raketer, utan LNG!

– Elon Musk konstaterade i en intervju att flytande väte är alldeles för komplicerat och dyrt för rymdbruk, säger professor Ahola med ett skratt.

Om flytande väte är dyrt för världens rikaste människors raket kan vi bara gissa hur det står sig som bränsle i fartygs- eller lastbilstrafiken.

ACKUMULATORER

Akkumulatorer fungerar bra under korta resor/avstånd, men är dyra och har en låg energitäthet jämfört med flytande bränslen. Akkumulatorer kostar mycket mer än t.ex. en dieseltank (en tank är ett billigt och stort lager).

De lämpar sig bäst för användningsobjekt som har en laddnings-URLaddningscykel på en timme. Akkumulatorer fungerar bra i närtrafik, som på Östersjön. Om man däremot gör en fyra veckor lång resa från Kina laddas batterierna ur en gång i månaden, vilket kräver en dyr investering och en fysiskt stor ackumulator.

LNG

En bra tillfällig bränslegas. På lång sikt är metanol billigare att lagra och använda.

VÅGKRAFT

Vågkraft är en mycket utmanande sak: även om tekniken fungerar är det dyrt.

Havsvattnet är också tufft för anordningen. Kostnaden för att producera el är märkbart högre än vind- och solkraft, om man ser på det som investerare. ⚓



LÖNETABELLER 2024

Utrikesfartens passagerarfartygs garantilöner 1.10.2024

LÖNEGRUPP 1	2 204,71
Köks- och kallskänksbiträde Butiks- och lagerbiträde Nisse och utgivare Ekonomibiträde och städare Barnskötare Servitörpraktikant och barelev	
LÖNEGRUPP 2	2 361,24
Servitör och försäljare samt kassor Hyttstädare/-värdinnor Bastuvärdinna, överstädare, SPA-arbetstagare Konferenssekreterare och ADB-praktikant	
LÖNEGRUPP 3	2 425,70
Kockar och kallskänkor	
LÖNEGRUPP 4	2 462,53
Snabbköpsföreståndare/proviantlagerförvaltare Chefsstädare/-husfru, sjuksköterska Programvärdinna / -värd Ansvarig servitör Vinkassa, croupier, musiker Purserbiträde /ADB-kontorist	
LÖNEGRUPP 5	2 573,28
Hov- och barmästare Cafeteria föreståndare Chefskock och chefskallskänka Snabbköpsföreståndare/lagerföreståndare Konferensvärdinna/ -värd Kryssningsvärdinna/ -värd	
LÖNEGRUPP 6	2 762,76
Städs- och hotellchef Butikschef Restaurangchef och purser Kökschef Chefsbar- och chefshovmästare	
LÖNEGRUPP 7	2 956,34
Intendent	

DÄCKS- OCH MASKINAVDELNING

Lättmatros och maskinvaktman	2 287,58
Matros och motorman	2 370,46
Ordningsman (förman)	2 639,64
Ordningsman	2 444,11
Reparatör och båtsman	2 501,19
Elektriker	2 618,22

Det arbete som sker på bildäck och som omfattar fastsättning, lösgöring samt stödjande av fordon, containers, lösa släp och motsvarande ekipage, ses som lasthantering. Till dem som utför detta arbete utbetalas en summa på **17,10 euro/månad** som läggs till på garantilönen.

Utrikesfartens passagerarfartygsavtal, olika tillägg och ersättningar 1.10.2024

Dagslön under arbetsförhållandet	1/30 garantilön
Övertid / timme	1/100 garantilönen
Beredskapsersättning / timme	1/260 garantilönen
Beredskapsersättning / dygn (då arbetstagare beordrats att bära personsökare eller tekniskt hjälpmedel)	1/475 garantilönen
Lasthanteringsersättning / timme	1/164 garantilönen
"Preorder"	1/475 garantilönen
Serveringsersättning	0,62 € / matgäst / dag
Betjäningsarvodets minimibelopp ¹⁾	231,86 € / månad
Naturaförmånersättning ²⁾	
– under semester	26,92 € / dag
(– kostersättningsandel)	18,02 € / dag
(– logiersättningsandel)	8,90 € / dag
– under arbets- och de lediga perioderna	13,46 € / dag
– under sjukdom	26,92 € / dag
(– när arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	

