

Voima Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu • 2/2018



PALOLA:

Työmarkkinatoiminta harmaalla alueella s. 4

Suomen rannikkovesillä kolisisi paljon useammin ilman meriliikenteen ohjausta s. 7

Voima & Käyttö Kraft & Drift

112. vuosikerta

Suomen Konepäällystöliiton ammatti- ja tiedotuslehti

Pääkirjoitus	3
Työmarkkinatoiminta harmaalla alueella.....	4
Sähkön hankinta ja kulutus, tammikuu 2018	5
Työttömien työnhakijoiden määrä väheni tammikuussa / Antalet arbetslösa arbetssökande minskade i januari.....	6
Suomen rannikkovesillä kolisisi paljon useammin ilman meriliikenteen ohjausta.....	7
Oikeuspäätös.....	8
Työolobarometri 2017: Sähköiset työvälineet, some ja etätöyt yleistyvät edelleen / Arbetslivsbarometern 2017: Elektroniska verktyg, sociala medier och distansarbete blir allt vanligare	10
Neuvottelutulos energiateollisuuden toimihenkilöiden työehtosopimuksesta	12
Ulkomaan meriliikenteen palkankorotukset 2018 sovittu / avtal ingåtts om utrikestrafikens löneökningar år 2018	14
Maailman nopein autolautta	15
Moottoroitu irtokeula helpottamaan laivojen jäissä kulkemista Saimaan alueella – rakentamisesta vastaa Turun Korjaustelakka Oy.....	16
Innovatiivisista Wärtsilä HY -hybridimoduuleista taloudellisia ja ympäristöhyötyjä ruotsalaiselle satamahinaajalle.....	17
”Jättiläiset” – vieläkö suuremmiksi? Telakkasota risteilijöistä käydään teräksellä.....	18
”Jättarna” – ännu större?? Stålet vinnande vapen i arvskonkurrensen	20
Förbud mot högsvavliga bunkeroljor ombord.....	22
SVERIGE: Trafikverket utvärderar fossilfrihet för fartyg	22
Pitkillä päivillä on hintansa – asiantuntijat tarvitsevat palautumista	23
Ulkomaan meriliikenteen tavarakuljetuksissa viennin kasvu jatkui reippaana vuonna 2017	23
Energitrenderna 2018: Mer el, lagring och förnybart.....	24
Öljytuotteiden kokonaiskulutus väheni hieman vuonna 2017.....	24
Jäsenpalsta	26
Ammattihakemisto	30
Kolumni	33
Kuluttajien luottamuksen ennätys jälleen uusiksi.....	34
Reima Angermanista uusin kultamerkkikerholainen!	34
Tavaraviennin arvo kasvoi 15 prosenttia vuonna 2017	35
Arktisen neuvoston puheenjohtajamaa, Suomi, kokosi arktisen merenkulun asiantuntijat Helsinkiin	35
Jäsenyhdistykset	36



Mikonkatu 8
00100 Helsinki
puh. (09) 5860 4815

Päätoimittaja

Robert Nyman
puh. (09) 5860 4813
gsm 050 454 2767
robert.nyman@konepaallystoliitto.fi

Tilaukset, peruutukset ja osoitteenmuutokset

Gunne Andersson
puh. (09) 5860 4815
gunne.andersson@konepaallystoliitto.fi

Ilmoitusmarkkinointi

OS-Media Oy
puh. (09) 8701 968
gsm 040 7364 670
email ilmo@os-media.fi

Taitto / suunnittelu

Taija Näsi

Painopaikka

Hämeen Kirjapaino Oy

Ilmestymis- ja aineistopäivät 2018

Nro	Teemat	Aineiston varaus	Ilmestyy
1	Energia ja kunnossapito	12.01.18	06.02.18
2	Laivatekniikka	23.02.18	20.03.18
3	Turbiini ja kattilalaitos	05.04.18	02.05.18
4	Sähkö ja automaatio	18.05.18	12.06.18
5	Laiva-automaatio	31.08.18	25.09.18
6	Energian tuotanto	28.09.18	23.10.18
7	Opiskelutoiminta	22.11.18	17.12.18

• Etukansi: Robert Nyman •

Kaikki liittokierrokset melkein käyty

Liiton työehtosopimusten tämän talven neuvottelukierrokset ovat lähes ohi. Tällä viikolla jatkuu vielä luotiskutterikuljettajien TES-neuvottelut mutta ulkomaan meriliikenteen palkat ja energiateollisuuden toimihenkilö TES- on nyt sovittu.

Monissa talven työehtosopimusneuvottelupöydissä osapuolet jäivät varmaan kaipaamaan niitä vanhoja hyviä aikoja jolloin työnantaja- ja työntekijäliitot kävivät aidot TES-neuvottelut silloin kun kyseessä ei ollut ns Tupo-kierros. Tällä kertaa tuli jo loppusyksystä ilmi, että EK:n kautta oli asetettu erittäin tiukka raami palkankorotuksille ja mahdollisten sopimustekstien muutosten kustannusvaikutuksille. Tämä raami oli myös ohjeistettu

hyvin selväksi kaikille työnantajapuolen neuvottelijoille. Valittavasti ei myöskään valtakunnansovittelijan sovittelupöytien kautta näytä tulevan mitään tuoreempia ja erilaisia näkemyksiä kevään aikana.

Suomen talouskasvun nopein vaihe on joidenkin suhdannekatsausten perusteella tällä erää ohi ja talouden vetovastuu siirtyy nopean vientikehityksen taituttua jälleen takaisin kuluttajalle. Onneksi kuluttajien luottamus omaan ja Suomen talouteen on vielä kova, helmikuun kuluttajien luottamusindikaattori lukema (25,8) oli Tilastokeskuksen mittaushistorian korkein.

Voima ja Käyttö lehti toivottaa oikein mukavaa loppupalvea! ■

Alla förbundsavtalsförhandlingar nästan genomförda

De kollektivavtalsförhandlingar som förbundet fört under denna vinter börjar vara på slutrakan. Denna vecka fortsätter ännu lotskutterförarnas kollektivavtalsförhandlingar men utrikessjöfartens löneökningar och energibranschens kollektivavtal är nu överenskomna.

I flera av vinterns kollektivavtalsförhandlingsbord har säkert avtalsparterna saknat de gamla goda tiderna då äkta kollektivavtalsförhandlingar fördes mellan arbetsgivar- och arbetstagarförbund då när det inte var fråga om en sk. inkomstpolitisk förhandlingsrunda. Den här gången framgick det redan vid slutet på hösten att man via Näringslivets Centralorganisation lagt fram en mycket stram ram för löneökningarna och eventuella avtalstextändringars kostnadsinverkan. Denna ram hade sedan alla arbetsgivares förhandlare fått klara instruktioner om att följa. Beklagligt är även att det inte ens via riksförlikningsmannens

förlikningsbord verkar komma fram några färskare eller alternativa modeller under vintern och våren.

Enligt vissa ekonomiska prognoser börjar det snabbaste skedet av Finlands ekonomiska tillväxt att vara över. Konsumenterna får snart igen ta ett större ansvar över ekonomins tillväxt om exportindustrins gynnsamma utvecklingen börjar och avta. Vårt lands konsumenter har som tur just nu en stor tillit till såväl sin egen som Finlands ekonomi. Talvärdet på konsumenternas förtroendeindikator (25,8) var i februari de högsta i hela Statistikcentralens mätthistoria.

Kraft och Drift önskar alla en skön mars månad! ■



Työmarkkinatoiminta harmaalla alueella

Kirjoitan tätä maaliskuun ensimmäisenä päivänä. Syksyllä alkanut neuvottelukierros lähenee loppuaan ja noin miljoona palkansaajaa on jo sopimusten piirissä.

Syksyllä tehty neuvottelukierroksen päänavaustaso oli mielestäni odotettu – mitä tulee sopimuskauden pituuteen ja sopimusten tasoon. Ne turvaavat palkansaajan ostovoiman, eivät vaaranna elpynyttä talouskasvua, parantavat edelleen jo kohentunutta työllisyyttä, huolehtivat osaltaan Suomen ja suomalaisten yritysten kilpailukyvyistä sekä tasapainottavat valtion taloutta.

Neuvottelukierros on edennyt tähän asti ilman isoja yllätyksiä. Kun on liittokierros, silloin neuvotellaan rahasta ja sovitaan sen jakaminen erikseen hinnoiteltavina tekstikysymyksinä ja/tai palkankorotuksina. Palkankorotuksiin on ollut painetta, koska takana on usean vuoden jakso erittäin maltillisia kokonaisratkaisuja, puhumattakaan viimeisimmästä puhtaan nollan tuoneesta kiky-sopimuksesta.

Haastavimmaksi yksittäiseksi asiaksi palkankorotusten lisäksi osoittautui kiky-sopimuksen perintö julkisella sektorilla, eli lomarahaleikkausten kompensointi aiempia arvioita myönteisemmän talouskehityksen takia. Myönteistä on, että asia pystyttiin sopimaan neuvottelupöydässä, vaikka se ei helppo rasti ollutkaan. Neuvottelujärjestelmämme osoitti jälleen keran toimivuutensa, kun hankala asia kyettiin hoitamaan sopien eikä sotien.

Yllättävimmäksi näyttävät nousevan yliopistojen sopimusneuvottelut, joissa sopua on haettu jo pitkään. Yliopistojen työnantajalla ei näytä olevan realismia, kun se ei ole valmis maksamaan henkilöstölleen yleisen linjan mukaisia korotuksia. Asiaan toki saattaa vaikuttaa kokemattomuus, osaamattomuus ja työmarkkinarealismien puute.

Neuvottelukierrosta seurattessani en ole voinut olla havaitsematta, että työnantajien keskinäinen koordinaatio on ollut erittäin tiukka. Aikaisemmin paljon puhutut toimiala- ja yritysmaat olivat kunnattavuuserot eivät suuresti näy sopimusten raharaameissa.

Myös paikallisen sopimisen merkitys

näyttäisi korostuvan entisestään ja paikallisille toimijoille annetaan entistä suurempi valta ja vastuu sopimusten muuttamiseksi rahaksi. Poikkeuksiakin luonnollisesti on ollut.

Käytännössä paikallinen sopiminen edistyy parhaiten, kun osapuolten välinen luottamus ja jatkuva vuoropuhelu ovat kunnossa sekä kun neuvotteluosapuolten osaaminen ja työntekijöiden tiedonsaanti on turvattu. Onkin toivottavaa, että yrityksissä panostetaan entistä enemmän parempaan neuvottelukulttuuriin, keskinäiseen luottamukseen ja nykyaikaiseen johtamiseen.

* * *

Työmarkkinoiden sopimusjärjestelmä on käymistilassa ja tällä hetkellä ainakin osittain harmaalla alueella. Elinkeinoelämän keskusliiton luovuttua työmarkkinajärjestön roolista ja laajojen kokonaisratkaisujen tekemisestä sekä keskittyttyä lähinnä elinkeinoelämän lobbajajärjestöksi sopimuskierron käydään - ainakin toistaiseksi - toimialakohtaisina neuvottelukierroksina.

Silloin sovitaan rahasta joko erikseen hinnoiteltavina tekstikysymyksinä tai varsinaisista palkankorotuksista. Koska monella alalla on omia erityiskysymyksiä, paineet saattavat puolin ja toisin purkautua erittäin vaikeina palkaneuvotteluina ja työmarkkinahäiriöiltä tuskin vältytään. Päinvastoin ne saattavat pikemminkin lisääntyä.

Toinen harmaa alue on kolmikannan tulevaisuus. Maan nykyisen hallituksen aikana olemme siirtyneet perinteisestä kolmikannasta uuteen, jossa hallitus vie ja järjestöt vikisevät.

Perinteinen kolmikanta, jossa työnantaja- ja palkansaajajärjestöt sopivat työmarkkina- sekä työ- ja sosiaalilainsäädäntöön liittyvistä asioista ja hallitus vei asioita niiden pohjalta eteenpäin, takasi vakaan ja tasapainoisen, joskin välillä hitaan uudistumisen.

Hallituksen nyt käyttöön ottama ”uusi” kolmikanta, jossa hallitus vie eteenpäin järjestöjen kanssa valmisteltuja asioita riippumatta siitä, onko niistä jär-



jestöjen yhteistä näkemystä, saattaa johtaa tilanteeseen, jossa uudistuksia viedään kyllä eteenpäin nopeasti, mutta ne eivät edistä vakaata ja tasapainoista kehitystä.

Voi olla, että jatkossa näemme entistä enemmän helmikuun alun kaltaisia, hallituksen toimintaan tyytymättömien kansalaisten tai etujärjestöjen mielenilmauksia ja pahimmassa tapauksessa myös lakkoja. Tällainen kulttuuri ei ole lainkaan epätavallista eteläisemmällä leveyspiireillä. Tätä kannatta pohtia etenkin silloin, kun tuntee olevansa valtansa tunnossa.

Valitettavasti tämän hallituskauden aikana elinkeinoelämä ei ole neuvottelupöydässä ollut halukas hakemaan kompromisseja ja tulemaan vastaan tinkimällä tavoitteistaan. Elinkeinoelämä on laskeutunut, että nykyinen hallitus on heille myönteisempi ja hallituksen esitykset ovat lähempänä heidän kuin palkansaajapuolen tavoitteita.

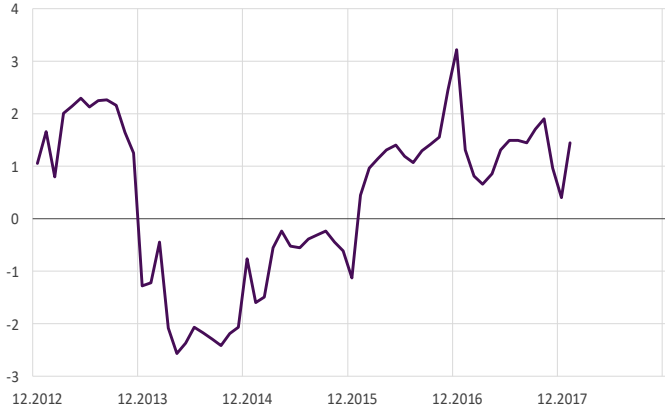
Politiikassa kuitenkin ennemmin tai myöhemmin valta vaihtuu. Näin käy myös meillä jossakin vaiheessa. Uusi kolmikanta tarkoittaa silloin sitä, että palkansaajapuoli ei ehkä ole kovin halukas tekemään kompromisseja ja antamaan periksi tavoitteissaan, koska todennäköisesti vallassa oleva hallitus vie eteenpäin asioita, jotka ovat lähempänä palkansaajapuolen tavoitteita.

Tämä kaikki johtaa mitä todennäköisimmin yhteiskunnan ja työmarkkinoiden epävakaiseen uudistumiseen. Voittajista ja häviäjistä riippumatta se ei ole toivottava suunta. ■

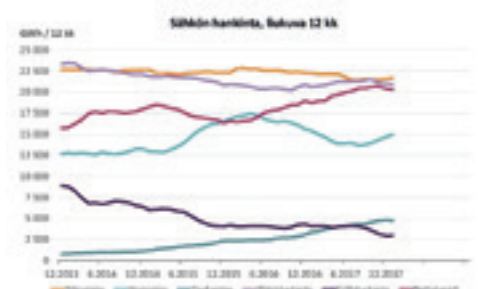
SÄHKÖN HANKINTA JA KULUTUS,
tammikuu 2018
Kulutus ja sen muutokset edelliseen vuoteen verrattuina:
GWh %

Kulutuksen muutosprosentti, liukuva 12 kk

%-muutos


**tammikuu
vuoden alusta
viimeiset 12 kk**
**8705 1,9
8705 1,9
85620 1,5**

	2017			2018		
	GWh	Osuus-%	Muutos-%	GWh	Osuus-%	Muutos-%
tammikuu						
KULUTUS	8544	100,0	-7,8	8705	100,0	1,9
TUOTANTO	6607	77,3	-6,6	6876	79,0	4,1
vesivoima	1157	13,5	-17,6	1483	17,0	28,2
tuulivoima	544	6,4	146,5	500	5,7	-8,1
ydinvoima	2001	23,4	-3,0	2072	23,8	3,6
lämpövoima	2905	34,0	-14,2	2821	32,4	-2,9
yhteistuotanto	2634	30,8	-8,0	2517	28,9	-4,4
erillistuotanto	271	3,2	-48,1	304	3,5	12,1
NETTOTUONTI	1938	22,7	-11,7	1829	21,0	-5,6
vuoden alusta						
KULUTUS	8544	100,0	-7,8	8705	100,0	1,9
TUOTANTO	6607	77,3	-6,6	6876	79,0	4,1
vesivoima	1157	13,5	-17,6	1483	17,0	28,2
tuulivoima	544	6,4	146,5	500	5,7	-8,1
ydinvoima	2001	23,4	-3,0	2072	23,8	3,6
lämpövoima	2905	34,0	-14,2	2821	32,4	-2,9
yhteistuotanto	2634	30,8	-8,0	2517	28,9	-4,4
erillistuotanto	271	3,2	-48,1	304	3,5	12,1
NETTOTUONTI	1938	22,7	-11,7	1829	21,0	-5,6
viimeiset 12 kk						
KULUTUS	84396	100,0	1,3	85620	100,0	1,5
TUOTANTO	65702	77,8	-1,5	65303	76,3	-0,6
vesivoima	15388	18,2	-8,8	14968	17,5	-2,7
tuulivoima	3391	4,0	43,2	4758	5,6	40,3
ydinvoima	22217	26,3	-0,5	21647	25,3	-2,6
lämpövoima	24706	29,3	-1,7	23930	27,9	-3,1
yhteistuotanto	20638	24,5	-1,4	20933	24,4	1,4
erillistuotanto	4067	4,8	-3,2	2998	3,5	-26,3
NETTOTUONTI	18694	22,2	12,7	20317	23,7	8,7



Työttömien työnhakijoiden määrä väheni tammikuussa

Työ- ja elinkeinotoimistoissa oli tammikuun lopussa yhteensä 285 800 työtöntä työnhakijaa. Se on 57 000 vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Työttömien työnhakijoiden määrä väheni edellisestä kuusta 9 700:lla. Tiedot ilmenevät työ- ja elinkeinoministeriön Työllisyyskatsauksesta.

Pitkäaikaistyöttömiä eli yhdenjaksoisesti vähintään vuoden työttömänä työnhakijana olleita oli 89 600, mikä on 32 200 vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Yli 50-vuotiaita työttömiä työnhakijoita oli 108 800 eli 20 300 vähemmän kuin edellisenä vuonna samaan aikaan.

Nuoria alle 25-vuotiaita työttömiä työnhakijoita oli 8 000 vähemmän kuin edellisen vuoden tammikuussa eli yhteen-

sä 35 400. Nuorten työttömyyksistä päättyi ennen kolmen kuukauden työttömyyttä tammikuussa keskimäärin 70,0 prosenttia, mikä on 9,1 prosenttiyksikköä enemmän kuin vuotta aikaisemmin.

UUSIEN AVOIMIEN TYÖPAIKKOJEN MÄÄRÄ LISÄÄNTYI

Uusia avoimia työpaikkoja ilmoitettiin TE-toimistoihin tammikuun aikana 74 600 eli 16 200 enemmän kuin edellisen vuoden tammikuussa. Kaikkiaan TE-toimistoissa oli tammikuussa avoinna 113 800 työpaikkaa, mikä on 22 500 enemmän kuin vuosi sitten.

Koko maassa oli lomautettuna tammikuun lopussa 24 800 henkilöä, mikä on 9 100 vähemmän kuin edellisenä vuon-



na vastaavaan aikaan. Kokoaikaisesti lomautettuja oli yhteensä 16 600 henkilöä, mikä on 6 900 vähemmän kuin edellisen vuoden tammikuussa.

Aktivointiasteeseen laskettavissa palveluissa oli tammikuun lopussa 121 200 henkilöä, mikä on 500 enemmän kuin vuotta aikaisemmin. Näitä palveluita ovat esimerkiksi palkkatuki, työvoimakoulutus, työkokeilu ja omaehtoinen opiskelu. ■

Antalet arbetslösa arbetssökande minskade i januari

Vid arbets- och näringsbyråerna fanns det i slutet av januari sammanlagt 285 800 arbetslösa arbetssökande. Det är 57 000 färre än ett år tidigare. Från föregående månad minskade antalet arbetslösa arbetssökande med 9 700. Uppgifterna framgår av arbets- och näringsministeriets sysselsättningsöversikt.