Ersättning åt arbetstagare, som inte reserverats kost och/eller logi ombord ²⁾

– kostersättning	
– i Finland	36,72 € / dag
– utomlands	69,13 € / dag
– logiersättning	enligt räkning
Ersättning för smutsigt arbete	16,18 € / gång
Ersättning för praktikanthandledning	1/475 garantilönen
Taxikostnader	48,41 € maximalt
Musikers beklädnadsersättning	22,12 € / månad

¹⁾ 1/30 del därav / dag, ifall arbetstagare inte är i arbetsförhållande hela månaden.

²⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2024

Utrikesfartens handelsfartygsavtal, lönetabeller fr.o.m. 1.10.2024

TABELLÖNER PÅ LASTFARTYG

Däcks- och maskinmanskap		AT-tillägg
Båtsman, reparatör, svarvare	2 046,47	2 251,12
Pumpman, timmerman, donkeyman, maskinskötare	2 016,55	2 218,21
Matruusi, moottori-/konemies lämmittjäjä, rasvaaja	1 948,66	2 143,53
Lättmatros/maskinvaktman ¹⁾	1 873,88	2 061,27
Lättmatros/maskinvaktman	1 845,26	2 029,79
Trimmare	1 840,39	
Jungman, elev	1 816,09	

Elektriker			AT-tillägg
fartygets generatoreffekt	under 999	2 077,69	2 285,46
	1000–1499	2 109,49	2 320,44
	1500–4199	2 131,74	2 344,91
	yli 4200	2 155,12	2 370,63

¹⁾ Lättmatros/maskinvaktman som har matros/maskinmans behörighet

Ekonomipersonal	Föreståndare för ekonomiafdelningen	Kock-stuert ¹⁾	Kock	
DWT/IHK	under 4499	2 095,47	2 042,75	1 981,77
	4500–12999	2 129,86	2 064,06	1 994,13
	13000–29999	2 151,38	2 077,69	2 000,83
	30000–79999	2 189,71	2 106,14	2 016,74
	80000–159999	2 261,55	2 153,44	2 027,41
	yli 160000	2 349,35	2 207,03	2 038,05
II Kock		1 902,30		
II Kock ²⁾		1 915,39		
Ekonomibiträde ³⁾		1 902,30		

¹⁾ Obs! Punkt 21.6

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

³⁾ Ekonomibiträdet är skyldigt att delta i köksarbetet.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal särskilda tillägg och ersättningar 1.10.2024

Övertidsersättning	
– vardag	1/102 månadslönen / övertidstimme
– helgdag	1/63 månadslönen / övertidstimme
Vederlagsersättning	
– under arbetsförhållandet	1/164 månadslönen / vederlagstimme
Oceantillägg	
– föreståndare för ekon.avd.	76,12 € / månad
– matros eller arbetstagare i högre löneklass	54,21 € / månad
– övriga	37,54 € / månad
Kockstuerts behörighetstillägg	70,03 € / månad Förhöjer grundlönen
Beklädnadsersättning	22,45 € / månad Stuert, Musiker
Beredskapsersättning	
däcks- och maskinmanskapets stand by-ersättning	
– vardagar	1/320 månadslönen / timme
– heldagar	1/160 månadslönen / timme
Lasthanteringsersättning	1/164 månadslönen / timme
Ersättning för smutsigt arbete	16,44 € / gång
Ersättning för handledning av praktikant	1/475 månadslönen / dag

1. Fraktfartyg

Serveringsersättning	
Tillfälliga passagerare	
– grundersättning	2,26 € / passagerare
– tilläggsersättning	0,78 € / passagerare / dag
Tillfälliga matgäster	0,63 € / person / dag
Nattarbetsersättning	7,95 € / vakt
åt skiftarbetare på lastfartyg	Då maskinrummet är obemannat erläggs åt skiftarbetare nattarbetsersättning 00–04

Om åt arbetstagare inte kan anordnas kost och logi ¹⁾

– kostersättning	
– i Finland	36,72 € / dag
– utomlands	69,13 € / dag
– logiersättning	enligt räkning

Naturaförmånersättning ²⁾

– under semester	26,92 € / dag
(– kostersättningsandel)	18,02 € / dag
(– logiersättningsandel)	8,90 € / dag
– under vederlagstid	26,92 € / dag
– under sjukdom	26,92 € / dag
(– då arbetstagaren inte vårdas på sjukhus)	

Taxikostnader

Reseersättning	49,15 € / person / resa (t.ex. högst)
Semesterresor	49,15 € / resa / (t.ex. högst)

¹⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2024.

Utrikesfartens handelsfartygsavtal, garantilöner på småtonnage fr.o.m. 1.10.2024

Garantilön 1:1		Eurobundna tillägg	
Båtsman AT	2 406,86	Kockstuerens serveringstillägg	3,40 € / passagerare
Matros AT	2 302,50	Tillfälliga matgäster	0,67 € / gäst
Vaktman	2 167,69	Manskapets praktikanthandledartillägg	1/475 garantilönen / dag
Kockstuart	2 408,72	Hysesbil (högst)	49,15€ / gång
Garantilön 2:1		Ersättning för tillredning av mat	8,15 € / dag
Vid 2:1 avlösning erlägges en garantilön som erhålles genom att multiplicera tabellens 25.1.1. motsvarande beloppet med 1,23.		Ersättning för naturaförmåner under årssemestern ¹⁾	26,92 € / dag
		¹⁾ Naturaförmåner trädde i kraft 1.1.2024.	

KUULUMISIA AMMATTIOSASTOISTA / NYHETER FRÅN AVDELNINGARNA

SATAMA-ALA

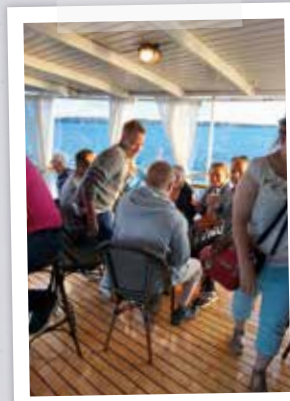
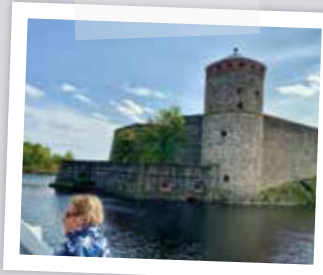
Satama-alan osasto teki picnic-risteilyn 8.8. Finnlinesin laivoilla Naantali- Långnäs-Naantali. Paluumatkalla osasto pääsi tutustu- maan myös Finnscanopus-aluksen komentosiltaan.

Kuvassa vasemmalta oikealle: Mikael Rainosalu, Peter Nylund, Jarkko Utela, Jorma Sipari, Juha Vesa, Poppe Heinonen, Marko Taipalus, Finnscanopus aluksen päällikkö Ilkka Maunula ja Tapio Ristimäki.



SISÄ-SUOMEN OSASTO

Kesäristeily 28.8.2024
Saimaalla



ÅLANDS AVDELNING

Ålandsavdelningens middags- kryss med Sunnan II i august var en success.

Bild: Henrik Lagerberg

Omväxling förnöjer

SJÖMANNEN: Då och då har jag funderat på att det kunde vara trevligt att ta hyra lite längre bort och börja arbeta på ett fartyg under ett annat lands flagg. Nu frågade min nuvarande arbetsgivare om jag skulle vara intresserad av att arbeta under estnisk flagg ett tag och sedan komma tillbaka till mitt gamla jobb. Hur fastställs villkoren i arbetstagarens arbetsförhållande i ett sådant fall? Vad händer om jag t.ex. blir sjuk eller arbetslös? Och hur tjänar jag in pensionen?