Antalet långtidsarbetslösa, dvs. personer som varit arbetslösa arbetssökande utan avbrott i minst ett år, uppgick till 89 600, vilket är 32 200 färre än ett år tidigare. Antalet arbetslösa arbetssökande som fyllt 50 år uppgick till 108 800, dvs. 20 300 färre än vid samma tidpunkt i fjol.

Antalet unga arbetslösa arbetssökande som var under 25 år uppgick till 8 000 färre än i januari i fjol, dvs. sammanlagt 35 400. I januari avslutades i genomsnitt

70,0 procent av arbetslöshetsperioderna för unga personer innan arbetslösheten varat i tre månader, vilket är 9,1 procentenheter mer än ett år tidigare.

ANTALET NYA LEDIGA JOBB ÖKADE

Till arbets- och näringsbyråerna anmäldes under januari 74 600 nya lediga jobb, dvs. 16 200 fler än i januari i fjol. Allt som allt fanns det i januari 113 800 lediga jobb vid arbets- och näringsbyråerna, vilket är 22 500 fler än för ett år sedan.

I slutet av januari fanns det i hela landet 24 800 permitterade, vilket är 9 100 färre än vid motsvarande tidpunkt i fjol. Antalet permitterade på heltid var sammanlagt 16 600, vilket är 6 900 färre än i januari i fjol.

I slutet av januari deltog 121 200 personer i service som räknas in i aktiverings-



graden, vilket är 500 fler än ett år tidigare. Sådan service är till exempel lönesubvention, arbetskraftsutbildning, arbetsprövning och frivilliga studier.

STATISTIKCENTRALEN: ARBETSLÖSHETSGRADEN 8,8 PROCENT

Enligt Statistikcentralens arbetskraftsundersökning fanns det i januari 71 000 flera sysselsatta än ett år tidigare. Sysselsättningsgraden var 69,3 procent, dvs. 2,3 procentenheter högre än i januari i fjol. Enligt arbetskraftsundersökningen uppgick antalet arbetslösa till 238 000, vilket är 4 000 färre än för ett år sedan. Arbetslöshetsgraden var 8,8 procent, dvs. 0,4 procentenheter lägre än ett år tidigare. ■

Suomen rannikkovesillä kolisisi paljon useammin ilman meriliikenteen ohjausta

– nopea reagointi ehkäisi viime vuonna 12 karilleajoa

Suomen kauppamerenkulun väylät ovat kapeita, ruuhkaisia ja kivikkoisia. Vaarapaikkoja riittää, mutta vakavia onnettomuuksia sattuu vain harvoin. Tästä on osaltaan kiittäminen Liikenneviraston meriliikenteen ohjausta, joka ehkäisi pelkästään viime vuonna 12 karilleajoa.

Kauppamerenkulussa eksyminen väyläalueen ulkopuolelle on harvinaista. Esimerkiksi viime vuonna alusliikenteen ohjaajat joutuivat puuttumaan tällaisiin tapauksiin vain 19 kertaa. Toisaalta valtaosassa näistä eksyminen olisi johtanut oletettavasti karilleajoon, mikäli alusta ei olisi saatu muuttamaan kurssiaan.

– Vaaratilanne voi syntyä esimerkiksi silloin, kun luotsi on lähtenyt laivasta ja alus jatkaa omin päin merelle. Eräässäkin tapauksessa alus oli menossa kohti matalikkoa, koska kapteeni luuli ajavansa päinvastaiseen suuntaan. Syyksi paljastui aluksen navigointilaitteiden tekninen vika, kertoo Suomenlahden meriliikennekeskuksen varapäälikkö **Esa Hurskainen**.

Meriliikenteen ohjauksessa tarvitaan hukan tarkkuutta, sillä jokainen vakava karilleajo vaarantaisi aluksen henkilökunnan lisäksi myös luonnon.

– Kaikki rahtialukset sisältävät paljon polttoainetta. Tankkerit ovat totta kai sitten ihan oma lukunsa. Itämeri kärsisi pahasti, mikäli esimerkiksi tankkeri ajaisi karille ja siitä pääsisi öljyä mereen. Vaarallisia läheltä piti -tilanteita on vuosittain, Hurskainen sanoo.

EI PELKÄSTÄÄN ONNETTOMUUKSIEN ENNALTAEHKÄISYÄ

Meriliikenteen ohjauksesta vastaavat Suomessa Liikenneviraston VTS-keskukset (Vessel Traffic Service), joita on yhteensä kolme ja ne sijaitsevat Helsingissä, Turussa ja Lappeen-

rannassa. Onnettomuuksien ennaltaehkäisy on yksiä tärkeimmistä keskusten tehtävistä, mutta tekevät he paljon muutakin.

– Tästä työstä valtaosa on sitä, että meriliikenteen tilannekuva ylläpitämällä parannamme alusliikenteen sujuvuutta ja tehokkuutta. Katsomme esimerkiksi, että alukset seuraavat reittejensä ja valvomme, että liikkuminen tapahtuu kansainvälisten sääntöjen mukaisesti, Hurskainen kertoo.

Aina kaikki ei mene sääntökirjan mukaisesti. Näissä tapauksissa VTS-keskukset kirjaavat rikkeet ylös jatkokäsittelyä varten. Yleisimmin rikotaan reittijärjestelmien liikennesääntöjä ja alusten välisiä väistämissääntöjä.

– Tämä tarkoittaa hieman samaa kuin kolmion takaa tuleva kaahaaja ei väistäisi oikealta tulevaa autoa. Meriliikenteessä on aina tietyt säännöt, joita tulee noudattaa liikkumisen sujuvuuden ja turvallisuuden takia, toteaa Hurskainen.

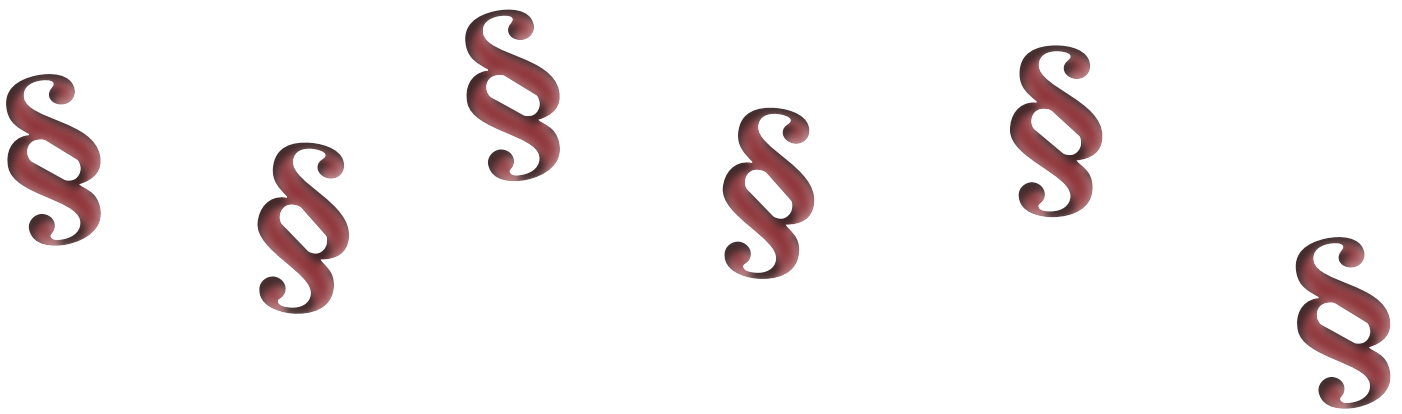
Yhteensä VTS-keskukset kirjasivat viime vuonna ylös 173 rikettä ja 230 poikkeamaa. Poikkeamat olivat yleensä erilaisia konevikoja ja muita teknisiä vikoja. Viime vuonna eniten rikkeitä tekivät Hollannin, Antiguan ja Barbudan sekä Panaman lipun alla seilaavat alukset.

Suomessa VTS-alusliikennepalvelusta (Vessel Traffic Service) vastaa Liikennevirasto. Palvelun tarkoituksena on parantaa merenkulun turvallisuutta, edistää alusliikenteen sujuvuutta ja tehokkuutta sekä ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja niistä mahdollisesti syntyviä ympäristöhaittoja. VTS-keskuksia on yhteensä kolme ja ne sijaitsevat Helsingissä, Turussa ja Lappeenrannassa. ■

Lisätietoja:

Esa Hurskainen, Suomenlahden meriliikennekeskuksen varapäälikkö, Liikennevirasto, puh. 029 534 3251





OIKEUSPÄÄTÖS

TT 2018:8

KANTAJA:

Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU ry

VASTAAJA:

Palvelualojen työnantajat PALTA ry

Työntekijä oli irtisanottu työkyvyn olennaisen ja pysyvän vähentymisen perusteella lajittelu-, lastaus- ja purkutehtävistä. Asianosaisten välillä vallitsi yksimielisyys siitä, ettei työntekijä ollut enää kyennyt entisiin tehtäviinsä. Yhtiössä oli vakiintuneesti käytetty työkokeilua sen selvittämiseksi, onko alentuneesti työkykyiselle työntekijälle löydettävissä sopivia työtehtäviä. Työntekijälle tehty työkokeilu oli käsittänyt samoja työtehtäviä, joita hän oli tehnyt ennen työkykyä alentavia tapaturmia. Koska tehtäviä ei ollut millään tavoin mukautettu vastaamaan työntekijän jäljellä ollutta työkykyä, työnantajan ei katsottu selvittäneen irtisanotun työntekijän työkykyä muuhun työhön.

Työnantajan katsottiin menetelleen työehtosopimuksen vastaisesti irtisanoessaan työntekijän. Työnantaja velvoitettiin suorittamaan työntekijälle korvausta työehtosopimuksen perusteettomasta päättämisestä.

TYÖTUOMIOISTUIMEN RATKAISU

A on työskennellyt toistaiseksi voimassa olevassa työsuhteessa Posti Oy:n palveluksessa 1.8.1988 alkaen. Vuonna 2002 A on loukannut polvensa tapaturmassa kaaduttuaan työmatkallaan. A:n polvi on leikattu kolmesti ja hänen polvensa rasisussieto on alentunut pysyvästi. A on palannut vuonna 2006 aiempaan tehtäväänsä. A:lle on aiheutunut toinen tapaturma työssä 23.9.2009 ja hänen oikean kätensä toimintakyky on alentunut tapaturman ja sitä seuranneen hoitovirheen vuoksi siten, että hän on ollut pääsääntöisesti työkyvytön 31.3.2013 saakka. Hänelle on järjestetty 1.4.2013 alkaen työkokeilu, joka on jouduttu keskeyttämään 9.6.2013 terveydellisistä syistä.

Posti Oy on irtisanonut A:n työsuhteen 3.3.2015 henkilöperusteella hänen alentuneen työkykynsä vuoksi. A on ollut sairauslomalla yhtäjaksoisesti 10.6.2013 lukien työsuhteensa päättämiseen 3.9.2015 saakka. Asiassa on riidatonta se, että A ei ole ollut työkykyinen hänen työehtosopimuksensa mukaiseen työhön.

Asiassa keskeinen riitakysymys koskee sitä, onko työnantajalla Posti Oy:llä ollut asialliset ja painavat perusteet A:n työsuhteen päättämiseen.

Hallituksen esityksessä Eduskunnalle työehtosopimuslaiksi ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 157/2000 vp s. 96) on katsottu, että riippumatta siitä, oliko kysymyksessä henkilöön vai työnantajan taloudelliseen ja tuotannollisiin seikkoihin perustuva irtisanominen, oli irtisanomisperustetta koskeva yleissäännös eli asiallisen ja painavan syyn vaatimus otettava huomioon harkittaessa irtisanomisperusteen täyttymistä kussakin yksittäistapauksessa. Asiallisen ja painavan syyn vaatimus ei ollut määriteltävissä tarkasti, koska irtisanomistapaukset erosivat toisistaan eri aloilla työpaikoilla ja yksittäisissä sopimus-suhteissa. Irtisanomisperusteen asiallisuuden ja painavuuden arviointiin vaikuttivat myös eri tekijät riippuen siitä, oliko kysymyksessä työntekijästä johtuva vai taloudellinen tai tuotannollinen syy. Edelleen esitöiden mukaan irtisanomisperusteelta vaadittava asiallisuus ja painavuus tarkoitti yleisellä tasolla muun muassa sitä, että peruste ei saanut olla syrjivä eikä ristiriidassa työnantajan lojaliteettivelvoitteen kanssa.

Asiassa on riidatonta, että A ei ole ollut työkykyinen aiempaan työehtosopimuksensa mukaiseen työhön. Näin ollen asiassa on arvioitava, olisiko työnantajan tullut sijoittaa A muihin työtehtäviin.

Oikeuskäytännössä on katsottu, että työnantajan velvollisuus tarjota sairaalle työntekijälle muuta työtä edellytti aina, että työntekijä todennäköisesti kykeni jäljellä olevan työkykynsä puitteisissa selviämään tarjolla olevista työtehtävistä (ks. esimerkiksi työtuomioistuimen ratkaisut TT 2004:90, TT 2004:114, TT 2006:9 ja TT 2016:65). Työsuhteessa noudatettavaan lojaliteettiperiaatteeseen kuului työnantajalle säädetty velvollisuus selvittää se, voitaisiinko työntekijä, joka oli vaarassa jäädä pysyvästi tai tilapäisesti vaille työtä, sijoittaa muuhun työhön (KKO 2013:16).

Työtuomioistuimen tuomiossa TT 2016:65 on otettu työnantajan selviytysvelvollisuuden osalta erityisesti huomioon alentuneesti työkykyisen työntekijän pitkään kestänyt työsuhteeseen sekä se, että hän on menettänyt osan työkyvystään kyseisen työnantajan palveluksessa ollessaan. Sanotussa tuomiossa on katsottu, että työnantajalla oli velvollisuus selvittää, olisiko työn suorittaminen voitu yhdenvertaisuuslain 15 §:n edellyttämällä tavalla järjestää työntekijälle soveltuvaksi esimerkiksi työmenetelmiä tai työnjärjestelyjä muuttamalla.

Muun työn oli oltava työnantajalla olemassa oleva tehtävä, mikä tarkoitti sitä, että kysymys oli työstä, jota työnantaja teetti. Se ei kuitenkaan tarkoittanut sitä, että tehtävä olisi laitettu avoimeksi tai siitä olisi työpaikalla tiedotettu tai että siihen ylipäänsä haettaisiin aktiivisesti työntekijää. Kysymys ei näin ollen ollut välttämättä ”valmiista” tehtäväkokonaisuudesta vaan siitä, että työ saatiin synnytettyä kohtuullisilla järjestelyillä, jotka eivät vaikuttaneet negatiivisesti muiden työntekijöiden asemaan. Työnantajan muun työn tarjoamisvelvollisuus saattoi



siten joskus edellyttää sitä, että työnantaja järjesti erilaisin toimenpitein muuta työtä (järjesteli töitä, jakoi tehtävät uudelleen, teki sisäisiä siirtoja tai muita sellaisia toimenpiteitä). Työtuomioistuinten aikaisemmassa oikeuskäytännössä on myös edellytetty sitä, että irtisanottavalle annettiin tilaisuus kokeilla käytännössä selviytymistä tehtävässä (ks. ratkaisut TT 2004:90 ja TT 2016:65).

Viestinvälitys- ja logistiikka-alan työehtosopimuksessa ei ole määräyksiä työnantajan velvollisuudesta järjestää työkokeilua. Tässä asiassa esitetyn henkilötodistelun perusteella Posti Oy:ssä on kuitenkin vakiintuneesti käytetty työkokeilua sen selvittämiseksi, onko alentuneesti työkykyiselle työntekijälle löydettävissä sopivia työtehtäviä. Henkilötodistelun perusteella (A, F) A:lle vuonna 2013 tehdystä työkokeilusta A:n työtehtävät ovat olleet samoja tehtäviä, joita A on tehnyt ennen hänen työkykyään alentavia tapaturmia. Koska työtehtäviä ei ole millään tavoin mukautettu vastaamaan A:n jäljellä ollutta työkykyä, työtuomioistuin katsoo, ettei vuoden 2013 työkokeilulla ole merkitystä harkittaessa A:n jäljellä olevaa työkykyä ja hänen sijoitusmahdollisuuttaan. Uutta työkokeilua ei ole toteutettu, vaikka verkostopalaverissa 17.12.2014 työnantajan kanssa on sovittu siitä, että työnantaja kartoittaisi työkokeilumahdollisuutta kevyempiin työtehtäviin.

Työsopimuslain 2 luvun 2 §:n 1 momentin perusteella työnantajan on kohdeltava työntekijöitä lähtökohtaisesti tasapuolisesti. Asiassa on selvitetty, että yhtiössä on aiemminkin siirretty osan työkyvystään menettäneitä työntekijöitä fyysisesti kevyempiin tehtäviin ja heille on myös räätälöity yksilöllisiä työtehtä-

viä. Tätä räätälöintiä on tapahtunut henkilötodistelun perusteella sekä ennen A:n työsuhteen päättymistä että A:n työsuhteen päättymisen jälkeen (todistajat F ja G). Kanteessa mainittujen työtehtävien joukossa on henkilötodistelun perusteella ollut sellaisia tehtäviä, joiden fyysistä kuormitusta on ollut mahdollista keventää ja joita tehtäviä olisi voinut tehdä myös osa-aikaisesti. Myös työterveyslääkäri K:n arvion perusteella kanteessa tarkoitettujen työtehtävien joukossa on ollut joitakin A:lle mahdollisesti sopivia tehtäviä. Koska työkokeilua ei ole tehty 17.12.2014 pidetyn verkostopalaverin jälkeen, työnantaja ei ole voinut poissulkea sitä, etteikö yhtiössä olisi ollut vastaavasti tarjolla A:lle soveltuvia kevennettyjä työtehtäviä ainakin työtehtävien räätälöinnin avulla.

Posti Oy on siten laiminlyönyt selvittää, olisiko A:n irtisanominen voitu välttää tarjoamalla hänelle muuta työtä. Näyttämättä on jäänyt, ettei Posti Oy, erityisesti työnantajayhtiön koko huomioon ottaen, olisi voinut kohtuudella sijoittaa A:ta muihin, hänen työkykyään paremmin vastaaviin tehtäviin. Irtisanoessaan A:n työsuhteen Posti Oy on menetellyt viestinvälitys- ja logistiikka-alan työehtosopimuksen vastaisesti.

Korvausvelvollisuus

Posti Oy on päättänyt A:n työsuhteen työehtosopimuksen 4 §:n 1 momentin vastaisesti. Näin ollen yhtiö on velvollinen suorittamaan A:lle kyseisen sopimuksen mukaisen korvauksen työsuhteen perusteettomasta päättämisestä.

Työtuomioistuin ottaa korvauksen määrää harkitessaan huomioon korottavina tekijöinä sen, että A on 56-vuotias, että hänen työsuhteensa on irtisanomiseen

mennessä jatkunut noin 27 vuotta ja että hän on menettänyt osan työkyvystään Posti Oy:n palveluksessa kahden eri tapaturman vuoksi. Lisäksi huomioon otetaan Posti Oy:n menettely työsuhdetta päättäessä. Korvauksen määrään vaikuttavat seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen kohtuullinen korvauksen määrä on noin 12 kuukauden palkkaa vastaavat 29.000 euroa. Asiassa ei ole perustetta määrätä erikseen korvausta aineettomasta vahingosta..

Oikeudenkäyntikulut

Asian hävitessään Posti Oy on työtuomioistuimesta annetun lain 33a §:n 1 momentin nojalla velvollinen korvaamaan Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU ry:n oikeudenkäyntikulut. Kulujen määrä on riidaton.

TUOMIOLAUSELMA

Työtuomioistuin velvoittaa Posti Oy:n suorittamaan A:lle korvaukseksi työsuhteen perusteettomasta päättämisestä 29.000 euroa korkolain 4 §:n 1 momentin mukaisine viivästyskorkeineen haasteen tiedoksiannosta 21.9.2016 lukien.

Posti Oy velvoitetaan korvaamaan Posti- ja logistiikka-alan unioni PAU ry:n oikeudenkäyntikulut 15.373,40 eurolla korkolain 4 §:n 1 momentin mukaisine viivästyskorkeineen kuukauden kuluttua työtuomioistuimen tuomion antamispäivästä lukien. ■

Työolobarometri 2017: Sähköiset työvälineet, some ja etätyöt yleistyvät edelleen

Työolobarometrin ennakkotiedot kertovat, että palkansaajien kokemukset työelämästä olivat vuonna 2017 monilta osin viime vuosia myönteisempiä. Työllisyyden ja oman työpaikan taloudellisen tilanteen odotetaan menevän entistä parempaan suuntaan

– Tuloksissa heijastuvat kohentunut taloudellinen tilanne ja odotukset työllisyytilanteen paranemisesta. Esimerkiksi odotukset uudelleentyöllistymisestä irtisanomisen jälkeen paranivat viime vuonna.