JURISTEN: Enligt den internationella havsrättskonventionen UNCLOS är utgångspunkten inom sjöfarten alltid att man ska följa lagstiftningen i fartygets flaggstat, dvs. fartygets registrerings- och hemstat, på fartyget. Det gäller också arbetsavtal och lagstiftning gällande utförande av arbete.

Kollektivavtalen (collective bargaining agreement, CBA) som tillämpas på fartyget kan vara mycket olika. Det kan vara ett avtal som tecknats av ett fackförbund i fartygets hemland specifikt för fartygstypen, trafikområdet, rederiet eller fartyget eller alternativt ett kollektivavtal som tecknats av ett fackförbund i fartygsägarens hemland för respektive fartyg eller ett annat kollektivavtal som godkänts av den internationella organisationen ITF. Om man i samband med att arbetsavtalet ingås inte berättar något om vilket kollektivavtal som tillämpas på fartyget finns det sannolikt inte något sådant, och då bör man överväga om man överhuvudtaget ska ingå ett avtal med en sådan arbetsgivare.

Enligt 1 § i sjöarbetsavtalslagen (756/2011) tillämpas sjöarbetsavtalslagen på ett arbete som utförs på ett finskt fartyg. Enligt samma paragraf kan man fortsätta att följa ett arbetsavtal som baseras på sjöarbetsavtalslagen även om arbetet sker på uppdrag av arbetsgivaren tillfälligt någon annanstans än på ett finskt fartyg, som t.ex. på ett varv, rederiets kontor i land eller på ett utländskt fartyg.

Det viktigaste när detta undantag tillämpas är alltså arbetets tillfälliga natur. Huruvida arbetet och arbetets utförande är tillfälligt ska bedömas ur arbetsavtalets (bl.a. dess varaktighet) och arbetstagarens perspektiv. Om det alltså handlar om endast ett tillfälligt arbete, dvs. ett kortvarigt "besök" under en annan flagg i samma arbetsgivares tjänst, behöver man inte nödvändigtvis göra några ändringar i det finska arbetsavtalet eller villkoren i det, utan kan tillämpa det som det är.

Om det nämnda jobbet enligt arbetsrotationen däremot varar längre, t.ex. flera månader eller år, har parterna två alternativ.

Arbetsgivaren och arbetstagaren kan enas om att tillämpa finska arbetsvillkor på arbetet och i arbetsförhållandet som det gäller även om arbetet utförs under estnisk flagg. I avtalet avviker man alltså uttryckligen från ovan nämnda huvudregel om flaggans lag och konstaterar att finsk lagstiftning och det finska kollektivavtalet ska följas även om arbetet utförs i Estland. Denna rätt att i arbetsavtalet avtala om vilken lag som ska tillämpas på arbetsförhållandet baseras på EU-förordning 593/2008 (s.k. Rom I).

Det andra alternativet är att arbetsgivaren och arbetstagaren genom ett nytt arbetsavtal enas om att tillfälligt tillämpa estniska

arbetsvillkor och fartygets kollektivavtal på arbetsförhållandet under den tid som arbetet utförs på ett fartyg under estnisk flagg, dvs. man följer regeln om flaggans lag. Då hamnar det tidigare tecknade finska (tills vidare gällande) arbetsavtalet i bakgrunden och tillämpas återigen när arbetstagaren återvänder till finsk flagg.

I praktiken torde det vara helt omöjligt att inte tillämpa flaggstatens lagstiftning ens till viss del för att t.ex. få arbetstidsarrangemangen att fungera smidigt eller följa viktiga bestämmelser om arbetssäkerhet och arbetarskydd på det sätt som tillsynsmyndigheterna kräver. De väsentligaste avtalsvillkoren, som lönen och arbetsförhållandets varaktighet och upphörande, fastställs dock alltid enligt den valda lagstiftningen.

Oavsett vilket av de tre avtalsalternativen ovan som parterna väljer att följa kan en arbetstagare i EU-området när det gäller social trygghet endast omfattas av den sociala tryggheten i ett land åt gången. Med social trygghet avses här förmåner som betalas ut av FPA, arbetslöshetsdagpenning samt pension.

Utgångspunkten för social trygghet är också flaggans lag, dvs. att arbetstagaren omfattas av den sociala tryggheten i det land under vars flagg fartyget seglar. Det finns undantag till detta. Om sjöfararens lön betalas ut från samma land som han eller hon bor i, dvs. om arbetstagarens och arbetsgivarens hemorter är i samma land, tillämpas bosättningslandets lagstiftning om social trygghet. Enligt en annan undantagsregel kan en finsk sjöfarare ur socialtrygghetsperspektiv vara en s.k. utsänd arbetstagare, som den finska arbetsgivaren skickar till ett fartyg under ett annat EU-lands flagg. Då handlar det om en tillfällig arbetskommendering på mindre än två år, varvid arbetstagarens sociala trygghet förblir i ursprungslandet. I sådana fall kan lönen betalas ut från Estland, då arbetsavtalet har ingåtts med ett finskt rederi. I dessa fall betalas alltså t. ex. pensionsavgiften till Finland och tiden i fråga tjänar in pension som senare betalas ut i Finland.

Ett viktigt dokument är A1-intyget. Då det handlar om en sjöfarare som är permanent bosatt i Finland och som ska arbeta under ett annat EU-lands flagg ska man ansöka om intyget från myndigheterna i fartygets flaggstat. Arbetsgivaren ansöker om intyget. Med intyget visar arbetstagaren vilket lands sociala trygghet han eller hon tillhör. Intyget beviljas första gången för högst två år, varefter man kan ansöka om en förlängning för högst tre år till.

Det är även värt att nämna att frågor som rör beskattningen av förvärvsinkomster i dessa fall är ett helt kapitel för sig. Att man betalar skatt till ett visst land avgör inte vilket lands sociala trygghet en sjöman tillhör.

Mer information finns på FPA:s (kela.fi), Pensionsskyddscentrals (etk.fi) och Sjömanspensionskassans (mek.fi) webbplatser. FPA har publicerat ett särskilt informationsblad för sjömän. ↓

SANNALEENA KALLIO

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



Kassan svarar

Graderingen av den inkomstrelaterade dagpenningen träder i kraft i september

Riksdagen har den 19.6.2024 godkänt regeringens proposition om en gradering av den inkomstrelaterade dagpenningen. I praktiken innebär detta att den inkomstrelaterade dagpenningen sjunker vid en längre arbetslöshet. Även en del av de åldersbundna undantagen slopas och rätten till inkomstrelaterad dagpenning ackumuleras inte längre för lönesubventionerat arbete.

Graderingen träder i kraft från och med den 2 september 2024. Graderingen beräknas för full inkomstrelaterad dagpenning, och de upprepas inte.

Full dagpenning de 40 första dagarna	1. gradering, 41–170 dagar	2. gradering 171 dagar
100 %	80 %	75 %

Graderingen gäller alla som erhåller inkomstrelaterad dagpenning, inklusive personer med tilläggsdagar, delvis sysselsatta och personer som erhåller företagarens inkomstrelaterade dagpenning.

Ändringen påverkar dock inte dagpenningperioder som har inletts före september, utan **den nya praxisen tillämpas på förmåner som utbetalas efter den 2 september 2024**, baserat på det nya arbetsvillkoret på 12 månader.

Om utbetalningen av förmånen baseras på det arbetsvillkor på 26 kalenderveckor, som gäller fram till den 1.9.2024, tillämpas inte graderingen.