Palkansaajien kokemus työn mielekkyydestä on myös paran-

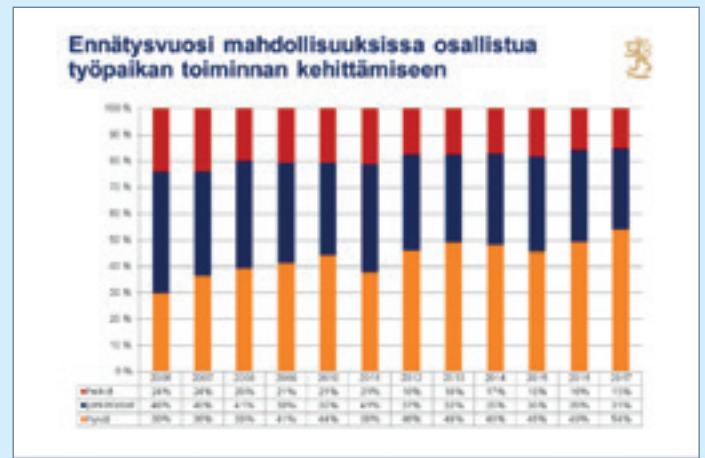


nut usean – merkkiten vuosien jälkeen.

Palkansaajat uskovat tietojen saannin sekä omien kehitty-



ja oppimismahdollisuuksiensa ennemmin kehittyvän parempaan kuin huonompaan suuntaan. Barometrin mukaan työpaikoilla on lisäksi aiempaa enemmän mahdollisuuksia esittää ideoita ja osallistua työpaikan toiminnan kehittämiseen.



Vaikutusmahdollisuudet työtahtiin, työtehtäviin ja työnjakaan eivät ole barometrin mukaan lisääntyneet, kuten olisi voinut odottaa. Kiire ei ole työpaikoilla viime vuosina hellittänyt.

Somea käyttää työssään jo lähes kolmannes

Uusi teknologia ja uudet työtavat ovat työpaikoilla arkea, varsinkin ylemmillä toimihenkilöillä. Vuonna 2017 jo runsas puolet palkansaajista käytti työssään sähköisiä työvälineitä, joiden avulla voi keskustella, jakaa tietoa ja tehdä yhteistyötä. Osuus on noussut vain kahdessa vuodessa yli kymmenellä prosenttiyksiköllä. Myös sosiaalisen median käyttö työssä yleistyy.

Somen käytöstä on kysytty barometrissa vuodesta 2014 lähtien, jolloin käyttäjien osuus oli viidennes palkansaajista. Nyt se nousi 28 prosenttiin. Kolmas viime vuosina kasvuun ponnahtanut ilmiö on etätyön tekeminen. Viime vuonna viidennes palkansaajista teki etätyötä vähintään kerran kuussa, kuusi vuotta sitten osuus oli vain 12 prosenttia.

Työpaikolla kohdataan edelleen syrjintää, kiusaamista ja väkivaltaa. Näitä on havainnut vähemmistö palkansaajista, mutta trendit ovat tasaisia ja kertovat siitä, että syrjinnän ja häirinnän kitkemisessä on yhä tehtävää.

TYÖOLOBAROMETRI

- palkansaajille osoitettu kyselytutkimus
- tehty vuodesta 1992
- auttaa luomaan kuvaa siitä, missä määrin palkansaajat ovat kokeneet työelämän muuttuneen vuosien saatossa.

Vuoden 2017 Työolobarometrin tiedot perustuvat Tilastokeskuksen elo- ja syyskuun aikana tekemiin 1 693 puhelinhaastatteluun.

Ministeriö julkaisee syksyyn mennessä barometrin loppuraportin, jossa on tietoa myös terveydestä ja työssä jaksamisesta sekä ammatillisesta järjestäytymisestä. ■

Lisätiedot:

erityisasiantuntija Maija Lyly-Yrjänäinen, TEM, p. 029 504 7109

Arbetslivsbarometern 2017: Elektroniska verktyg, sociala medier och distansarbete blir allt vanligare

De preliminära uppgifterna om arbetslivsbarometerns resultat avslöjar att löntagarnas erfarenheter av arbetslivet år 2017 var i många avseenden mer positiva än under de senaste åren. Sysselsättningen och den ekonomiska situationen för den egna arbetsplatsen förväntas bli utvecklad i en allt bättre riktning.

– Det förbättrade ekonomiska läget och förväntningarna om ett förbättrat sysselsättningsläge återspeglas i resultaten. Förra året förbättrades exempelvis utsikterna för att hitta ny sysselsättning efter uppsägning. Likaså har meningsfullheten i arbetet har ökat enligt löntagarnas upplevelser.

Löntagarna tror fullt och fast på att tillgången till information och de egna utvecklings- och inlärningsmöjligheterna utvecklas hellre i en positiv riktning än i en negativ. Enligt barometern har arbetsplatserna dessutom bättre möjligheter än tidigare att presentera idéer och delta i utvecklandet av verksamheten på arbetsplatsen.

Förtroendet och samarbetet samt högklassig kompetens och fullskaligt utnyttjande av kunnandet på arbetsplatserna hör till de starka sidorna hos det finländska arbetslivet. Genom ökat förtroende kan den positiva utvecklingen fortsätta.

Enligt barometern har möjligheterna att påverka arbetstakten, arbetsuppgifterna och arbetsfördelningen dock inte ökat, vilket man skulle ha kunnat förvänta sig. Stressen på arbetsplatserna har inte lättat under de senaste åren.

Nästan en tredjedel använder redan nu sociala medier i sitt arbete

Ny teknik och nya arbetssätt är vardag på arbetsplatserna, sär-

skilt i fråga om högre tjänstemän. År 2017 använde redan drygt hälften av löntagarna i sitt arbete elektroniska verktyg som kan användas för diskussioner, informationsspridning och samarbete. Andelen har stigit med drygt tio procentenheter under bara två år. Också användningen av sociala medier i arbetet blir allt vanligare. En fråga om användningen av sociala medier har ingått i barometern sedan 2014: då använde en femtedel av löntagarna sociala medier. Nu steg andelen till 28 procent. Det tredje fenomen som ökat kraftigt under de senaste åren är distansarbete. Förra året distansarbetade en femtedel av löntagarna minst en gång i månaden; för sex år sedan var andelen endast 12 procent.

På arbetsplatserna stöter man fortfarande på diskriminering, mobbning och våld. En minoritet av löntagarna har upplevt sådant, men trenderna är jämna och innebär att det ännu återstår mycket att göra för att undanröja diskriminering och trakasserier från arbetsplatserna.

Uppgifterna i 2017 års arbetslivsbarometer baserar sig på de 1 693 telefonintervjuer som Statistikcentralen gjort under augusti-september. Fram till hösten kommer ministeriet att publicera barometerns slutrapport som innehåller också information om löntagarnas hälsa, ork i arbetet samt om den fackliga organisationen.

Arbetslivsbarometern är en enkätundersökning som riktar sig till löntagarna. Barometerundersökningar har gjorts sedan 1992. Uppgifterna hjälper att skapa en bild av i hur stor utsträckning löntagarna har upplevt att arbetslivet förändrats under årens lopp. ■

Ytterligare upplysningar:

Maija Lyly-Yrjänäinen, specialsakkunnig, ANM, tfn 029 504 7109

Voima & Käyttö
Kraft & Drift

Suomen Konepäälystöliiton julkaisu

VOIT OSTAA LEHTEEN
IMOITUSTILAA YRITYKSELLESI

lähettämällä sähköpostiaosoitteeseen

ilmo@os-media.fi

tai soittamalla Merja Korhoselle
puh. 09 325 0500 tai 040 736 4670



FINLON OY

TARVIKKEITA KATTILALAITOKSIIN JA PROSESSEIHIN

- KATTILOIHIN JA SÄILIÖIHIN
- PUTKISTOIHIN
- PROSESSEIHIN

FINLON OY

PL 61, 20541 Turku Puh. (02) 212 6400 Faksi (02) 212 6411 www.finlon.fi

NEUVOTTELUTULOS ENERGIATEOLLISUUDEN TOIMIHENKILÖIDEN TYÖEHTOSOPIMUKSESTA

Aika 1.2.2018

Paikka Energiateollisuus ry

1. Sopimuskausi

Uusi työehtosopimus tulee voimaan 1.2.2018 ja on voimassa 31.1.2020 saakka.

2. Palkankorotukset

2.1. Vuosi 2018

Toimihenkilöiden kuukausipalkkoja (luontoisetuineen, mutta ilman vuorotyölisä ja sunnuntaityökorotuksia) korotetaan 1.4.2018 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta yleiskorotuksella 1,0 prosenttia.

Lisäksi palkkoja korotetaan 1.4.2018 yrityskohtaisella 0,6 prosentin erällä, joka lasketaan sopimuksen piiriin kuuluvien toimihenkilöiden kuukausipalkoista.

Yrityskohtainen erä käytetään yritys- tai toimipaikkakohtaisesti henkilökohtaisten palkanosien tarkistuksiin. Ennen erän jakamista työnantaja ja luottamusmies käyvät läpi 31.1.2018 käytössä olevan pätevyydenarviointijärjestelmän sisällön ja käytön sekä samalla tarkastelevat palkkausjärjestelmän toimivuutta. Luottamusmiehelle selvitetään lisäksi erän suuruus ja laskentatapa sekä erän jakamisen periaatteet. Jos erän jakamisesta ei sovita luottamusmiehen kanssa, jaetaan erä 1.4.2018 prosentuaalisena yleiskorotuksena.

Luottamusmiehellä on oikeus saada kolmen kuukauden kuluessa palkantarkistusten jälkeen selvitys paikallisesti sovitun tai työnantajan toteuttaman palkkaratkaisun kohdentamisesta. Selvityksestä tulee käydä ilmi toimihenkilöiden lukumäärä, kuinka moni on saanut korotuksen, keskimääräisen korotuksen suuruus sekä toimihenkilöiden palkankorotusten kokonaismäärä. Selvitys annetaan yksittäisen toimihenkilön palkkatietoja paljastamatta.

2.2 Vähimmäispalkat 1.4.2018 alkaen

Korotetaan yleiskorotuksen määrällä.

2.3. Vuosi 2019

Toimihenkilöiden kuukausipalkkoja (luontoisetuineen, mutta ilman vuorotyölisä ja sunnuntaityökorotuksia) korotetaan 1.4.2019 tai lähinnä sen jälkeen alkavan palkanmaksukauden alusta yleiskorotuksella 1,0 prosenttia.

Lisäksi palkkoja korotetaan 1.4.2019 yrityskohtaisella 0,6 prosentin erällä, joka lasketaan sopimuksen piiriin kuuluvien toimihenkilöiden kuukausipalkoista.

Yrityskohtainen erä käytetään yritys- tai toimipaikkakohtaisesti henkilökohtaisten palkanosien tarkistuksiin. Ennen erän jakamista työnantaja ja luottamusmies käyvät läpi 31.1.2019 käytössä olevan pätevyydenarviointijärjestelmän sisällön ja käytön sekä samalla tarkastelevat palkkausjärjestelmän toimivuutta. Luottamusmiehelle selvitetään lisäksi erän suuruus ja laskentatapa sekä erän jakamisen periaatteet. Jos luottamusmies on perustellusti erimieltä erän jakamisesta, jaetaan erä 1.4.2019 prosentuaalisena yleiskorotuksena.

Luottamusmiehellä on oikeus saada kolmen kuukauden kuluessa palkantarkistusten jälkeen selvitys paikallisesti sovitun tai työnantajan toteuttaman palkkaratkaisun kohdentamisesta. Selvityksestä tulee käydä ilmi toimihenkilöiden lukumäärä, kuinka moni on saanut korotuksen, keskimääräisen korotuksen suuruus sekä toimihenkilöiden palkankorotusten kokonaismäärä. Selvitys annetaan yksittäisen toimihenkilön palkkatietoja paljastamatta.

2.4 Vähimmäispalkat 1.4.2019 alkaen

Korotetaan yleiskorotuksen määrällä.

3. Työryhmät ja muut selvitykset

3.1 Soveltamisalan tarkastelu

Yrityksessä on sopimuskauden aikana yhdessä luottamusmiehen kanssa tämän pyynnöstä toteutettava työehtosopimusten soveltamisrajojen rajapintoja koskeva tarkastelu.

3.2 Työaikojen tarkastelu

Energiateollisuuden toimihenkilöiden työajat ovat päivätyössä, johtuen niitä aiemmin säädelleiden työehtosopimusmääräysten erilaisuudesta, toisistaan poikkeavia niin vuorokautisen, viikoittaisen kuin vuotuisenkin työajan kohdalla. Toimihenkilöiden työajat saattavat erota toisistaan mm. lisävapaiden ja työajan lyhennysvapaiden osalta. Sopijapuolet asettavat työryhmän, jonka tehtävänä on selvittää ja tarkastella alan edellä tarkoitettuja erilaisia työaikakäytäntöjä tavoitteena tarkoituksenmukaisten ja yhdenmukaisten käytäntöjen käyttöönoton edistäminen. Yhdessä

todettavista tarvittavista toimenpiteistä voidaan sopia selvityksen tulosten edellyttämällä tavalla.

4. Työaikapankki

Osapuolten kesken sovittu työaikapankkipöytäkirja otetaan työehtosopimuksen liitteeksi.

5. Työajan pidentäminen 24 tunnilla

Siirretään teksti 31.1.2018 päättyneestä työehtosopimuksesta allekirjoituspöytäkirjaan.
Siirretään 31.1.2018 päättyvän työehtosopimuksen allekirjoituspöytäkirjasta seuraavat kohdat:
kohta 3. Paikallinen sopiminen 2. ja 3. kappale
kohta 6. Tasa-arvon edistäminen
kohta 7. Vuosina 2007- 2017 sovittuja siirtymäpöytäkirjasääntöjä noudatetaan työehtosopimusvaikutuksin.
kohta 8. Säännöllinen työaika
kohta 9. Tutustu ja tienaa
kohta 10. Sijaisuuskorvaus
kohta 11. Sopimuksen soveltamisala
kohta 12. Työskentely eri työaikamuodoissa
kohta 13. Matkakustannusten korvaukset

MUUTOKSET TYÖEHTOSOPIMUKSEN TEKSTEIHIN

13 § Ylityö

9. Ylitöiden enimmäismäärän tarkastelujaksona käytetään kalenterivuotta.

15 § Varallaolo

3. Sidotusta varallaolosta maksetaan 50 %:n korvaus peruspalkasta laskien. Tämä edellyttää, että varallaolijan

tulee olla päivystysvalmiudessa asunnossaan tai vastaavalla etäisyydellä työpaikastaan. Vapaamuotoisesta varallaolosta maksetaan 30 %:n korvaus peruspalkasta laskettuna. Vapaamuotoinen varallaolo edellyttää, että toimihenkilö saa paikallisesti sovitulla alueella vapaasti valita olinpaikkansa ja hänellä on riittävä aika valmistautua työhön ryhtymiseen.

26 § Palkkamääräykset

14. Arvioinnin tulosta käsitellään toimihenkilön ja hänen esimiehensä kesken esimerkiksi vuosittaisten kehityskeskustelujen yhteydessä. Toimihenkilöllä, jonka työsuhde on jatkunut 3 vuotta, on henkilökohtaisen palkanosan oltava vähintään 3 % tehtävän vaativuuden mukaisesta vähimmäispalkasta.

Yhteistoimintasopimus 3 §

4. Luottamusmiesten kuukausikorvauksia korotetaan 5 %:lla 1.4.2018.

Yhteistoimintasopimus 4 §

3. kohta 2. kappale:

Varaluottamusmiehen työsuhde voidaan irtisanoa tuotannollisilla ja taloudellisilla syillä, kun merkittävä osa varaluottamusmiehen työtehtävistä päättyy eikä työnantaja voi järjestää hänelle hänen ammattitaitoaan vastaavaa tai hänelle muutoin sopivaa työtä tai kouluttaa häntä muuhun työhön.

Yhteistoimintasopimus 6 §

Työsuojeluvaltuutettujen kuukausikorvauksia korotetaan 5 %:lla 1.4.2018.

Irtisanomissuojasopimus 7 §

Lomautusilmoitusaika 14 vuorokautta.

Irtisanomissuojasopimus 11 §

Takaisinottovelvollisuus 4/6 kuukautta.

ENERGIATEOLLISUUS RY
AMMATTILIITTO PRO RY
SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO RY

ULKOMAAN MERILIIKENTEEN PALKANKOROTUKSET 2018 SOVITTU

Suomen Konepäällystiitto ry ja Suomen Varustamot ry (jä-
jempänä osapuolet) ovat sopineet uudistavansa niiden välil-
lä voimassa oleviin ulkomaanliikenteen konepäällystön työ-
ehtosopimuksiin sisältyvät palkkamääräykset olemaan voimassa
kuten varsinaiset työehtosopimukset kuitenkin seuraavin muu-
toksin:

1. PALKANTARKISTUS 1.3.2018 ALKAEN

Ulkomaanliikenteen rahti- ja matkustaja-alusten konepäällyst-
töä koskevan työehtosopimuksen taulukko- ja takuupalkkoja
korotetaan 1.3.2018 alkaen 1,6 prosenttia kuitenkin vähintään
31,50 euroa

Ulkomaanliikenteen pientonnistoalusten konepäällystää kos-
kevan työehtosopimuksen takuupalkkoja korotetaan 1.3.2018
alkaen, jotka perustuvat 10 tuntiseen vuorokautiseen työaikaan,
1,6 prosenttia kuitenkin vähintään 36,50 euroa.

Ulkomaanliikenteen matkustaja-alussopimuksen mukaisia
takuupalkkoja korotetaan 1.3.2018 alkaen 1,6 prosenttia kui-
tenkin vähintään 41,00 euroa.

Yllä mainittuja työehtosopimuksia koskevia sopimusten mu-
kaisia euromääräisiä lisiä korotetaan 1,6 prosentilla 1.3.2018 al-
kaen.

2. LUONTAISETURVAUSTEN TARKISTAMINEN 1.1.2019

Ulkomaanliikenteen työehtosopimusten ja perinteisten- ja mo-
nitoimimurtajien mukaisia luontoisetukorvauksia tarkistetaan
aiemman käytännön mukaisesti 1.1.2019.

Molempien osapuolten hallintojen pitää vielä hyväksyä neu-
vottelutulos palkantarkistuksista. ■

AVTAL INGÅTTS OM UTRIKESTRAFIKENS LÖNEÖKNINGAR ÅR 2018

Finlands Maskinbefälsförbund rf och Finlands Rederiförening
rf (härefter avtalsparterna) har överenskommit om att jus-
tera lönerna i det gällande kollektivavtalet för maskinbefäl
verksamma inom utrikestrafiken enligt följande:

1. LÖNEJUSTERING FR.O.M. DEN 1.3.2018

Tabell- och garantilönerna för maskinbefäl verksamma vid utri-
kestrafikens frakt- och passagerarfartyg höjs fr.o.m. den 1.3.2018
med 1,6 % dock minst 31,50 €.

Garantilönerna för maskinbefäl verksamma inom utrikestra-
fikens småtonnage (arbetstiden 10 timmar i dygnet) höjs fr.o.m.
den 1.3.2018 med 1,6 % dock minst 31,50 €.

Garantilönerna för maskinbefäl verksamma vid utrikestrafi-
kens passagerarfartyg höjs fr.o.m. den 1.3.2018 med 1,6 % dock
minst 41,00 €.

De skilda tillägg (€) som ingår i ovan nämnda kollektivavtal
höjs även med 1,6 % fr.o.m. den 1.2.2018.