I praktiken börjar ändringen inverka på förmånerna i november, när de personer som omfattas av den första graderingen har varit arbetslösa i 40 dagar, det vill säga cirka två månader.

De som är delvis sysselsatta påverkas av graderingen först lite senare, eftersom dagarna för dagpenningsperioden samlas långsammare.

Exempel:

Månadslön	2 500 €/mån.
Full dagpenning de 40 första dagarna	1 515 €/mån.
1. gradering, 41–170 dagar	1 212 €/mån.
2. gradering 171 dagar	1 136 €/mån.
FPA:s grunddagpenning	cirka 800 €/mån.

Även efter graderingen är dock den inkomstrelaterade dagpenningen vanligtvis större än FPA:s grunddagpenning.

På hösten publicerar vi på A-kassa.fi sidan en dagpenningkalkylator där graderingens inverkan har inkluderats.

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

Följ oss på some @AvoinKassa



Kassan svarar

Hur ska man nu fylla i en ansökan om dagpenning?

I år har det skett flera ändringar i utkomstskyddet för arbetslösa, som påverkar både arbetslöshetsförmånens belopp och det sätt på vilket det beräknas. Även om man huvudsakligen ansöker om arbetslöshetsförmånen på samma sätt som tidigare har det skett **några förändringar i hur man fyller i en ansökan.**

➔ Hur syns inkomst i euro i ansökan?

Till följd av att arbetsvillkoret från och med början av september uppfylls enligt inkomsten i euro kan kassan vara tvungen att de om en lönespecifikation av de sökande. Även om löneuppgifterna huvudsakligen fås från det inkomstregister som upprätthålls av skatteförvaltningen kan arbetsgivarnas anmälningssätt inverka på behovet av tilläggsutredningar.

Löneuppgifterna kan anmälas till inkomstregistret på två olika sätt: antingen kortfattat utan preciseringar eller omfattande, vilket innebär att lönen preciseras noggrannare enligt lönedel. Dessutom kan arbetsgivaren anmäla frivilliga kompletterande uppgifter, såsom frånvaro och lönens intjäningsperioder.

Det är alltså möjligt att kassan **begär uppgifter om lön och anställningsförhållande**, om de uppgifter som finns i inkomstregistret inte räcker för att din ansökan om dagpenning ska kunna behandlas. Om du får lön under ansökningsperioden och arbetsgivaren endast kortfattat har anmält löneuppgifterna till inkomstregistret kan det

hända att kassan ännu behöver en lönespecifikation av dig som bilaga till ansökan.

Tidigare har man begärt en komplettering av arbetstiderna som bilaga till första ansökan och vid avbrott i ansökningsperioden. **I fortsättningen behövs inte längre någon komplettering** vad gäller löner som har utbetalats efter 1.10.2024. I ansökan ska dock fortsättningsvis anges utredningar av arbetstimmar per dag. Dessa behövs bland annat för att beräkna självriktiden.

➔ Hur syns det längre arbetsvillkoret i ansökan?

Från och med början av september förlängs arbetsvillkoret till 12 månader. I ansökan syns detta så, att inkomstregistersökningen för en första ansökan förlängs till att omfatta 14 månader. Det sker automatiskt och kräver inga åtgärder av dig när du fyller i ansökan.

➔ Hur syns graderingen i ansökan?

I början av september träder en gradering i kraft, vilket innebär att den inkomstrelaterade dagpenningen sjunker vid en längre arbetslöshet. Graderingen gäller alla som erhåller inkomstrelaterad dagpenning, inklusive personer med tilläggsdagar, delvis sysselsatta och personer som erhåller företagarens inkomstrelaterade dagpenning.

I punkten Kalkylator i A-kassas behandlingssituation i eTjänsten anges på vilket steg du är och när du överförs till nästa steg. Där får du också information om ifall graderingen inte gäller dig.

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

Följ oss på some @AvoinKassa



Merimies-Unioni on merimiehen turva

Liity jäseneksi: liity.smu.fi

MERIMIES-UNIONI:

- neuvottelee työ- ja palkkaehtosi
- valvoo työehtosopimusten noudattamista
- auttaa työelämän muissa ongelmissa
- laivalla Unionin luottamusmiehet neuvovat
- Merimies-Unioni on perustettu 1916
- SAK:n jäsen

Merimies-Unioni

SISÄ-SUOMEN OSASTO

SYYSKOKOUS 23.11.2024, SAVONLINNA

Sisä-Suomen osaston syyskokous 23.11.2024 klo 13 Spa Hotel Casinossa Savonlinnassa (Kylpylaitoksentie 7). Lisätietoa ja ilmoittautumiset: sisasuomi.smu.fi. Tervetuloa!

PIKKUJOULUT 23.11.2024 KLO 15.30 ALKAEN

Pikkujoulut lauantaina 23.11. 15.30 alkaen Savonlinnan teatterissa. Teatterikappale: Kolmen kimppa. **Sitovat ilmoittautumiset 1.11.2024 mennessä sisasuomi.smu.fi** (yhteystiedot-kohta). Omavastuu teatteriin ja ruokailuun 20 euroa jäseneltä sekä seuralaiselta. (viestikohtaan maksua suorittaessa: omavastuu pikkujouluista). Pikkujouluruokailu ennen teatteria klo 15.30 ja teatteri klo 18.00 alkaen. Lisätietoja: sisasuomi.smu.fi > kuulumisia

POHJOISEN OSASTO

SYYSKOKOUS 19.10.2024, KEMI

Pohjoisen osaston syyskokous pidetään 19.10.2024 ravintola Puistopaviljongissa (Meripuistonpolku 11) Kemissä. Hallitus kokoontuu klo 14.00. Osaston syyskokous klo 15.30 alkaen. Tervetuloa!

SATAMA-ALA

SYYSKOKOUS 7.11.2024, HELSINKI

Satama-alan osaston syyskokous pidetään 7.11.2024 klo 12.30. Kokouspaikka: SMU, John Stenbergin ranta 6, Helsinki, 1. kerroksen kabinetti. Hallitus kokoontuu klo 10.00. Tervetuloa!

ÅLANDS AVDELNING

HÖSTMÖTE 14.11.2024, MARIEHAMN

Ålandsavdelningen håller höstmöte torsdagen den 14 november kl 18 i ABF-huset, Ålandsvägen 40 i Mariehamn. Möjlighet att delta via distans. Efter höstmötet bjuder vi på middag. Välkomna!

MATKAILU- JA HUOLINTA-ALA

SYYSKOKOUS 26.10.2024, TURKU

Matkailu- ja Huolinta-alan syyskokous pidetään 26.10.2024 klo 15.00. Paikka: Hotelli Kakola, Kakolankatu 14, Turku. Lisätietoja ja menu löytyvät Facebookista: SMU Matkailu- ja Huolinta-ala osasto 010. Tervetuloa!

ITÄKUSTIN OSASTO

SYYSKOKOUS 15.11.2024, KOTKA

Aika: klo 12.30–13.30
Osoite: Puutarhakatu 12, 48100 Kotka
Kokouksen jälkeen mahdollisuus tutustua Villa Varpuseen saunomisen merkeissä. Tervetuloa!

LÄNSI-SUOMEN OSASTO

SYYSKOKOUS 24.10.2024, VAASA

Tervetuloa Länsi-Suomen osaston syyskokoukseen 24.10.2024 klo 16.00 Vaasaan. Osoite: Sepänkyläntie 2. Käynti SMU:n konttorille sisäpihan puolelta, 2. krs. Kokouksen jälkeen tutustuminen Kalle's Inniin Raippaluodossa. (Kuljetus ja ruokailu osaston järjestämänä.) Tervetuloa!