2. DAGTRAKTAMENTEN FR.O.M. DEN 1.1.2019

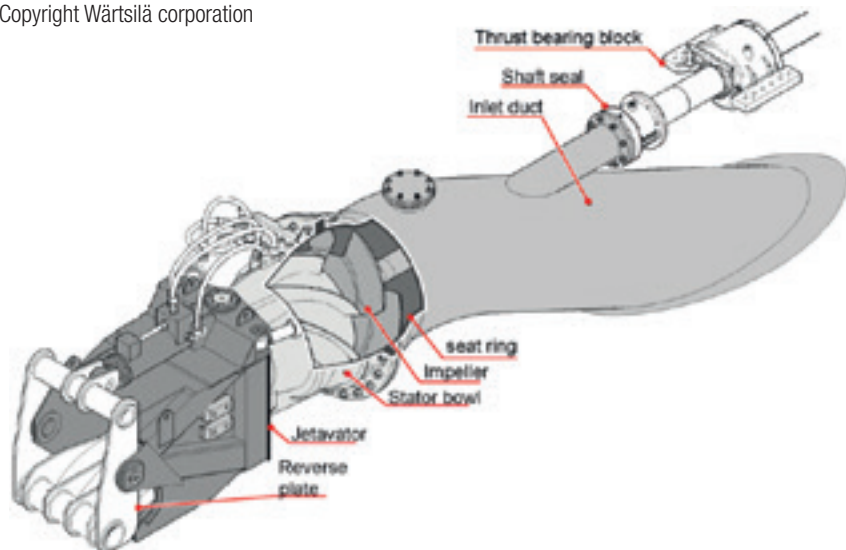
Avtalsparterna går enligt sedvanlig praxis igenom dessa kollekti-
vavtals naturaförmåner 1.1.2019.

Avtalsparternas styrelser bör ännu godkänna förhandlingsre-
sultatet. ■



Francisco, maailman nopein autolautta

Copyright Wärtsilä corporation



• Teksti: ylikonemestari
Jukka Kauppinen AEL •

Maailman nopein autolautta

Feläläamerikkalaiselle Buquebus varustamolle rakennettu katamaraani on maailman nopein autolautta joka liikennöi Uruguayn Montevideo ja Argentiinan Buenos Airesin välillä. Nopeus 58 solmua eli 107 km tunnissa. Aluksen pituus 99 m ja paino 450 DWT. Matkustajamäärä 1 024 ja autoja mahtuu 150 kpl.

Polttoaineena Francisco-niminen laiva käyttää nesteytettyä maakaasua. Se on rakennettu Incat Tasmanian telakalla Australiassa.

Kaksi GE Energy LM2500 -kaasuturbiinia on suunniteltu erityisesti käyttämään sekä LNG:tä että dieseliä. GE Energy LM2500 teho 22 MW. Aluksessa on kaksi 40 m³ LNG tankkia ja kaksi 70 m³ dieseltankkia. Propulsio koneistona on kaksi Wärtsilä LJX waterjets. ■

Lähde:
Turbiinitekniikka kirja

LISÄOPPIA VOIMALAITOSASIOISTA

- Alikonemestarin koulutus alkaa 10.4.2018 Jyväskylässä
- AEL:n Voimalaitospäivät 18.-19.4.2018
- Höyry- ja lauhdejärjestelmän häiriötilanteet -erikoiskurssi pidetään 16.-17.5.2018 Saksassa
- Ylikonemestarin koulutus alkaa 1.10.2018 Varkaudessa



Kuvassa pieni osa Höyry- ja lauhdejärjestelmän häiriötilanteet -erikoiskurssilla Saksassa käytettävästä höyrylaboratorio-laitteistosta.

Lisätietoa: ylikonemestari Jukka Kauppinen, 044 722 4751, jukka.kauppinen@ael.fi

Moottoroitu irtokeula helpottamaan laivojen jäissä kulkemista Saimaan alueella – rakentamisesta vastaa Turun Korjaustelakka Oy

Liikennevirasto on allekirjoittanut sopimuksen Turun Korjaustelakka Oy:n kanssa irtokeulan hankinnasta ja rakentamisesta. Irtokeula valmistuu loppuvuodesta 2018.

WINMOS II (Winter Navigation Motorways of the Sea II) -hanke on EU CEF-rahoitteinen talvimerenkulun kehittämisshanke. Sen tavoitteena on kehittää ja parantaa talvimerenkulkua ja sen turvallisuutta sekä turvata jäänmurron resurssitarpeet myös tulevaisuudessa.

Yksi WINMOS II:n osahanke on jäätä murtavan, moottoroitun irtokeulakonseptin kehittäminen Saimaan alueelle. Liikennevirasto solmi rakentamissopimuksen Turun Korjaustelakka Oy:n kanssa 9.2.2018. Uudisrakennus on telakan ensimmäinen, jonka ansiosta runkonumero on komea TRY 001.

Irtokeula-hankkeessa Liikenneviraston partnerina toimiva ILS Oy on tehnyt irtokeulan suunnittelun. Rakentamisen ajan rakennusvalvojaksi kilpailutettiin JapaTiko Oy.

Kuljetuskoneistolla varustettu irtokeula kytketään sitä työntävään hinaajaan (puskija) kiinteästi. Irtokeulassa on kaksi sähkömoottoreiden vetämää suoraa akselilinjaa. Yhdistelmän mitoitus on suunniteltu siten, että se pystyy tehokkaasti toimimaan Saimaan alueella ja kanavassa jäänmurtajana.

Puskijaksi valittiin kilpailutuksella Alfons Hakans AS:n hinaaja Calypso, johon tehdään tarvittavat modifoinnit irtokeulaan kytkettäväksi samalla rakennustelakalla Naantalissa. So-



Kuva: ILS Oy

pimuksen mukaan Calypso jatkaa yhdistelmän testien jälkeen Saimaalla jäänmurtopalvelussa irtokeulaa puskiessa kymmenen vuotta.

Jäänmurtopalvelulla tarkoitetaan jäissä tapahtuvaa alusten avustamista, hinaamista ja liikenteen turvallisuuden varmistamista ja siihen liittyvää liikenteen ohjaamista. Liikennevirasto vastaa talvimerenkulun avustamisen viranomais- ja tilaajatehtävistä sekä valtakunnallisesta koordinoinnista, kehittämisestä ja ohjauksesta. ■

Lisätietoja:

ylitarkastaja Jukka Väisänen, Talvimerenkulkuyksikkö, p. 029 534 3326

Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag
MARITIME DAY MARITIME DAY MARITIME DAY

In Mariehamn
Thursday 24 May 2018
www.sjofart.ax

Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag Sjöfartens Dag
MARITIME DAY MARITIME DAY MARITIME DAY



Innovatiivisista Wärtsilä HY -hybridimoduuleista taloudellisia ja ympäristöhyötyjä ruotsalaiselle satamahinaajalle

Luulajan satamalle Ruotsiin rakennettavaan uuteen saattohinaajaan tulee kaksi Wärtsilä HY 2 -hybridimoduulia.

Teknologiakonserni Wärtsilä toimittaa kaksi Wärtsilä HY 2 -hybridimoduulia uuteen hinaajaan, jota rakennetaan Pohjois-Ruotsissa sijaitsevalle Luulajan satamalle. Alusta rakentaa GONDAN Shipbuilders Asturiassa Espanjassa. Moduulit tilattiin Wärtsilältä joulukuussa 2017. Kun alus otetaan käyttöön alkuvuodesta 2019, se on ensimmäinen Wärtsilä HY -ratkaisua käyttävä alus.

Innovatiivisella Wärtsilä HY -ratkaisulla saadaan aikaan huomattavia ympäristöhyötyjä sekä käyttöön ja joustavuuteen liittyviä etuja, jotka tuottavat merkittäviä taloudellisia säästöjä. Järjestelmä voi käyttää akkuvirtaa siirtyessään paikasta toiseen. Vaikka järjestelmä on suunniteltu mekaaniseksi kokoonpanoksi, dieselsähköinen hybriditila mahdollistaa sen, että monissa käyttötehtävissä voidaan käyttää yhtä ainoaa voimanlähdettä. Tällaisia tehtäviä ovat muun muassa laivojen auttaminen enintään 55 tonnin paaluvetoteholla tai 90 tonnin paaluvetoteholla käytettäessä kahta päämoottoria diesel-mekaanisessa tilassa. Hetkellisellä lisäteholla päästään 100 tonnin paaluvetoon.

Alus pystyy toimimaan täysin ilman

ulkoisia latausjärjestelmiä, sillä siinä on energianhallintajärjestelmä, Wärtsilä HY:n "aivot", joka huolehtii energian varastointijärjestelmän uudelleenlatauksesta automaattisesti. Energianvarausjärjestelmä voidaan ladata myös siihen asennetun sähköliitännän kautta maista käsin, joten järjestelmä on joustava ja voidaan ladata silloinkin, kun hinaaja on laiturissa. Wärtsilä HY:n joustava käytettävyyttä vähentää merkittävästi polttoainekustannuksia, päästöjä ja kunnossapitokuluja.

"Koska Wärtsilä HY 2 -hybriditehmoduulista saadaan selkeitä etuja sekä taloudellisesti että käytön ja ympäristön kannalta, odotamme, että siitä tulee hinaajien propulsiojärjestelmien uusi mittaapu, johon muita teknologioita verrataan. Wärtsilä HY -teknologia aloittaa merenkulussa uuden aikakauden, ja se perustuu ainutlaatuisen monipuoliseen eri alojen osaamiseen, jota meiltä Wärtsilästä löytyy", selittää Giulio Tirelli, johtaja, Marine Engineering, Wärtsilä Marine Solutions.

"Aluksen integroitu hybriditoiminto mahdollistaa 100 tonnin paaluvetodon vaikka polttoaine- ja huoltokulut ovat pienemmät ja päästöt noin 20 prosenttia vähäisemmät kuin perinteisessä tämän tyyppisessä ja -kokoisessa aluksessa. Toisin sanoen saamme ensiluokkaisen suorituskyvyn niin käytössä kuin ympäristövai-

kutuksissakin. Olemme erittäin tyytyväisiä saadessamme hinaajan, joka heijastaa alan tulevia tarpeita", kertoo Henrik Vuorinen, Luulajan sataman toimitusjohtaja.

"Uusi alus edustaa nykyaikaisten hinaajien huippua. Erittäin kehittynyt teknologia parantaa kokonaissuorituskykyä niin käytön, kustannusten kuin ympäristövaikutustenkin osalta", toteaa Daniel Scavuzzo, GONDAN Shipbuildersin kaupallinen johtaja.

Koska Pohjanlahti yleensä jäätyy talvella, 36-metrinen hinaaja pystyy myös toimimaan jäänmurtajana ja rikkomaan metrin paksuista jäätä jopa kolmen solmun nopeudella. Wärtsilä HY on suunniteltu selviytymään näissä ankarissa olosuhteissa.

Wärtsilä HY sisältää energianhallintajärjestelmän, joka optimoi moottoreiden yhteiskäytön, energian varastointijärjestelmät ja tehonjakeluketjun. Mekaaninen koneisto perustuu kahteen Wärtsilä 26 -moottoriin. Wärtsilän osuus pitää sisällään myös hinaajan integroidun automaatio- ja hälytysjärjestelmän. Laitteisto on määrä toimittaa telakalle kesän 2018 aikana. ■

Lisätietoja:

Göran Österdahl, myyntijohtaja, Wärtsilä Marine Solutions, puh. 010 7094778



• Teksti: Bengt Karlsson •

”Jättiläiset” – vieläkö suuremmiksi??

Telakkasota risteilijöistä käydään teräksellä

Ensimmäisen sukupolven suuret ”loistoristeilijät” valmistuivat 1960-luvulla. Saksan Bremerhafenissa norjalaiselle Klosters varustamolle (NCL) luovutettiin ms Starward 1968 ja Wärtsilän Hietalahden telakalta lokakuussa 1970 suuren huomion siivittämänä valmistui Song of Norway tilaajalleen Royal Caribbean Cruise Linelle (Oslo). Merkittävä risteilylaivojen tilausten nousukausi alkoi vuodesta 1985.

Maailman nyt suurimmat koskaan rakennetut matkustajalaivat ovat Turussa valmistetut, risteilijät Oasis of the Seas (2009) ja Allure of Seas (2010). Kolmas, Oasis-luokan Harmony of the Seas valmistui Ranskassa St.Nazairen telakalta 2016 ja seuraava, Symphony of the Seas on juuri valmistumassa. Esim. Oasis of the Seas on 360 m pitkä, hyttipaikkoja 5 400 matkustajalle, 225 282 gt, dieselit 3xWärtsilä 16V46CR á 18 480 kW ja 3xWärtsilä 12V46CR á 13 860 kW. Kulunopeus 22,6 solmua. Amerikkalainen Royal Caribbean Cruises (RCCL) konserni omistaa laivat, kotisatamana Bahamas.

Kiinassa risteilylaivojen rakentamiselle on valtavaa potentiaalia jota tukee aasialaisten ja kiinalaisten kiinnostus risteilymatkailuun. Kiina on selvästi kovin

kilpailija jo lähitulevaisuudessa Euroopan telakoille ja näinollen omaa innovatiivisuutta pitää kehittää, pitää siis olla aina askeleen edellä.

J. Meyerin ja italialaisen Fincantierin valta suurten risteilylaivojen rakentajina on vankka; Meyer Turku Oy:n toim.joht. **Jan Meyer** on kuitenkin jo vuosia tarkkaillut kiinalaisten telakoiden ahkeraa pyrkimystä saavuttaa tarvittava osaamistaso. Vielä puuttuu näyttöä suuren risteilylaivan onnistuneesta toimituksesta. Onko kuitenkin niin että aasialaiset laivatelakat ovat kilpailukykyiset jo lähitulevaisuudessa, asiasta toteaa Jan Meyer näin Navigator-lehdessä kaksi vuotta sitten:

– Heidän on kehitettävä oma alihankintaverkosto. Pidemmän päälle ei ole vakuuttavaa jos kiinalaiset joutuvat turvautumaan aliurakoitsijoihin nimenomaan Euroopasta. He tulevat tarvitsemaan projektijohtamisen huippuosajia, tekniikan asiantuntijoita sekä myös lisäoppia kustannuskalkyloinnissa ja työsuoritusten organisoinnissa. Risteilylaivojen valmistuksessa on erikoispiirteensä; me käytämme hyvin ohutta terästä, jotta saisimme kevyen, mutta vahvan, pitkän runkolohkon rakenteen. Ensinnäkin stabiliteettia varten, ja toiseksi voimme näin lisätä lai-

vakorkeutta ja rakentaa hyttikansia lisää matkustajien mukavuutta silmälläpitäen, joka on merkittävä myyntivaltti. Kyllä Kiinan valtio on tietoinen valtikastamme, joten meidän pitää koko ajan olla parempia ja nopeampia tässäkin. Näin varmistamme että heidän telakoilla on vielä pitkä ja kallis oppimatka edessä.

Viime vuoden huhtikuussa oli telakka-kaupungissa huomiota herättävä otsikko Turun Sanomissa/LM: ”Telakkasota käydään teräksellä”, joka laajamittaisen artikkelin myötä kertoi suurista ja merkittävistä kehitysaskelista laivapainon keventämisessä. Siis nimenomaan Meyer Turun telakalla edistytään tässä lannistumatta ja ammattiylpeydellä, sillä telakka ja Aalto-yliopisto ovat yhdessä kehittäneet tavon keventää risteilyalusten runkoa, joka toteutuessaan antaa lyömättömän kilpailuedun. Runkorakenteiden painosta aiotaan nipistää neljännes. Telakalla rungon perussuunnittelua johtava **Ari Niemelä** kertoo lehdessä, että kymmenen vuoden aikana telakka aikoo nipistää 25 % runkorakenteiden painosta. Laivasuunnittelussa se on huima kehitysaskel, sillä runko muodostaa noin puolet laivan painosta. Jos runkoa kevennetään neljänneksellä, hyttipaikkoja voisi lisätä jopa 10–15 %.



Yksi suomalaisten aseista on korkealujuusteräs. Sen soveltamista runkorakenteissa on tutkittu teollisuusfirmojen omistaman tutkimusyrityksen DIMECC:n koordinoimassa ohjelmassa. Teräsyhtiö SSAB on kehittänyt entistä lujempia teräslaatuja. Telakalla niistä on tehty koekappaleita joille on tehty väsytykskoikeita Aalto-yliopistossa. Terästudkimus on malliesimerkki siitä, miten yliopistojen tutkimusta ja teollisuutta voidaan edistää, toteaa Ari Niemelä. Väsytykskoikeissa on siis saatu lupaavia tuloksia. Nyt pitää todistaa että teräs pitää lujuuksensa myös suuremmissa lohkorakenteissa. Nykyään Turun telakka tekee laivarungot minimissään puoli senttiä paksusta teräksestä ja tavoitteena on käyttää risteilijöissä millin tai kaksi ohuempaa teräslevyä. Syntyvästä kilpailuedusta on varmasti mahdollista pitää kauan kiinni?

Risteilylaivat kooltaan 170 000–220 000 gt näyttäisi tulevaisuudessakin olla optimaali. Näinollen olisi oletettavissa että juuri Oasis-luokan risteilijät säi-

lyvät maailman suurimpina, sillä vieläkin suuremmat tuskin pystyisivät takamaan lisätuottoja, huomattavia etuja tai elämyksiä. Laivan leveyttä lisäämällä polttoaineen kulutus lisääntyisi merkittävästi. Satamien kapasiteettikoot tulevat myös vastaan kuten niiden infrastruktuuri. Siltojen kulkuaukot? Myös telakointit on huomioitava ja esim. riittävän suurien kuivatelakoiden on maailmalla harvassa, esimerkiksi Pohjois-Euroopassa vain kaksi, Blom+Voss/Elbe 17 Hampurissa ja Hollannissa Dramen's Drydock 7. Ranskan Marseillessä on uudelleen avattu massiivinen Forme 10, omistajana Chantier Naval de Marseille.

Kaikesta huolimatta merkittävimmät risteilyoperaattorit seuraavat kyllä kiinnostuneina ajatusta ja mahdollisuutta "vieläkin suuremmasta", siis tavoitteena vielä lisää matkustajakapasiteettia. Toki laivoja voidaan teknisesti suurentaa. Onko ratkaisu ja tulevaisuus näinollen että risteilyjättiläinen ja sen tarjoamat erinomaiset palvelut ja merellinen elämys eivät tulevaisuudessa välttämättä kaipaakaan satamavierailuja?! ■

VIKING GRACE

- Pituus 210 metriä
- Bruttotonnit 57 000
- Matkustajia 2 800



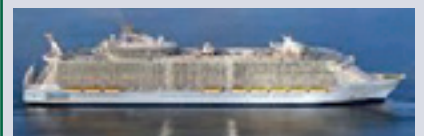
MEIN SCHIFF 6

- Pituus 295 metriä
- Bruttotonnit 98 800
- Matkustajia 2 500



OASIS OF THE SEA

- Pituus 360 metriä
- Bruttotonnit 220 000
- Matkustajia 5 400



TIEDOTE MEYER TURKU 12.2.2018:

Saksalainen TUI Cruises on tilannut Meyer Turulta jälleen uuden aluksen.

Mein Schiff-sarjaansa, Mein Schiff 7 valmistuu tilauksen mukaan 2023.

Turun telakalla on rakennettu TUI:lle Mein Schiff 3, 4, 5 ja 6 sekä viime syksynä vesille laskettu, uudistetun alussarjan Mein Schiff 1. Mein Schiff 1:n nimeämisjuhlaa vietetään Hampurissa toukokuun 11. päivänä. TUI:n mukaan nyt tilattava risteilijä on samanlainen kuin Mein Schiff 1 ja Mein Schiff 2, joiden matkustajakapasiteetti on 2 900 henkilöä. Mein Schiff 2 on rakenteilla Turun telakalla ja valmistuu alkuvuodesta 2019. BK



• Text: Bengt Karlsson •

”Jättarna” – ännu större??

Stålet vinnande vapen i arvskonkurrensen

Första generationens stora ”lyxkryssare” levererades på 1960-talet. Från Bremerhafen i Tyskland tog norska Klosters-rederiet (NCL) leverans på ms Starward 1968 och i september 1970 avgick för norska Royal Caribbean Cruise Line (Oslo) från Wärtsilä Sandvikens skeppsvarv skönheten ms Song of Norway, för att påbörja jordenrunt-kryssningar. En märkbar ökning och efterfrågan skedde därefter från 1985.

Världens nu största någonsin byggda passagerarfartyg är de från Åbo-varvet (STX Europa) levererade kryssningsfartygen Oasis of the Seas (2009) och Allure of the Seas (2010). Det tredje, Oasis-klassens Harmony of the Seas avgick från skeppsvarvet i St.Nazaire, Frankrike 2016. Där är även nu Symphony of the Seas under våren klar för avgång. Samtliga dessa för Royal Caribbean Cruise Line (RCCL). Oasis of the Seas är på 225 282 gt, 360 m lång, hyttplatser för 5 400 passagerare, dieselmaskineri 3xWärtsilä 16V46CR á 18 480 kW och 3xWärtsilä 12V46CR á 13 860 kW. Fart 22,6 knop.

Kina uppvisar ett genuint potential för byggande av kryssningsfartyg; som stöds av folkmängderna i Asien och Kina som visat stort intresse för kryssningsresan-

de. Kina är definitivt den aktingsvärdaste konkurrenten för skeppsvarven i Europa. Därför gäller det här, att hela tiden se till att produktionsnerven och innovativiteten är på topp mao. vara steget före.

Som skeppsbyggare av stora kryssningsfartyg har J.Meyer och italienska Fincantieri utmärkta referenser som är tryggt förankrade. Meyer Turku Oy/Abs verkställande direktör **Jan Meyer** har redan under flera år följt med de kinesiska varvens flitiga strävanden att nå know-how och kunnande för att färdigställa stora kryssningsfartyg. Fortfarande saknas beviset att färdigställa ett kryssningsfartyg för leverans. Men frågan är befogad och finns där: Kommer de ändå att bli konkurrenskraftiga rätt snart? Jan Meyer har i en intervju för tidningen Navigator(nr 1/2016) för två år sedan förklarat sin åsikt: – De har att utveckla ett eget nätverk med underleverantörer. I långa loppet är det inte kompetent om kineserna har att ty sig till dem i Europa. De kommer att behöva de allra bästa inom projektledning, fackmän inom teknik och därtill merkunskap i kostnadskalkylering och organisering av arbetsuppgifterna. I byggandet av kryssningsfartyg finns egna särdrag; vi använder mycket tunt stål för att få och tillgo-

dogöra oss långa starka skrovsektioner. För det första för stabilitetens skull, för det andra tillgodogöra oss möjligheten att öka fartygets höjd och tillverka flera hyttäck, passagerarna till trevnad. Dethär ger oss ett vinnande säljkoncept. Staten Kina känner väl till våra trumfkort och just därför jobbar vi intensivt för att kunna bibehålla försprånget. Endast såhär säkrar vi att deras skeppsvarv ännu har en lång och dyr läroresa framför sig.

För ett år sedan i april finner vi i varvstadens morgontidning Turun Sanomat/LM en intressant nyhetsrubrik ”Varvskrig förs med stålet” (Telakkasota käydään teräksellä) som åtföljdes av en väl underbyggd större artikel som beskrev det betydelsefulla och stora utvecklingsarbete som görs för att få fartygets tyngd mindre. På Meyer Åbo-varvet görs hela tiden framsteg med okuvlig yrkesstolthet. De har också utvecklat metoder tack vare ett värdefullt samarbete med Aalto-universitetet, att uppnå målsättningen: Knipa bort en fjärdedel av fartygsvikten! Om detta lyckas betyder det en svindlande konkurrens fördel för Åbo-varvet. **Ari Niemelä**, chefen som leder grundutvecklingen av skrovenheterna säger i tidningen att man går in för att under de närmaste tioåren nå



Så här skill e två se ut: Carnival/Costa Cruises kryssningsfartyg fr. Meyer Turku med lev 2019 ocj 2021.

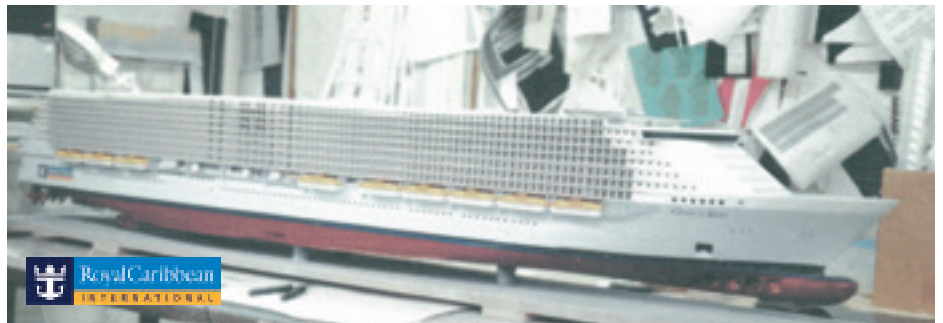
målsättningen , mao. 25 % av stålvikten skall bort. Då kan t.ex. hyttantalet ökas med 10–20 %. Högspänningsstålet(korkealuusteräs) är ett av våra vapen. Dess lämplighet för skrovstrukturer har undersökts av forskningsföretaget DIMECC i ett av dem koordinerat program . Stålbolaget SSAB utvecklar också hela tiden starkare stålkaliteter. På skeppsvarvet har man gjort provbitar som sänts till Aalto-universitetet för tester. Stålutvecklingen med testerna är ett påvisbart modellexempel på hur främjande ett samarbete mellan universitet och industri kan vara. Nu börjar det bli dags för “upp till bevis” för att stålet är starkt och hållbart för våra stränga krav och planer, vad gäller stora skrovsektioner, säger Ari Niemelä. På Åbo-varvet idag är fartygets stålskrov minimi en halv centimeter tjockt och vår målsättning är att i kryssningsfartygen använda en milli- eller tvåmillimeter tunnare stålstrukturer. Konkurrensförmånen är betydande!

Kryssningsfartygen i storlek 170 000gt-220 000gt är kanhända och troligtvis i framtiden de optimala. Om så är kommer Oasis-klassens kryssningjättar att förbli världens största. Det finns knappast betydande möjligheter till merintäkter eller t.ex.utbud av merupplevelser ombord om fartygen byggs ännu större? Om fartygen görs bredare ökar bränsleförbrukningen märkbart. Hamnarnas kapacitet och infrastrukturen kan ifrågasättas. Man får inte förbise nödvändiga dockningsbesök och tillräckligt stora torrdockor är det

ont om, t.ex. i Nord-Europa har vi i princip endast två sådana, Blom+Voss/Elbe 17 i Hamburg och Dramen`s Drydock 7 i Holland. I Syd-Europa har vi Marseille i Frankrike med massiva nyöppnade Forme 10, ägs av Chantier d Marseille.

Men vi skall ändå veta att de stora kryssningsoperatörerna med intresse följer med utvecklingstrender för “ännu större”

fartyg, med målsättningen då att öka passagerarkapaciteten. Man kan ju även fråga sig om kryssningsjättarna med de utsökta passagerarstjänsterna ombord med upplevelsen till sjöss blir huvudsaken och skilda hamnbesök blir onödiga? ■



Oasis of the Seas, färdigställs i Jari Nurmistos modellverkstad i Åbo 2009. Foto: Bengt Karlsson.

MEDDELANDE FRÅN MEYER TURKU

12.2.2018:

Tyska TUI Cruises har åter beställt ett kryssningsfartyg för Mein Schiff-serien. Mein Schiff 7 skall enl. bekräftelsen lev. 2023. I Åbo har för TUI byggs Mein Schiff 3, 4, 5 och 6. Förra hösten sjösattes i den nu något förnyade fartygsserien Mein Schiff 1. Det blir dopfestligheter i Hamburg den 11 maj. Enligt TUI är det nu beställda fartyget som Mein Schiff 1 och Mein Schiff 2, vars passagerarkapacitet är 2 900 personer. Mein Schiff 2 byggs som bäst och färdigställs i början av 2019. BK

Förbud mot högsvavliga bunkeroljor ombord

IMO inför förbud att föra högsvavligt bränsle för bruk ombord från 2020.

IMO Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR) har under sin femte session från den 5 till 9 februari 2018 beslutat att förbjuda fartyg att ha bränslen ombord som inte uppfyller svavelreglerna.

SKRUBBER UNDANTAG

Ett undantag utgör fartyg som är utrustade med godkänt "equivalent arrangement" för att uppfylla svavelgränsen, till exempel skrubber. Dessa fartyg får använda tjockolja med högre svavelhalt eftersom utsläppen renas.

För ett fartyg som saknar skrubber eller annan godkänd motsvarande utrustning får svavelhalten i den bunkerolja som transporteras för användning ombord inte överstiga 0,5 procent.

I KRAFT 2020

Förslaget ska behandlas av MEPC 72 i april 2018 som ett brådskande ärende. När MEPC 72 har godkänt förslaget kan det antas av MEPC 73 i oktober 2018 och träda i kraft den 1 mars 2020, två månader efter att svavelgränsen på 0,5 procent trätt i kraft. ■

Lähde/Källa:
Svensk Sjöfartstidning

SVERIGE:

Trafikverket utvärderar fossilfrihet för fartyg

Regeringen har beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att analysera förutsättningarna för en omställning till fossilfrihet för statligt ägda fartyg, till exempel vägfärjor och lotsbåtar. Trafikverket ska också lämna förslag till en strategi inklusive åtgärder.

Trafikverket ska utgå från minst två alternativa målår, 2030 och 2045, och identifiera vilka effekter som kan nås och vilka kostnader som kan uppstå. Med det som underlag ska en strategi tas fram, som visar i vilken ordning åtgärder bör vidtas och hur de bör följas upp.

– Staten ska vara ett föredöme i den omställning som hela transportsektorn måste göra. Därför är uppdraget en viktig del i regeringens arbete med att utveckla hållbara transporter, säger infrastrukturminister Tomas Eneroth i ett pressmeddelande.

Sveriges klimatmål har bland annat slagit fast att växthusgasutsläppen för inrikes transporter, förutom luftfart, ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010.

Museifartyg, Försvarmaktens fartyg och Sjöfartsverkets isbrytare ska exkluderas ur analysen. Uppdraget ska redovisas senast den 20 december 2018. ■

Källa:
Transportnet.se



Pitkillä päivillä on hintansa – asiantuntijat tarvitsevat palautumista

Asiantuntijan työhön käyttämän ajan pidentyminen heikentää hyvinvointia. Tämä käy ilmi Työterveyslaitoksen tutkimuksesta, jossa selvitettiin asiantuntijoiden työaikojen yhteyttä työhön ja hyvinvointiin. Työterveyslaitos suosittelee, että asiantuntijatyötä tekeville tarjotaan työssään tukea ja koulutusta ajanhallintaan. Erityisen tärkeää tämä on esimiestehtävissä oleville.

– Asiantuntijoiden työpaikoilla on hyvä sopia yhteisistä käytännöistä liittyen tavoitettavuuteen, tehtävien kiireellisyyteen ja ajankäytön tarkoituksenmukaisuuteen. Esimerkiksi voidaan sopia, että välillä on aikoja, jolloin työntekijän tulee olla nopeammin tavoitettavissa. Tämän vastapainona sitten taas on kiireettömämpiä jaksoja, valottaa Työterveyslaitoksen vanhempi tutkija **Annina Ropponen**.

SUURIN OSA ASIAANTUNTIJOISTA KOKEE TYÖNSÄ EDELLYTTÄVÄN JATKUVAA TAVOITETTAVISSA OLOA

Tutkimuksen tuloksista käy ilmi, että esimiesasemassa työskentely pidentää työaika. Asiantuntijoista 79 prosenttia kokee työnsä edellyttävän jatkuvaa tavoitettavissa oloa ja yli puolet pyrkii reagoimaan sähköposteihin välittömästi.

Älypuhelimien käyttö pidentää työaika ja heikentää hyvinvointia. Sitä vastoin mahdollisuus vaikuttaa työpäivän alkamis- ja loppumisaikoihin lisää hyvinvointia.

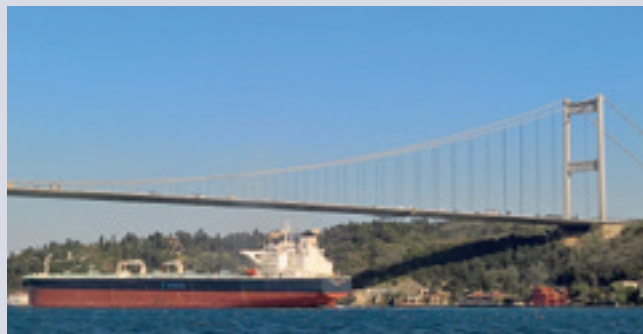
Myös työn imu, hyvä fiilis ja kokemus työn merkityksellisyydestä edesauttavat hyvinvointia ja lyhentävät työhön käytettyä kokonaisaika.

– Huono uni ja palautuminen sekä työajan pituus muodostavat noidankehän. Edeltävän yön huonompi unen laatu tai heikompi vireys aamulla vaikuttavat pidentävästi seuraavan päivän työaikaan. Vastaavasti pidempi työaika heikentää seuraavan yön unen laatua ja aamun vireyttä, kuvaa Annina Ropponen.

VAPAA-AJALLE JA LEVOLLE VARATTAVA RIITTÄVÄSTI AIKAA

Tutkimushankkeen perustella Työterveyslaitos suosittaa asiantuntijoiden työhön käyttämän ajan tekemistä näkyväksi. Vapaa-ajalle, palautumiselle ja levolle on jäätävä riittävästi aikaa. Työskentely on suositeltavaa jaksottaa niin, että iltaisin jää vapaa-aikaa ja rauhoittumisaikaa ennen yönille käyntiä. Unelle on varattava riittävästi aikaa. – Yhä enemmän 24/7-logiikalla toimiva yhteiskunta aiheuttaa paineita työaikojen osalta. Painesta selvittää parhaiten kun työnantajat ja työntekijät yhdessä sopivat paikallisesti joustavista työaikakäytännöistä. ■

Lähde:
Työterveyslaitos



Ulkomaan meriliikenteen tavarakuljetuksissa viennin kasvu jatkui reippaana vuonna 2017

Ulkomaan meriliikenteen vienti- ja tuontikuljetukset lisääntyivät vuonna 2017 edelliseen vuoteen verrattuna. Vientikuljetuksissa kasvua oli 6,4 prosenttia ja tuonnissa 1,7 prosenttia. Myös matkustajamäärät ulkomaan meriliikenteessä lisääntyivät.

Ulkomaan meriliikenteessä kuljetettiin tavaraa vuonna 2017 yhteensä 98,8 miljoonaa tonnia. Vientiä oli 51,5 miljoonaa tonnia ja tuonnin osuus 47,3 miljoonaa tonnia.

Viennissä lisääntyivät erityisesti malmien, lannoitteiden, kappaletavaran, metallien ja sahatavaran kuljetukset. Vannerin ja viljan kuljetukset puolestaan vähentyivät hieman vuoteen 2016 verrattuna. Tuonnissa lisääntyivät raakaöljyn, kappaletavaran, kemian teollisuuden ja raakamineraalien kuljetukset, kun taas malmien, metallien ja öljytuotteiden kuljetukset vastaavasti vähentyivät.

Kauttakululiikenteessä vienti Suomen satamien kautta kasvoi 27,6 prosenttia ja tuonti 5,1 prosenttia. Transitoliikenteen kuljetuksia oli yhteensä 8,4 miljoonaa tonnia, joten kasvua vuoteen 2016 verrattuna kertyi 24,9 prosenttia.

Suomen satamiin saapui vuonna 2017 yhteensä runsaat 31 200 alusta, mikä on 2,4 prosenttia enemmän kuin edellisellä vuonna. Suomalaisten alusten osuus kasvoi 4,7 prosenttia; niitä oli yhteensä noin 10 600.

Matkustajia ulkomaan liikenteessä kuljetettiin 19,2 miljoonaa, joten kasvua vuoteen 2016 nähden kertyi 1,8 prosenttia. Viron liikenteessä matkustajia oli 9,04 miljoonaa eli 47,1 prosenttia kokonaisliikenteestä. Ruotsiin suuntautuvan liikenteen matkustajamäärä puolestaan oli 8,82 miljoonaa, mikä tarkoittaa 45,9 prosenttia kokonaisliikenteestä. ■

Lisätietoja:
Liikennevirasto:
Tietopalveluasiantuntija Vesa Lasaroff, p. 029 534 3946

Energitrenderna 2018: Mer el, lagring och förnybart

Vad kommer 2018 innebära för energit utvecklingen?

1. DIGITALISERING BLIR VERKLIGHET

Trenden att verktyg och processer digitaliseras sveper genom samhället. Men ännu har omställningen inte kommit särskilt långt i energibolagen, enligt de flesta bedömare. Under 2018 väntas en förändring.

– Digitaliseringen vinner mark inom alla industrier, inklusive kraftnäten. Vi ser att många av våra marknader är mogna för att dramatiskt öka användningen av digital teknik, säger **Johan Söderström**, vd för ABB Sverige.

Stamnätsägaren Svenska Kraftnät spår att det kommer att bli allt viktigare med så kallad användarflexibilitet, som innebär att elanvändning flyttas till tider med mindre belastning på elnätet. Det kommer att kräva automatiserade och digitala lösningar.

Svenska Kraftnät arbetar också ihop med sina motsvarigheter i Norge och

Danmark med att ta fram ett digitalt system för att balansera tillgång och efterfrågan på elektricitet.

– Historiskt har vi använt vattenkraft, men ska vi använda småskalig produktion fungerar det inte att lyfta telefonluren för att aktivera någon reserv. Det går för långsamt, säger **Niclas Damsgaard**, marknads- och systemutvecklingsdirektör på Svenska Kraftnät.

När elnäten kopplas upp mot internet blir de mer sårbara.

– Under 2018 måste energibolag börja arbeta med it-säkerhet, trots att det kan upplevas böligt av kunderna. Bolagen måste skydda kundernas inloggningsuppgifter, och känsliga uppgifter får inte skickas med e-post, säger **Gustav Ebenå**, enhetschef på Energimyndigheten.

2. FÖRNYBART BLIR BILLIGARE

I början av 2017 rapporterades prisras på sol i Indien. För första gången var då solkraft billigare än kol i landet. Även havsbaserad vindkraft har sjunkit kraftigt i pris.

– Sol och vind är billigast. Det blir mer och mer sant och gäller snart överallt och hela tiden, säger Gustav Ebenå.

Men trots prisrasen menar han att elproduktion från förnybara energikällor ännu inte är lönsam i Europa, eftersom den konkurrerar med avskrivna fossildrivna anläggningar.

– De 40 år gamla kolkraftverken är redan betalda. Men om elpriset går upp till följd av högkonjunkturen kan det smälta till så att förnybar energi även blir lönsam.

3. URBANISERING SKAPAR EFFEKTBRIST

För 200 år sedan bodde 90 procent av Sveriges befolkning på landet. I dag är det nästan tvärtom. 85 procent bor i tätorter.

De svenska städernas befolkning fortsätter att öka. En liknande utveckling ses i världen som helhet.

– Det skapar effektutmaningar. All el ska konsumeras i princip samtidigt medan man inte får plats med produktion i storstäderna, säger Gustav Ebenå.

Öljetuotteiden kokonaiskulutus väheni hieman vuonna 2017

Öljetuotteita myytiin vuonna 2017 kotimaahan yhteensä noin 7,4 miljoonaa tonnia, kun määrä edellisellä vuonna oli 7,7 miljoonaa tonnia. Bensiinin kulutus oli viime vuonna edelleen laskusuunnassa, kun taas dieselöljyn kulutus jatkoi kasvu-uralla.

Ölji- ja biopolttoaineala ry:n tilasto sisältää polttonesteiden lisäksi bitumit ja voiteluaineet sekä petrokemianteollisuuden raaka-aineet. Tilaston määrissä on myös mukana liikennepolttonesteiden sisältämät biopolttoaineet.

BENSIINI JA DIESEL

Moottoribensiiniä myytiin 1,9 miljardia litraa vuonna 2017. Määrä oli vajaat kaksi prosenttia pienempi kuin edellisvuonna. Bensiinin kulutus on jo pidemmän aikaa ollut laskusuunnassa, kun autojen polttoaineenkulutus on pienentynyt.

Dieselöljyn myynti kasvoi vuonna 2017 kaksi prosenttia ja dieselin kulutus oli lähes 3,1 miljardia litraa. Kolmen miljardin litra raja ylittyi ensimmäistä kertaa jo edellisellä vuonna. Dieselin merkittävin käyttökohde on elinkeinoelämän kuljetukset.