ETELÄ-SUOMEN OSASTO

SYYSKOKOUS 22.10.2024, HELSINKI

Etelä-Suomen osasto pitää syyskokouksen 22.10.2024 klo 13 alkaen. Paikka: Osaston toimisto, Linnankatu 13, 00160 Helsinki. Syyskokouksen jälkeen ruokailu ravintolassa. Tervetuloa!

PIKKUJOULURISTEILY 10.12.2024 HELSINGISTÄ

Lisätiedot risteilystä (tilanne päivittyy) osaston kotisivuilta: etelasuomi.smu.fi

LOUNAIS-SUOMEN OSASTO

SYYSKOKOUS 13.11.2024, TURKU

Lounais-Suomen osaston syyskokous pidetään keskiviikkona 13.11.2024 klo 16 alkaen osoitteessa Maariankatu 6 b, 5. krs., Turku. Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset ja muut esille tulevat asiat. Kokouksen jälkeen on ruokailu. **Sitovan ilmoittautumisen** yhteydessä mainitse ruokavalio (liha/kala) **1.11. mennessä** s-postiin: smu.osastoo06@gmail.com. Tervetuloa!

PIKKUJOULUT 27.11. JA 4.12., RAVINTOLA HUNSVOTTI, TURKU

Lounais-Suomen osaston pikkujoulut järjestetään satamakapacka Hunsvotissa keskiviikkona **27.11. klo 18.00** ja keskiviikkona **4.12. klo 18.00**. Osoite: Läntinen Rantakatu 55, 20100 Turku. Hinta: 30€/jäsen ja 40€/avec, sisältää tervetulomajan, joulupöydän juomineen ja kahvi/tee +avec. **Sitovat varaukset ja maksu 13.11.**

ILMOITUKSET / ANNONSER

mennessä viitettä 2532 käyttäen tilille **TSOP FI80 5542 4020 0093 83**. Saaja: SMU Lounais-Suomen osasto ry. **Osallistujien nimet ja tapahtuma ilta**, johon osallistuu s-postiin: smu.osastoo06@gmail.com

KIITOS / TACK

Erkki Ukkonen kiittää Unionin hallitusta muistamisesta syntymäpäivänään 9.8.2024.

KULTAMERKIT

Lars Stigzelius
Anna-Mari Manninen

IN MEMORIAM

Jukka Launonen

s. 22.5.1962
k. 19.5.2024
Jukka teki pitkän uran välänhoitajana ja välänhoitajana sisävesillä.
Muistoa kunnioittaen, ystävät ja työkaverit

Clas-Ole Mattias Holmbacka

satamavalvoja, Kokkolan satama
s. 17.10.1948
k. 14.8.2024
Kaipaamaan jäivät, puoliso ja poika perheineen ja veljet perheineen sekä muut sukulaiset ja ystävät

Pekka Tapani Lehto

s. 23.4.1950
k. 22.8.2024
Lähdit niin hiljaa, että aamu vain kuuli.
Puolison, isän ja vaarin muistolle, Titta, Petra, Hanna ja Senja

Marjo-Riitta Uyvan

s. 8.4.1948
k. 1.4.2024
Aallot sua keinuttaa saa.
Kaipaamaan jäivät, läheiset ja pitkäaikaiset ystävät sekä työkaverit



Posti Green

Luottamusmieskoulutus 2024

Luottamusmiesten täydennyskurssi 5.–6.11.

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

Lisätietoja kursseista ja muusta koulutuksesta antaa:

Heikki Karla

p. 050 435 6094

heikki.karla@smu.fi

Förtroendemannutbildning 2024

Kompletteringskurs för förtroendemän 5.–6.11.

Kursansökningen görs på fackförningsrörelsens kursansökningsblankett. Ansökningsblanketter får du från förtroendemän, från Sjömans-Unionens kontor.

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

TELEFONTJÄNST
020 690 455

Öppettider för telefontjänsten
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

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

Liittosihtööri / 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-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 Kostiainen
(09) 615 20 217

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

Taloudenhoitaja/Ekonom
Jussi Katajainen
050 526 1965

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