Markkinaosuudet 2017 (2016)	Bensiini	Dieselöljy	Kevyt polttoöljy	Raskas polttoöljy
ABC	31,8 (30,6)	14,5 (13,9)	0,5 (0,5)	0 (0)
Neste Oil	27,9 (28,7)	38,4 (38,4)	33,6 (35,8)	52,1 (45,8)
SEO	2,7 (2,7)	1,5 (1,6)	1,6 (2,0)	0 (0)
St1	21,9 (22,0)	18,7 (18,6)	23,2 (21,9)	5,2 (3,5)
Teboil	15,7 (15,9)	26,9 (27,5)	37,0 (35,6)	42,5 (50,7)
Muut	0,1 (0,1)	0,0 (0,0)	4,1 (4,2)	0 (0)

POLTTÖÖLJYT JA LENTOPETROLI

Kevyen polttoöljyn myynnissä ei tapahtunut suurta muutosta vuonna 2017. Kevyttä polttoöljyä myytiin lähes 1,9 miljardia litraa, runsaat puoli prosenttia edellisvuotta vähemmän. Kevyes-

Det är en bild som statliga Svenska Kraftnät, som äger stamnätet, bekräftar.

– Vi har kapacitetsbrist i nätet i de fyra största städerna och i stora delar av Mälardalen. Där kan vi inte tillgodose önskemål om ökat effektuttag. Nätet räcker helt enkelt inte till och det tar tid att bygga ut och förstärka stamnätet, säger Niclas Damsgaard.

Situationen försvåras av att stamnätet börjar bli ålderstiget. Svenska Kraftnät ser behov av att investera 45 miljarder kronor mellan 2018 och 2027 i nätet. Hälften kommer att gå till reinvesteringar i befintliga ledningar och andra hälften till att möta städernas tillväxt och anslutning av nya elproduktionsanläggningar.

Under 2018 kommer kapacitetsbristen i storstädernas elnät att bli synlig, spår Vattenfalls strategichef **Andreas Regnell**.

– Arga kommunpolitiker kommer att vakna upp och kräva bättre nät i sin landsända för att de ska kunna få alla arbetstillfällen som de vill ha, säger han.

Projektet Forum för smarta elnät förordar att det ska bli tillåtet för elnätsägaren att differentiera elnätstarifferna för att det ska bli dyrare att använda el när alla andra också behöver el. I dagsläget är det oklart om det är tillåtet.

– Jag hoppas att det blir möjligt att genomföra differentierade tariffer under 2018, säger **Marielle Lahti** på Forum för smarta elnät.

4. LAGRING BLIR VANLIGARE

Litiumjonbatterier har sjunkit kraftigt i pris under de senaste åren och därmed har det blivit billigare att investera i batterilager. Det kan dels göras i hushåll som till exempel vill lagra el som produceras av deras egna solcellspaneler, dels av bolag som vill använda batterier för att balansera tillgång och efterfrågan på el.

Båda användningsområdena är dock sällsynta än så länge. Det kan bli en förändring under 2018.

– Jag ser att lagring kommer stort som en realistisk möjlig resurs, både ute hos kund och i produktion, främst hos vindkraftverk. Där kan det ibland vara problem med kapaciteten i nätet att ta emot all vindkraft, säger **Marielle Lahti**.

Ett samarbete i den riktningen tillkännagavs i slutet av 2017, när den planerade batterifabriken Northvolt och vindkraftstillerkaren Vestas berättade om sina planer. Vestas investerar 100 miljoner kronor i fabriken och de ska tillsammans utveckla batterilösningar för att lagra vindel. Syftet är att Vestas ska uppnå högre tillförlitlighet och förutsägbarhet i sin elleverans.

5. ELEKTRIFIERING FÅR GENOMSLAG

Flera experter lyfter upp ökad elektrifiering som en stark och tydlig trend under 2018.

– Vi kommer att se fler helsidesannonser

ser för elbilar under 2018 och fler elbilsmodeller. Men det som kommer att påverka mänskligheten mest är elektrifiering av tredje världen, säger **Gustav Ebenå**.

1,1 miljard människor, 14 procent av världens befolkning, har inte tillgång till elektricitet i dag. Många av dessa finns i Afrika och Asien. Småskalig elproduktion med hjälp av solceller är en möjlighet att göra el tillgängligt även i fattiga och avlägsna områden.

Inom industrin och transportsektorn hoppas man att elektricitet ska lösa problemen med stora utsläpp av växthusgaser.

– Elektrifiering är ett viktigt redskap för att göra samhället fossilfritt, säger **Andreas Regnell** på Vattenfall.

Flera experter ser problem med luftföroreningar i storstäder, till exempel Peking, som en starkt pådrivande kraft i övergången till ett elektrifierat transportsystem.

– Tillväxten av elbussar i Kina är enorm för tillfället och det finns inga stora tekniska begränsningar för att elektrifiera bussar snabbt även här i Europa och i Sverige, säger **Johan Söderström** på ABB. ■

Källa:

Solenerinyheterna.se, Ny Teknik.

tä polttoöljystä kaksi kolmasosaa käytetään maa- ja metsätalouden koneissa ja laitteissa, rakennustoiminnassa ja teollisuudessa. Vain noin kolmasosa menee rakennusten lämmitykseen. Öljylämmityksessä öljyn kulutus vähenee jatkuvasti energiatehokkuuden parantuessa, kun järjestelmiä uusitaan. Lisäksi öljylämmityksen rinnalla käytetään yhä enemmän uusiutuvaa energiaa.

Raskaan polttoöljyn käyttö on vähentynyt jo vuosia. Sitä ei enää juurikaan käytetä esimerkiksi kunnallisissa lämpölaitoksissa. Pääosin teollisuudessa käytettävää raskasta polttoöljyä myytiin vuonna 2017 noin 340 000 tonnia, 23 prosenttia vähemmän kuin edellisvuonna.

Lentopetrolin kokonaisymyynti kasvoi vuonna 2017 lähes kuusi prosenttia edellisvuodesta ja myynti oli lähes miljardi litraa. Lentopetrolista lähes 90 prosenttia käytetään ulkomaanliikenteessä.

BIOPOLTTOAINEILLA VÄHENNETÄÄN LIIKENTEEN HIILIDIOKSIDIPÄÄSTÖJÄ

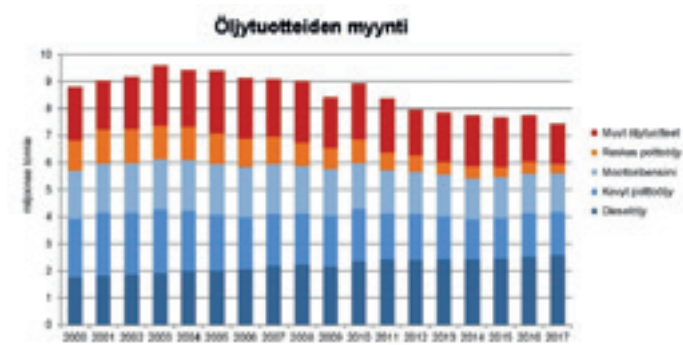
Biopolttoaineilla toteutetaan liikenteelle asetettuja päästövähennystavoitteita. Kansallisissa jakeluvoitelaisissa bio-osuus lasketaan kulutukseen toimitettujen moottoribensiinin, dieseldioksidipäästöjä.

Biopolttoaineiden jakeluvolvoite asetettiin vuonna 2011 asteittain nousevaksi. Volvoite oli vuosina 2011–2014 kuusi prosenttia ja vuonna 2015 kahdeksan prosenttia. Vuonna 2016 ja

keluvelvoite oli 10 prosenttia ja vuonna 2017 se oli 12 prosenttia. Vuonna 2018 velvoite on 15 prosenttia. Vuonna 2019 jakeluvolvoite on 18 prosenttia ja vuonna 2020 se on 20 prosenttia.

Käytännössä vuosittainen bio-osuus voi olla etupainotteisesti suurempi kuin asetettu velvoite. Lisäksi vuoteen 2020 saakka on voimassa biopolttoaineiden kaksoislaskenta: jos biopolttoaineen raaka-aine on jäte, tähde, syötäväksi kelpaamaton selluloosa tai lignoselluloosa, biopolttoaine lasketaan jakeluvolvoitteeseen kaksinkertaisena. ■

Lähde: www.oil.fi



Öljytuotteiden yhteismyynni vuonna 2017 oli 7 miljoonaa tonnia, mikä oli noin 4 % edellisvuoden verran. Luvusta on energiatuotteiden lisäksi biopolttoaineet sekä polttoainemerkittävät raaka-aineet.

Lähde: Öljy- ja biopolttoaineita

KUTSU

HELSINGIN
KONEMESTARIYHDISTYS RY:N
PERINTEINEN KEVÄTJUHLA

Yhdistyksen tiloissa
lauantaina 21.04.2018 klo 17.00 alkaen

Luvassa mm. malja keväälle, perinteinen iltapala
sekä iloista yhdessäoloa.

Ilmoittautumisia ottaa vastaan Kalevi Korhonen
puh. 050 3511 940 tai
kalevi.korhonen@suomi24.fi

Tervetuloa!
Kutsu on avec

SVENSKA MASKINBEFÄLSFÖRENINGEN
I HELSINGFORS RF

VÅRFEST

Traditionell Vårfest, med avec den 2.5.2018 kl.19.00.

Styrelsemöte kl.17.30.
Månadsmöte kl.18.30.

Ounasvaaragränd 1 C 50.

Vid ingången finns det dörrkod,
så ring till telefon 045 212 1466 eller 0400 670 745
när ni kommer.

Styrelsen

JULKISEN ALAN MERENKULKU-,
ERIKOIS- JA ENERGIATEKNISET
JAME RY:N

Vuosikokous

Lauantaina 24.3.2017 klo 13.00 TKPY huoneisto,
Puutarhakatu 7a A2, 21100 Turku

Käsitellään sääntöjen 14 § mukaiset asiat
sekä esitetään sääntömuutosasiat.

Tervetuloa
Hallitus



Oy HENRY NIELSEN Ab

Henry Nielsen
Nostalgia risteily VII

m.s. Mariella

24.04.2018 Helsinki–Tukholma 17.30–10.00 (25.04.)

25.04.2018 Tukholma–Helsinki 16.30–10.10 (26.04.)

Matkan hinta:

Lux-hytti 1:lle 208 € / 2:lle 104 €/hlö.

A-luokka 1:lle 90 € / 2:lle 45 €/hlö / 3:lle 30 €/hlö /
4:lle 23 €/hlö.

B-luokka 1:lle 70 € 2:lle 35 €/hlö / 3:lle 24 €/hlö /
4:lle 18 €/hlö.

Ei palvelumaksua ja hinnat ovat edelliskertaa edullisempia.

Ruokailut laivalla:

Viking buffet illallinen 35 € ja Meriaamiainen 11 €.

Suosittelen, että ostate ainakin illallisen ennen matkaa ja
siten syömme yhdessä. Ensimmäinen kattaus.

Matkan myyntiaika: 15.11.2017–20.03.2018

Varaukset:

Matka-Vekka, Tanja Valtonen puh. 020 120 4752 tai
sähköpostitse tampere@matkavekka.fi

Lisätietoja: wintio@pp.inet.fi

Wintiö
Convoker

KONEMESTARIT JA ENERGIATEKNISET
KME

Vuosikokous

on lauantaina 24.3.2018 klo 13.30

Panimoravintola Plevnassa Tampereella

Kokouksen jälkeen klo. 15:00 tarjoillaan lounas.
Kokouksessa käsitellään sääntöjen määräämät asiat.

Lisätietoja nettisivuiltamme www.kme.fi

Tervetuloa!
Johtokunta

IN MEMORIAM

Pertti Pikkarainen

syntynyt Suojärvellä
16.11.1936
nukkui pois Kotkassa
26.2.2018

Siunaus suoritettu 9.3.2018
Parikan kappelissa



KUTSU

LUOKKAKOKOUS

Turun tekulta 1973 K-160-3
valmistuneet konemestarit,
kokoontumme luokkakokoukseen
19.05.2018 klo 17.00 Olavin krouviin.

Ilmoittautumiset:
Kalevi Luoma 0400 520 879
Kauko Elo 0500 823 365

TOIMINTAKERTOMUS 2017

Yhdistyksen 143. toimintavuonna kuukausikokouksia on ollut vaali-, ja vuosikokousten lisäksi 7. Kuukausikokouksiin on osallistunut keskimäärin 26 henkilöä ja johtokunta on kokoontunut 12 kertaa.

Johtokunta on toimikaudella 2017 ollut seuraava: Puheenjohtaja **Jukka Lehtinen** (12), varapuheenjohtaja **Harri Piispanen** (7), rahastonhoitaja varajäsen **Ismo Sahlberg** (11), sihteeri/jäsenkirjuri **Heimo Kumlander** (12), varsinaisina jäseninä **Reima Angerman** (10), **Hannu Hedman** (7), **Pauli Jokinen** (8), **Matti Nurmi** (7), varajäsen **Harri Blom** (0). Varajäsenet osallistuvat johtokunnan kokouksiin aina ilman kutsua. Lisäksi retki- ja huvitoimikunnan puheenjohtaja **Jarmo Mäkinen** (10) sekä kerhomestari **Rauno Palonen** (8), osallistuivat kokouksiin. Kaikilla toimihenkilöillä on läsnäolo ja puheoikeus johtokunnan kokouksissa.

Tilintarkastajat: Varsinaiset ovat **Matti Akkanen** ja **Pertti Heikelä**, varalla **Jarmo Mäkinen** ja **Mikko Talvio**.

Toimihenkilöt ja toimikunnat: Jäsenkirjuri/lehtiasiamiehen tehtäviä on hoitanut sihteeri, laiva-asiamiehenä on toiminut **Harri Piispanen**, kerhomestari/arkistonhoitajana **Rauno Palonen** apunaan **Reima Angerman** ja lipunkantajien kokoonkutsujana puheenjohtaja **Jukka Lehtinen**. Retkeily- ja huvitoimikunnasta on vastannut **Jarmo Mäkinen**. Kotisivujen ylläpidosta on vastannut **Jari Lahtinen**. Ikäveljet ovat kokoontuneet tiistaisin vetäjänä **Heimo Kumlander** apunaan **Jarmo Mäkinen** ja **Reima Angerman**. Kuukausikokousten kahvituksesta on vastannut kerhomestari **Rauno Palonen** ja **Reima Angerman**. Asunto Oy. Päivänhovin hallituksessa varalla **Rauno Palonen** ja yhtiökokousedustajina ovat toimineet **Jarmo Mäkinen** ja **Reima Angerman**.

SKL:n liittohallituksessa varapuheenjohtajana on toiminut **Harri Piispanen** ja muina jäseninä **Ismo Sahlberg** sekä **Matti Nurmi** tässä järjestyksessä.

SKL:n valio- ja neuvottelukunnissa yhdistyksen jäsenistä ovat toimineet energia-alan neuvottelukunnassa **Pauli Jokinen**, **Tero Rantanen** ja meripuolen neuvottelukunnassa **Harri Piispanen**.

STTK:n V-S aluetoimikunnassa liitto on edustanut **Jukka Lehtinen**.

MEKin valtuustossa ja MEPAn hallituksessa on toiminut **Harri Piispanen**. Piispanen on myös OP-palkansääjatoimikunnan jäsen ja OSM:n luottamusmies.

Lisäksi useita yhdistyksen jäseniä on toiminut SKL:n luottamusmiehinä.

OTTEITA KUUKAUSIKOKOUKSISTA

- Tammikuun kokouksessa keskusteltiin Suomen Konepäällystöliiton liiton ja sen jäsenyhdistysten jäsenkehityksestä, joka alkaa olla hyvin huolestuttavaa, kun jäsenmäärä laskee ja eläkeläisten osuus kasvaa. Monessa yhdistyksessä eläkeläisten määrä on suurempi, kuin maksavien jäsenten. Pohdittaessa asiaa nousi esiin meripuolen liittojen lähempi yhteistyö ja toisaalta liittyminen johonkin suurempaan liittoon, kuitenkin siten, että itsenäisyys säilyy. Suurin ongelma on se, ettei nykyiset insinöörit enää tunne konepäällystöliittoa kodikseen.
- Helmikuun kokouksen aluksi pidettiin hiljainen hetki pois menneiden jäsenten muistoksi. Kokous oli yhdistyksen sääntömääräinen vuosikokous, jossa hyväksyttiin edellisen vuoden tilit, toimintakertomus ja tilivelvollisille myönnettiin vastuuvapaus. Kokouksessa Suomen Konepäällystöliiton uusi toiminnanjohtaja **Robert Nyman** oli vieraanamme. Nyman antoi hyvän ja monipuolisen kuvan visioistaan liitossa ja ajatuksista liiton tulevaisuudesta ja mahdollisista yhteistyökumppaneista. Kuultiin myös kuulumisesta liiton uudesta toimitilasta Mikonkadulta osoitteesta Mikonkatu 8 A, jonne liitto pääsee muuttamaan remontin jälkeen.
- Maaliskuussa keskusteltiin huoneiston myynnistä, kun kysely myydäkö se vielä ja myydäkö se irtaimistoinen. Todettiin, että johtokunta on linjannut asiaa yhdistyksen kokouksen päätöksen mukaisesti ja ilmoittaa, että huoneisto on myynnissä irtaimistoinen aiempaan pyyntihintaan, josta ei ole enää mahdollista neuvotella.
- Huhtikuussa keskusteltiin OSM shipin tilanne ja Temperan yt-neuvottelut.
- Toukokuussa keskusteltiin Finnferriesin tilanteesta, sopimustulkinnoista ja mihin tulkinnalla pyritään. Käytiin läpi myös STTK:n V-S aluetoimikunnan kokoonpano ja sen toimikuntia sekä toimintaa.

- Syyskuussa keskusteltiin SKL:n ja ammattiliitto Pron välisestä yhteistyöstä ja mahdollisista yhteisistä tavoitteista energiapuolella. Keskusteltiin myös eroavista jäsenistä ja siitä miettivätkö tai tiedostavatko he lainkaan sitä, jos tulee konflikti työnantajan kanssa, pitää olla ollut jäsenenä puolivuotta ennen, kuin saa mitään apua liitolta. Myös AEL:N koulutus alikonemestarista ylikonemestariksi puhutti kokousta ja konemestari-koulutus yleensä.
- Lokakuussa keskusteltiin Maresan Oy:stä joka on uusi työterveyshuoltoyhtiö ja se erikoistuu palvelemaan merenkulkijoita ja työnantajavarustamoita. Perustajina ovat Viking Line Abp, Suomen Merimies-Unioni SMU ry, Suomen Konepäällystöliitto ry, Merimieseläkekassa ja Aino Health Management Oy. Maresanin tehtävänä on edistää merenkulkijoiden ja laivaväen terveyttä ja hyvinvointia. Uutta yhtiötä pidettiin hyvänä ratkaisuna merimiesten terveydenhuoltoon.
- Marraskuun kokousta puhutti vielä As. Oy Päivänhovin ikkunoiden kunnostus, joka on huomattavasti myöhässä ja tulee yhtiölle hyvin kalliiksi, kun lähes puoleen hintaan olisi saatu uudet ikkunat taloon. Päästy samalla ikkunoista aiheutavasta vedosta ja pölystä, kun vanhoissa ikkunoissa on lähes sentin välejä, joiden kunnostus näyttää jäävän osakkaan huoleksi, vaikka kyse on ikkunakarmien ja rakennuksen muutoksista. Vastuu näistä kuitenkin kuuluu yhtiön vastuulle.
- Joulukuussa pidettiin yhdistyksen vaalikokous, jossa hyväksyttiin yhdistyksen talousarvio ja toimintasuunnitelma toimintakaudelle 2018, valittiin yhdistykselle puheenjohtaja ja johtokunnan jäsenet sekä tarvittavat toimihenkilöt ja toimikunnat.

Vaalikokouksen valinnat:

Puheenjohtajaksi valittiin yksimielisesti **Jukka Lehtinen**. Johtokunnan varsinaisista erovuoroisia olivat **Pauli Jokinen**, **Heimo Kumlander** ja **Harri Piispanen**, jotka valittiin yksimielisesti uudelleen. Varajäseniksi valittiin uudelleen **Ismo Sahlberg** ja **Harri Blom**.

Johtokunta vuodelle 2018 kokonaisuudessaan on seuraava:

Puheenjohtajana **Jukka Lehtinen**, varsinaisina jäseninä **Reima Angerman**, **Hannu Hedman**, **Pauli Jokinen**, **Heimo Kumlander**, **Matti Nurmi** ja **Harri Piispanen** sekä varajäsenet **Harri Blom** ja **Ismo Sahlberg**. Lisäksi toimihenkilöillä on läsnäolo ja puheoikeus johtokunnan kokouksissa.

Toiminnantarkastajiksi valittiin yksimielisesti **Pertti Heikelä** ja **Matti Akkanen**, varalle valittiin **Mikko Talvio** ja **Jarmo Mäkinen**.

Toimihenkilöt ja toimikunnat:

- Jäsenkirjuri-lehtiasiamies. Sihteeri hoitaa. Laiva-asiamies **Harri Piispanen**
- Kerhomestari **Reima Angerman**
- Lipunkantajien kokoonkutsuja on puheenjohtaja.
- Tiedotusvastaava **Jari Lahtinen**
- Ikäveljien vetäjä **Heimo Kumlander** apunaan **Mäkinen** ja **Angerman**
- Retkeily- ja huvitoimikunta **Jarmo Mäkinen**

Toimintaa:

Muistotilaisuus Meren uhrit muistomerkillä pidettiin pyhään päivänä 4.11.2017 klo 15.00. Järjestämisyvuorossa oli Luotsiliiton Turun osasto.

Huvitoimikunta on järjestänyt seuraavaa ohjelmaa vuonna 2017

- Moskovassa käytiin junalla 23.5.-27.5.2017
- Retki Porvoo-Helsinki 22.7.2017
- Viikinsaaren kesäteatteri Tampere 12.8.2017
- Syyskauden avajaiset Hepokullan sauna 9.9.2017
- Joulujuhla ravintola Julinia 2.12.2017

Kerhotoiminta:

Syys-toukokuussa ikäveljet ovat kokoontuneet joka parittoman viikon arkistaistaina klo 11.00 alkaen. Vetäjinä ovat toimineet **Heimo Kumlander**, **Jarmo Mäkinen** ja **Reima Angerman**. Osanottajia on ollut kolmesta yhdeksään.

Jäsenasiaa:

Yhdistyksen jäsenmäärä 31.12.2017 on 385 jäsentä.

Uusia jäseniä on liittynyt 3 ja eronnut 4, poistettu 16, sekä kuollut 8 jäsentä, vaihtanut yhdistystä 3.

Johtokunta kiittää jäsenistöä aktiivisuudesta sekä saamastaan luottamuksesta ja tuesta toivottaen menestyksekkästä toimintavuotta 2018

TOIMINTAKERTOMUS 2017

Kulunut toimintavuosi oli yhdistyksen 118:s toimintavuosi.

Kuukausikokouksiin kokoonnuttiin neljä kertaa, kokouksien ajoittuessa keväeseen ja syksyyn.

Vuosikokous pidettiin Haapaniemen voimalaitoksella maaliskuussa, kokoukseen osallistui 10 yhdistyksen jäsentä.

Perinteiset yhdistyksen pilkkikisat pidettiin maaliskuussa Rauhalahden leirintäalueen tuntumassa, josta oli varattu kota tukikohdaksi.

Vaalikokous pidettiin marraskuussa Rauhalahden Bowlingin tiloissa, Kartanonkatu 11, kokoukseen osallistui 15 yhdistyksen jäsentä. Samassa yhteydessä vietimme pikkujoulua keilailun, ruokailun ja saunan merkeissä.

Yhdistyksen kokouksiin osallistui keskimäärin 10 henkilöä.

Yhdistykseen ei tullut uusia jäseniä ja 1 jäsen erosi. Jäsenmäärä 31.12.2017 oli 52, josta maksavia 27 ja eläkeläisiä 25.

Toimihenkilöinä toimivat:

Puheenjohtaja	Kimmo Karjula
Varapuheenjohtaja	Sami Koponen
Sihteeri	Veijo Tolonen
Rahastonhoitaja	Merja Korhonen

STTK:n aluetoimikunnassa ei ollut edustusta.

Johtokunnan varsinaiset jäsenet: **Sami Koponen, Merja Korhonen, Mika Kinnunen, Kimmo Karjula, Veikko Lappalainen ja Sakari Raak.** Varajäsenet: **Antti Karaiste ja Raimo Tuomainen.**

Yhdistyksen toiminta on jatkunut perinteisesti, jäsenmäärä on pysynyt suurin piirtein entisellään.

Veijo Tolonen
siht.

UUSI ”HÖYRYLAIVALLA TALLINAAN” -KIRJA ON JULKAISTU.



Tänä päivänä Tallinnan-matkailu on suositumpaa kuin koskaan. Ennen reitillä oli hiljaisempaa, mutta höyrylaiva-aikakaudelle mahtuu paljon Suomen ja Viron yhteistä historiaa, jonka kautta voi ymmärtää paremmin virolaisia ja suomalaisia yhdistäviä ja erottavia asioita. Höyrylaivalla Tallinaan -kirja esittelee säännöllisessä liikenteessä Helsingin ja Tallinnan välillä kulkeneet matkustajalaivat. Samalla kerrotaan laajasti kaikesta, mikä liittyy oleellisesti aihealueen ympärille. Säännöllisen höyrylaivayhteyden käynnistyttyä vuonna 1837 Viro avautui suomalaisille aivan uudella tavalla. Samalla sekä Suomessa että Virossa heimohenkisyyden kasvatti suosiotaan. Vilkastuneen kanssakäymisen myötä syntyi käsite Suomenlahden silta. 1920-luvulla Suomen ja Viron välinen kanssakäyminen alkoi uudelta tasolta, kun Suomenlahden molemmin puolin oli nyt kaksi itsenäistä valtiota. Meren yli kuljettiin nyt yhä tiiviimmin kaupan, kulttuurin, politiikan, urheilun ja ihmisten henkilökohtaisten kontaktien merkeissä. Höyrylaivalla Tallinaan -kirja esittelee säännöllisessä liikenteessä Helsingin ja Tallinnan (Suomen ja Viron) välillä kulkeneet matkustajalaivat, sekä laajasti ja monipuolisesti kaikkea sitä, mikä liittyy aihealueen ympärille. Kirjan laajuus on 250 sivua ja se on sidottu. Teos on runsaasti kuvitettu (yli 200 kuvaa). Kirjan hinta on 25 €.

VERKSAMHETSBERÄTTELSE ÅR 2017

Det gångna året var föreningens 92:de verksamhetsår.

Tage Johansson har fungerat som föreningens ordförande.

Jan-Erik Söderholm har fungerat som vice ordförande samt kassör

Berndt Karlsson har fungerat som föreningens sekreterare.

Styrelsen ordinarie medlemmar under året har varit: **Tage Johansson, Lars Andersson, Lasse Alhonen, Björn Eklund, Jan-Anders Sjöblom, Jan-Erik Söderholm och Berndt Karlsson.**

Styrelsesuppleanter: **Kenneth Edlund och Kenneth Holmqvist.**

Verksamhetsgranskare: **Börje Engström och Bertil Rantala.**

Verksamhetsgranskarsuppleant: **Jan Enkvist och Kenneth Holmqvist.**

Pressombud: **Bertil Rantala.**

Tage Johansson har varit ledamot i styrelsen för Finlands Maskinbefälsförbund.

Under året har fyra styrelsemöten hållits samt fyra föreningsmöten.

Vid periodens början var föreningens medlemsantal 84.

Under året har fyra medlemmar fyllt 50 år. Samtliga medlemmar har uppvaktats.

Under perioden har två medlemmar avlidit.

En gemensam resa till Öro i Åbolands skärgård den 13–14.6. 2017. 18 personer deltog i resan, resan uppskattades av deltagarna.

Medlemmarna deltog i en exkursion till landsvägsfärjan Elektra, som trafikerar mellan Pargas och Nagu. Exkursionen ordnades 9.10.2017 som guide fungerade **Leif Jakobsson.**

Under föreningsmötena har man behandlat och diskuterat aktuella frågor inom branschen.

Styrelsen tackar alla medlemmar för det gångna året.

AINUTLAATUINEN KIRJAUUTUUS, ENERGIAA!

Nyt saatavana kolmella kielellä Suomi, Ruotsi ja Englanti Energiaa on runsaasti kuvitettu kokonaisvaltainen 500 sivun, lähes neljänkymmenen konepajateollisuuden ammattilaisen ja neljän tutkijan talkootyönä kirjoittama. Kirja on ainutlaatuinen kuvaus konepajateollisuuden historiasta Turussa ja sen lähiympäristössä parin vuosisadan ajalta. Kirja käsittelee kokonaisvaltaisesti höyrykoneiden ja polttomoottoreiden suunnittelua ja valmistamista sekä konepajateollisuuden teknologian, liiketoiminnan ja olosuhteiden kehitystä.

Kirjassa käsitellään laaja-alaisesti myös alan työolosuhteiden, työmenetelmien sekä liiketoiminnan muutoksia 1800-luvun alusta lähtien.

Kirjan toimituskunta

Eronen Risto, Hakala Jorma, Hasunen Mauno, Lahti Jarmo, Leino Seppo, Lukala Juha (kirjan taittaja), Kylä-Kaila Teuvo, Meronen Mikko, Norrgård Juhani (puheenjohtaja), Perjus Stig, Saarinen Jarmo, Saaristo Jouni (kuvatoimittaja), Siren Pekka, Ståhlberg Jyrki, Tirkkonen Esko (julkaisutoimikunnan pj.), Tuominen Lauri, Zewi Mikael (sihteeri)

Yhteistyökumppanit

Forum Marinum, Raision kaupunki, Turun kaupunki, Turun museokeskus, Turun Seudun Mobilistit ry, W 46-kerho ry.

Yhteistyökumppaneiden lisäksi julkaisun

toteuttamisessa ovat olleet

mukana yrityselmä ja konepajateollisuus runsaslukuisesti sekä lukuisat muut yhteistyötahot ja yksityishenkilöt.



Energiaa – Kaksi vuosisataa voimakonevalmistusta Auran rannoilla

2017. ISBN 978-952-93-9293-3. Ovh. 48 €

Kirja myynnissä:

- Forum Marinum
- Kansallinen kirjakauppa, myös nettimyynti <http://www.kansallinenkirjakauppa.fi/kirjahaku/Energiaa/1>
- Turun Museokeskuksen museot ja useista pienemmistä kirjakaupoista.

SISÄINEN LIIKENNE TUOTANTOLAITOKSISSA -OPAS AUTTAA TURVALLISEN TYÖN SUUNNITTELUSSA

Turvallinen sisäinen liikenne on sekä sujuvaa että tuottavaa. Turvallisen työn avuksi Työturvallisuuskeskuksen rakennusaineteollisuuden työalatoimikunta on uudistanut Sisäinen liikenne tuotantolaitoksissa -oppaan.

Oppaassa käsitellään niitä elementtejä, joista muodostuu turvallinen, terveellinen ja sujuva sekä samalla tuottava tuotanto.

– Oppaassa korostetaan suunnittelun merkitystä. Turvallinen työ lähtee suunnittelusta, kertoo Työturvallisuuskeskuksen rakennusalan asiantuntija **Henri Litmanen**.

Oppaassa lähdetään liikkeelle siitä, että sisäisen liikenteen suunnitteluun on panostettava jo tuotantoa muutenkin suunniteltaessa. Tarpeen vaatiessa on työympäristöä järjestelyineen muokattava vallitsevan tilanteen tasalle.

Opas esimerkkeineen, ohjeineen ja vinkkeineen on suunnattu kaikille, niin työntekijöille, esimiehille kuin suunnittelijoillekin.

Opas on saatavilla Työturvallisuuskeskuksen verkkokaupasta.



LUOTSIKUTTERINKULJETTAJAT RY:N VUOSIKOKOUS PIDETTIIN TAMPEREELLA 6.2.2018

Yhdistyksen vuosikokoukseen, joka tällä kertaa pidettiin Holiday Club Tampereen kylpylässä, osallistui noin 20 henkilöä. Kokouksen alussa kuultiin Suomen Konepäällystöliiton ja Finnпилотin tervehdyssanat. Finnпилотin toimitusjohtaja **Kari Kosonen** esitti kokouksessa työnantajat kiitokset henkilökunnalle, joka raskaasta vuodesta huolimatta on pystynyt pitämään liikenteen yllä. Liikenne on kuuden laskevan vuoden jälkeen lähtenyt kasvuun.

Vuosikokouksessa valittiin **Kari Nyholm** jatkamaan yhdistyksen puheenjohtajana. Hallituksessa on mukana **Aki Saartia** (Varapuheenjohtaja), **Sami Bäckman** (sihteeri), **Aki Tarkia** sekä **Sauli Pramila** ja varalla **Hannu Poskiparta** ja **Jouni Raanti**. Finnпилотin pääluottamusmiehenä toimii Henning Danskanen ja varalla **Aki Saartia**. Vuoden 2018 pääteemoja ovat näkyvyys (omat nettisivut ja muut sosiaaliset mediat) sekä tulevan juhluvuoden valmistelut. ■



KONEET JA LAITTEET

Alfa Laval s. 31

KORKEAPAINEPESUT JA IMUPALVELUT

Pesupalvelu Hans Langh s. 31

KUNNOSSAPITOPALVELUT

Konemestaripalvelu Korhonen Oy s. 32

LAIVADIESELEIDEN HUOLTO JA KORJAUS

Marine Diesel Finland Oy s. 32

LAIVAELEKTRONIIKKA JA HUOLTO

AT-Marine s. 32

LAIVAKORJAUKSIA

ABB s. 32

JAP-Metalli s. 31

LAIVATARVIKKEITA

Tecmarin Ship Supply s. 31

LÄMPÖTEKNISET LAITTEET

Viitos-metalli Oy s. 31

PAINEENALAISET TIIVISTYKSET

FSC-Service s. 32

PALOVARTIOINTIA

Alandia Easy Wash s. 30

SUKELLUSPALVELUT

Diving Group s. 32

Rannikon Sukelluspalvelu Oy s. 32

SÄHKÖASENNUKSEET

Laivasähkötyö Oy s. 32

TEOLLISUUSPOLTTIMET

Suomen Teollisuuspolttin Oy s. 30

TIIVISTEET

Densiq s. 32

Tiivistetekniikka s. 32

Tarseal Oy s. 31

TULENKESTÄVIÄ MUURAUKSIA

Erikosmuuraus Oy s. 31

VOIMALAITOS- JA PROSESSIPOLTTIMET

Oilon Energy Oy s. 32

ÖLJY- JA KAASUPOLTTIMIA

Laivapolttin s. 32

ÖLJYNPUHDISTUSRATKAISUT

KiL-Yhtiöt Oy s. 31

Markkinoiden parhaat

Weishaupt- teollisuuspolttimet

moneen käyttöön laajalla tehoalueella!

WM-sarjan kestävät ja luotettavat öljy-, kaasu- ja yhdistelmäpolttimet, joissa palamisen hyötysuhde on aivan omaa luokkaansa. Tehoalue 70 kW - 11000 kW.



WM-G10



WM-G20



WM-G30



WM-50

UUTUUS!

WKmono80 - tehokas poltin raskaan teollisuuden tarpeisiin tehoalueella 2000 kW - 17000 kW.



WKmono80

Weishaupt-polttimia edustaa **Suomen Teollisuuspolttin Oy**
Ota yhteyttä: puh. 040 654 5352 | www.teollisuuspolttin.fi

 **SUOMENTEOLLISUUSPOLTIN** -weishaupt-



PALOVARTIOINTI – BRANDBEVAKNING

- Laaja sammutuskalusto, asiantunteva henkilökunta, paloautot ja palopumput
- Omfattande brandutrustning, yrkeskunnig personal, brandbilar och brandpumpar

PUHDISTUSTYÖT – RENGÖRINGSARBETEN

- Korkeapainepesut ja märkäimut. Teollisuus, laivat, säiliöt... Palosaneeraukset & JVT.
- Högtryckstvättning och våtsugning. Industri, fartyg, cisterner... Brandsaneringar och RVR.

LIETTEENKUIVAUS – SLAMTORKNING

- Lietteen linkousta koko Pohjoismaissa.
- Slamcentrifugering i hela Norden.



RESCUE TEAM FINLAND / EASY WASH

Långkärrvägen 12, 65760 ISKMO
06 321 8200, päivystys/dejour: 0400 166 263
www.easywash.fi info@easywash.fi

Alfa Laval-huoltopalvelut maailmanlaajuisesti

- Separaatorit
- Lämmönvaihtimet
- Makearveden-
kehittimet
- Booster-
koneikat
- Suodattimet
- CIP/Alpscon-
nesteet
- Tankinpesulaitteet
- IMO-pumput



PL 51, 02271 Espoo
Puh. (09) 804 041, fax (09) 804 2842
www.alfalaval.com/nordic
ps.marinediesel.nordic@alfalaval.com

Tulenkestävät muuraukset ja massaukset Savupiippujen muuraus- ja korjaustyöt Korkeanpaikantyöt **ERIKOISMUURAUUS OY**

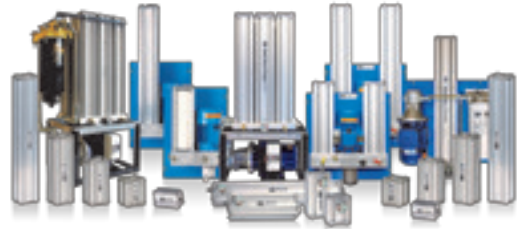
PL 117, 04301 TUUSULA
Lasse Niemelä, puh. 040 548 7328, 050 376 7407
toimisto@erikoismuuraus.fi



Kysy lisää!

Kil-Yhtiöt Oy
014 644 456
kil@kilyhtiöt.fi
www.kilyhtiöt.fi

Tehokkaat ja edulliset öljynpuhdistusratkaisut



HUOLTO SÄÄSTÄÄ KUSTANNUKSIA!

- männänhaalaukset
- laakereiden ja vuorien vaihdot
- turbiinien haalaukset
- pumput ja venttiilit
- akselinvedot
- rautarakennetyöt

Toimimme
ympäri vuorokauden!

JAP-Metalli Oy

Sälinkääntie 12, 04600 Mäntsälä
PUHELIN
+358 40 848 5610

pekka.vallin@japmetalli.inet.fi



VIITOS-METALLI OY

Lämpö- ja painelaitteiden
valmistusta Heinolassa jo yli
20 vuoden kokemuksella.

- Lauhdepumppuasemat
- Pisaraerottimet, höyrytukit,
lauhdeastiat, näytejäähdyttimet
sekä näytteenottoasemat
- Kaasu-, höyry- ja öljyputkistot

- Kaasu- tai öljykäyttöiset höyry- ja lämpökeskukset
- Venttiilasemat maakaasulle, metanolille, vedylle tai öljylle
- Raskaan polttoöljyn pumppaus- ja esilämmitysasemat
- Vesiturbiinilaitosten öljynjäähdytysjärjestelmät
- Kaukolämmön nestesuodattimet
- Syöttövesi-, lauhde- ja ulospuhallussäiliöt
- Lämmönsiirtimet ja lämmönsiirtoasemat

Lämpötekniikan edelläkävijä

PUMPPUJEN TIIVISTEET



MEKAANISET TIIVISTEET

- Kaikkiin pumppuihin
- Suoraan varastosta

KORJAUS JA HUOLTO

- Kaikki tiivistemerkit

Tarseal Oy

www.tarseal.fi
puh. 02 430 4009
sales@tarseal.fi

TEC marin
ship supply engine • deck • cabin



Hämeentie 155 B
00560 Helsinki Helsingfors

Puh. +358 20 155 8250
faksi +358 20 155 8259

e-mail: sales@tecmarin.fi
www.tecmarin.fi



MARISOL® TM
Marine Chemicals



Hans Langh

Dirty job well done



Puhdistamme

- Pilssit
- Konehuoneet
- Tuotanto- ja prosessiliinjat
- Säiliöiden sisä- ja ulkopuolet
- Lämmönvaihtimet

Pesupalvelu Hans Langh Oy
Pliikkiä ja Helsinki | Puh. (02) 477 9400 | www.langh.fi



ABB Turboahtimet

p. 010 22 26477
turbo@fi.abb.com

ABB Oy, Turboahtimet
Lyhtytie 20
00750 Helsinki

ABB Asiakaspalvelukeskus
p. 010 22 21999

www.abb.fi
ABB vaihde p. 010 22 11



Laivadieselevien huolto ja korjaus

Täydelliset konehaalukset
CAT Authorized Marine Dealer
KEMEL akseliviivest ja -laakerit
Vaihteiden ja potkurilaitteiden työt
Koneiden linjaukset ja muovivalut

ISO 9001 -sertifioitu
www.marinediesel.fi
Eteläkaari 10, 21420 Lieto
Puh 020 711 8220



Rungon tarkastukset
& puhdistukset
Rungon & putkistojen
ultraäänimittaukset
Teollisuuslaitosten sukellustyöt

Rannikon Sukelluspalvelu Oy Coastal Diving Service Ltd

Pikku-Hietanen, Kotka
0400 751 399, 0400 803 926
info@sukelluspalvelu.fi
www.sukelluspalvelu.fi

FSC-SERVICE Oy

Prosessia pysäyttämättä
Paineenalaiset
FSC-tiivistykset
Vuodesta 1977
Varoventtien säätö ja
käynninaikainen
Koestus DENSITEST-menetelmällä
Vuodesta 1985

PI 31, 33901 TAMPERE
Puh. (03) 254 0750
www.fsc-service.fi
fsc@dens.fi



- Sähkö- ja automaatio suunnittelu
- Laivasähköasennukset
- Teollisuuden sähköasennukset
- Sähkömoottoreiden myynti ja huolto
- Konehuone- ja ulkokansivalaisimet
- Kaapeliradat ja tarvikkeet

LAIVASÄHKÖTYÖ OY
Rautatehtaankatu 22, 20200 Turku p. (02) 510 0300, f.02 5100 340

www.lst.fi

oilon[®]
www.oilon.com



PÄIVYSTYS 24 h
GSM: 0400 522 020
0400 825 640

Konemestari palvelu Korhonen Oy Konekunnossapidon ammattilainen

- suunnittelu
- valvonta
- varaosahallinta

www.konemestari palvelu.com
040 5833 090



- ÖLJY-, KAASU- JA
YHDISTELMÄPOLTTIMET
- ASENNUKSET JA KÄYNNISTYKSET
- SÄÄDÖT JA KOEAJOT

SAACKE HUOLTO JA VARAOSAT

LAIVAPOLTIN OY

Tarjantie 5, 01400 Vantaa
Puh. 050 558 2100
laivapoltin@elisinet.fi
www.laivapoltin.fi

AT-Marine Oy

Palveluksessa maalla ja
merellä

- Navigointi-, ja
merenkulkulaitteet
- Kommunikointilaitteet
- Erikoiselektronikkalaitteet
puolustusvoimille
- Säiliömittausslaitteet ja
lastausvarret teollisuudelle

www.atmarine.fi

DENSIQ

Tiivisteratkaisuja jo vuodesta 1918
Oma tuotanto mm. grafiittitiivistykset
24/7 päivystys

EN1591-4 sertifioitu
laippaliitoskoulutus

Puh. 040 775 0562
petri.tonteri@densiq.com
www.densiq.com

**PROSESSITEOLLISUUDEN
TIIVISTEET**
Liukurengastiivistykset
Huollot ja korjaukset



TIIVISTETEKNIikka OY
Mäkituvantie 5 01510 Vantaa
Puh. 0207 65 171, Fax 0207 65 2907
www.tiivistetekniikka.fi

Kuolleet sielut

Pidin joskus luennon journalistiliiton työmarkkinatoimittajille. Aloitin väittämällä, että heidän ammattitaitoonsa näyttää kuuluvan kaksi asiaa, joista toinen on kynisyys, ja toinen puolestaan on pikkuilkeys. Sali hiljeni ja toimittajien kasvot alkoivat tummua. Huomasin, että nyt on pikaisesti kevennettävä tunnelmaa, muuten tilaisuus alkaa huonosti. Niinpä keksin jatkaa, että toisaalta meiltä ammattiyhdistysliikkeen toimijoilta on kielletty kaksi asiaa: toinen niistä on luovuus, ja toinen on itsekritiikki. Toimittajat ilostuivat heti. Heidän asenteensa meikäläisiin oli siis osoittautunut oikeaksi.

Tapaus tuli mieleeni, kun luin maamme luetuinta (ainakin omien sanojensa mukaan) uutismediaa eli Ilta-Sanomia. Lehti oli tehnyt hätkähdyttävän paljastuksen. Ay-liikkeen ilmoittamissa jäsenmäärissä on rutkasti ”ilmaa”. Todellisten, eli jäsenmaksunsa maksavien jäsenten, määrät ovat huomattavasti pienempiä kuin ne luvut, joita järjestöt kuuluttavat julkisuudessa. Esimerkiksi Euroopan ammatilliselle yhteisjärjestölle EAY:lle keskusjärjestömme STTK ilmoittaa jäsenmaksun keräämistä varten vain 335 448 jäsentä. Julkisuuuteen ilmoitettu luku on noin 520 000. Tällä tavalla laskien esimerkiksi korkeasti koulutettujen AKAVA on STTK:ta selvästi suurempi 428 000 maksavalla jäsenellään. SAK:n miljoonapäiseksi ilmoitettu jäsenluku supistuu vaivaiseen 627 000 maksavaan jäseneseen. Huomattava osa keskusjärjestöjen jäsenistä on nimittäin opiskelijoita, työttömiä tai eläkeläisiä.

Niinhan se tietysti on meillä kaikilla. Pankille lainaa hakiesia ilmoitetaan tulot myönteisemmässä valossa kuin verottajalle veroja määrättäessä.

Ilta-Sanomien päätelee, että kun jäsenmäärä vähenee, samalla vähenee keskusjärjestöjen puhevalta. Lehti saattaa olla oikeassa, mutta vain siinä tapauksessa, jos järjestäytymättömien palkansaajien määrä vastaavasti lisääntyy. Jos lukumäärän väheneminen on seuraus vaikkapa alalla työskentelevän henkilöstön supistumisesta, ei ay-järjestöjen vaikutusvalta katoa mihinkään. Tarkoiton, että jos finanssisektorilla oli 1990-luvulla vielä noin 50 000 työntekijää ja tänään ehkä vain 20 000, ei heidän vaikutusvaltansa ole välttämättä kadonnut, koska pankit ovat edelleen pystyissä ja voivat hyvin. Jos aiemmasta jäsenmäärästä olisi vain puolet ollut järjestäytyneitä ja tästä nykyisestä vaikkapa 70 %, olisi järjestön suhteellinen valta itse asiassa kasvanut.

Ilta-Sanomien jatkoi teeman käsittelyä vielä pääkirjoituksessaan otsikolla ”Ay-liikkeen kuolleet sielut”. Tällä lehti viittasi venäläisen kirjailijan **Nikolai Gogolin** klassikkoromaaniin päästen mielestään asian ytimeen. Lehti nimittäin epäilee, että tien päässä odottaa myös yleissitovuuden kyseenalaistaminen. Sen Ilta-Sanomien ymmärsi kuitenkin väärin.

Lehti ei ilmeisesti tiedä, ettei yksikään keskusjärjestö ole solminut yleissitovia työehtosopimuksia kolmeenkymmeneen vuoteen ja sitä ennen niitä on tehnyt vain yksi, nimittäin teollisuuden teknisiä toimihenkilöitä edustanut STTK, joka solmi nimissään teollisuuden teknisten runkosopimuksen alasta ja jäsentensä järjestäytymisestä riippumatta.

Yleissitovia sopimuksia solmivat ainoastaan ammattiliitot.

Pelkkä ammattiliiton jäsenmäärä ei kerro työehtosopimuksen yleissitovuudesta yhtään mitään. Siitä kertoo ainoastaan työehtosopimuksen tehneen liiton jäsenluvun suhde kyseisellä alalla työskenteleviin.

Jos jokin STTK:n jäsenliitoista (entisten lisäksi) vielä loikkaa yleissitovine sopimuksineen vaikkapa Akavaan, ei kyseisen liiton yleissitova sopimus häviä minnekään. Yleissitovuus ei ole ollut STTK:n nimissä eikä tämä seurauksena tule Akavan nimiin. Se pysyy liitolla itsellään, mikäli sillä on työnantajaliiton kanssa solmittu valtakunnallinen työehtosopimus, jonka piiriin kuuluu riittävä määrä jäseniä alalla työskenteleviin nähden. Useimmiten on lähdetty siitä nyrkkisäännöstä, että sopimuksen piiriin kuuluu vähintään puolet asianomaisen alan palkansaajista. Eikä tämäkään sääntö ole ehdoton.

Jos yleissitovuus nyt kuitenkin laista poistuisi, se ei muuttaisi työnantaja- ja palkansaajaliittoihin kuuluvien asemaa käytännössä mitenkään. Yleissitovuudellahan tarkoitetaan sitä, että myös työnantajaliittoon kuulumattomien yritysten on noudatettava oman toimialansa valtakunnallista työehtosopimusta, jos sellainen sattuu olemaan.

Miksi opiskelijajäseniä ei pitäisi laskea mukaan jäsenmäärään? Hehän ovat mitä todennäköisimmin työpaikan saatuaan saman liiton maksavia jäseniä myöhemmin. Onhan oikein, että ammattiliitot pyrkivät huolehtimaan tulevien maksajiensa eduista jo opiskeluaikana. Mitä taas tulee työttömien ja eläkeläisten järjestäytymishalukkuuteen, se kertoo osaltaan siitä, ettei ay-liike ole yksinomaan työssä käyvien järjestö, vaikka muuta mieluummin väitetään.

Ilta-Sanomien politiikan erikoistoimittaja **Timo Haapala** kirjoitti lehden Näkökulma-palstalla että ”Ay-liike piilottelee heikkouttaan.” Hän epäili, etteivät jäsenet enää tottele, kun ammattiliitot ”viheltävät pilliin”. Mielenilmauksiin ilmestyy pienempi määrä väkeä kuin etukäteen uhoetaan. Siis esimerkiksi helmikuun toisena päivänä, joksi väkeä kutsuttiin osoittamaan mieltä Helsingin Senaatintorille työttömyysturvan ”aktiivimallin” takia.

Mielenosoituspäivänä Ilta-Sanomien pääkirjoitus suorastaan parahti: ”Poliittisten lakkojen kieltoa harkittava.” Taisi pillin vihellys toimia liiankin hyvin?

Muutama päivä mielenosoituksen jälkeen Timo Haapala kirjoitti vielä: ”Kaikkein hirmuisinta on, millainen mielikuva julkisen sektorin liittopomoilla näyttää olevan julkisen sektorin taloudellisesta tilasta. Se tuntuu olevan kuin fantasiasadusta.” Haapala Viittaa JHL:n puheenjohtajan **Päivi Niemi-Laineen** lausuntoon, jossa tämä (pääministeriä mukaillen) kertoo valtion talouden olevan hyvässä kunnossa. Haapala ihmettelee, minkä maan tietoja Niemi-Laine on mahtanut lukea ja valistaa: ”Suomesta ne eivät nimittäin ole.”

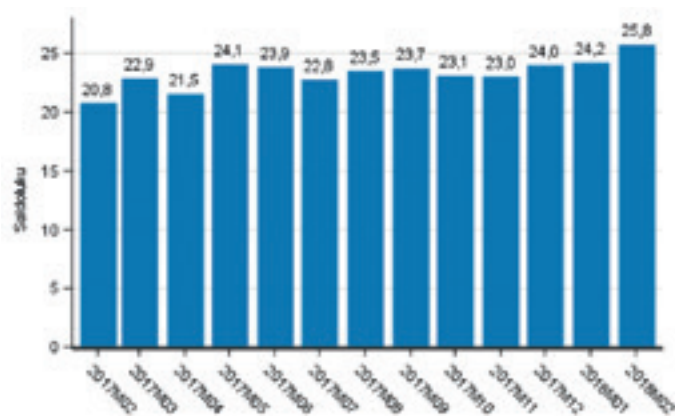
Miten se nyt menikään, se kynisyys ja pikkuilkeys? ■

Tapio Wallin

Kirjoittaja on Jame ry:n puheenjohtaja

Kuluttajien luottamuksen ennätys jälleen uusiksi

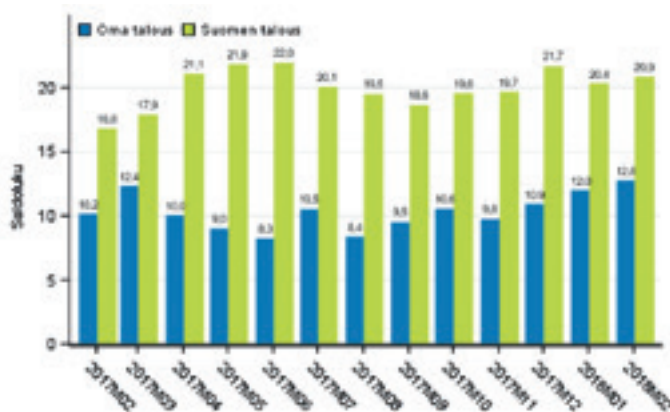
Kuluttajien luottamusindikaattori oli helmikuussa 25,8, kun se tammikuussa oli 24,2. Lukemat ovat mittaushistorian korkeimmat. Viime vuoden helmikuussa luottamusindikaattori sai arvon 20,8. Indikaattorin pitkän ajan keskiarvo on 12,3. Tiedot perustuvat Tilastokeskuksen kuluttajabarometriin, jota varten haastateltiin 1.–19. helmikuuta 1 146 Suomessa asuvaa henkilöä.



Kuluttajien luottamusindikaattori

Luottamusindikaattorin osatekijöistä odotus työttömyyden vähenemisestä Suomessa vahvistui helmikuussa selvästi tammikuuhun verrattuna. Helmikuussa paranivat hieman muutkin osatekijät eli arviot kuluttajan omasta ja Suomen taloudesta sekä kotitalouden säästämismahdollisuuksista. Viime vuoden vastaavaan aikaan nähden osatekijät säästämismahdollisuuksia lukuun ottamatta vahvistuivat selvästi.

Helmikuussa kuluttajien odotukset sekä omasta että Suomen taloudesta ja työttömyydestä olivat hyvin valoisat. Arviot myös omista säästämismahdollisuuksista olivat hyvät.



Kuluttajien odotukset omasta ja Suomen taloudesta vuoden kuluttua

Kuluttajat pitivät helmikuussa ajankohtaa hyvin otollisena säästämislle, mutta ei enää yhtä hyvänä lainanotolle eikä kestotavaroiden ostamiselle kuin kuukautta aiemmin. Työlliset kuluttajat kokivat helmikuussa, että työttömyyden uhka on omalla kohdalla vähentynyt paljon viime aikoina.

Kysymyksen saldoluku saadaan vähentämällä vastausvaihtoehtoja painottaen myönteisten vastausten prosenttiosuudesta kielteisten vastausten prosenttiosuus (ks. Laatuseloste). Kuluttajien luottamusindikaattori on sen osatekijöiden saldolukujen keskiarvo. Osatekijät ovat: oma talous, Suomen talous, yleinen työttömyys ja kotitalouden säästämismahdollisuudet (kaikki koskien seur. 12 kuukautta). Saldoluvut ja luottamusindikaattori voivat vaihdella -100:n ja +100:n välillä – mitä korkeampi (positiivinen) lukema, sitä valoisampi näkemys taloudesta. ■

Lähde:

Kuluttajabarometri 2018, helmikuu. Tilastokeskus

• Teksti: Robert Nyman •

Reima Angermanista uusiin kultamerkkikerholainen!



joka teki pitkän työuran liiton toimistossa. Reima aloitti asiamiehenä liitossa

Turun Konepäälystötöyhdistyksen kokouksessa tammikuussa jaettiin Suomen Konepäälystöliiton kultamerkki nr. 92 Reima Angermanille,

1.11.1982 ja toimi järjestösihteerinä vuosina 2003–2013. Reima Angerman hoiti liiton edunvalvontaa mm. IMO:n, ITF:n ja ILO:n eri jaostoissa ja toimikunnissa. Kun näin äsken Åbo Akademin pitkäaikaisen merioikeudenprofessorin Hannu Hongan CMI yhdistyksen kokouksessa, hän muisteli miten aktiivisesti Reima oli hoitanut liiton edunvalvontaa IMO:n eri työryhmissä.

Voima ja Käyttö lehden parhaat onnittelet Reimalle! ■



Reima ja yhdistyksen puheenjohtaja Jukka Lehtinen sekä sihteeri Heimo Kumlander

Arktisen neuvoston puheenjohtajamaa, Suomi, kokosi arktisen merenkulun asiantuntijat Helsinkiin

Suomesta tuli toukokuussa 2017 Arktisen neuvoston puheenjohtajamaa kahdeksi vuodeksi. Osana puheenjohtajuuskauden ohjelmaa Trafi järjesti torstaina 22.2. kansainvälisen Polaarikoodi-konferenssin, jossa Arktisen neuvoston jäsenvaltiot ja merenkulkijat jakoivat kokemuksiaan Polaarikoodin toimeenpanosta ensimmäisen vuoden aikana.

Vuoden 2017 alusta voimaan tulleen Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) Polaarikoodin tavoite on parantaa polaarialueilla purjehtivien alusten turvallisuutta ja vähentää ko. alueilla purjehtivien alusten haitallisia vaikutuksia ympäristölle. Polaarikoodissa annetaankin polaarialueilla purjehtiville aluksille muita merialueita tiukempia turvallisuus- ja ympäristömääräyksiä. Konferenssin keskeinen tavoite oli keskustella näiden säädösten toimeenpanoon liittyvistä haasteista.

Suomen lipun alla purjehtivat alukset ovat liikennöineet jääolosuhteissa arktisilla alueilla mm. Grönlantiin, Venäjän pohjoisiin satamiin ja Koillisväylän kautta Kaukoitään. Tämän lisäksi suomalaiset alukset ovat purjehtineet myös Etelämantereelle.

– Polaarikoodin toimeenpano on Suomelle tärkeää ja siitä syystä Trafi järjesti osana Suomen Arktisen neuvoston puheenjohtajuuskauden ohjelmaa kansainvälisen Polaarikoodi-konferenssin (International Conference on Harmonized implementation of the Polar Code) Helsingissä 22.02.2018, kertoo johtava asiantuntija **Anita Mäkinen** Trafista.

– Konferenssiin pääpuhujana osallistunut kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) pääsihteeri **Kitack Lim** kiitteli Suomea konferenssin erittäin hyvästä ajoituksesta, sillä IMOssa on aloitettu Polaarikoodin II vaiheen valmistelu, toteaa Trafian merenkulkujohtaja **Tuomas Routa**.

Anita Mäkinen summaa kokouksen tuloksia:

– Keskeiseksi haasteeksi Polaarikoodin toimeenpanossa tunnistettiin se, että sekä merenkulkuhallinnoilla että varustamoilla on erilaisia tulkintoja siitä,

mitä Polaarikoodisääntely edellyttää. ts. sääntely nähtiin liian tulkinnanvaraiseksi. Edelleen haasteeksi nostettiin se, miten vastata miehistön koulutustarpeisiin koskien jäissä purjehtimista. Suomi on yksi harvoista valtioista maailmassa, missä löytyy osaamista jäissä purjehtimisesta. Kaksi suomalaista merenkulkuoppilaitosta Aboa Mare ja Satakunnan ammattikorkeakoulu olivatkin konferenssipaikalla kertomassa opetustarjonnastaan.

Pelastustoimien turvaaminen onnettomuustilanteessa arktisilla vesillä, missä etäisyydet ovat suuria, koettiin erityiseksi haasteeksi. Polaarikoodi edellyttää alusten pelastuslaitteiden takaavan evakuoitavien miehistön jäsenten ja matkustajien pysyvän hengissä 5 vuorokauden ajan. Tämä on kuitenkin esim. norjalaisten tekemien kokeiden perusteella Polaarisääntelyn valossa lähes mahdotonta. Myös puutteellinen arktisen alueiden satelliittivalvonta nostettiin esiin haasteena.

– Trafi jatkaa esiin nostettujen haasteiden tarkastelua ja suunnitelmissa on laatia niistä Suomen dokumentti IMO-kokoukseen, jatkaa Anita Mäkinen

Konferenssin toinen pääpuhujista oli Maailman ilmatieteen järjestön pääsihteerin **Petteri Taalas**. Tämä lisäksi kokemuksiaan Polaarikoodin toimeenpanosta jakoivat Venäjän, Norjan, USAn ja Kanadan korkea-arvoiset edustajat. Konferenssivieraita oli noin 130 Arktisen neuvoston jäsenmaista: USA, Kanada, Venäjä, Norja, Ruotsi, Islanti, Suomi ja Tanska, mutta myös useista tarkkailijajäsenmaista kuten Kiina, Japani, Iso-Britannia, Alankomaat ja Saksa. Paikalla oli myös Euroopan komission ja Arktisen neuvoston sihteeristön edustajia.

Merenkulun hallintojen lisäksi paikalla oli teollisuuden ja etujärjestöjen edustajia, mm. kansainvälisen risteilyvarustamoiden kattojärjestöstä CLIAsta.

– Risteilyalusten liikennöinti arktisilla alueilla on kasvussa ja näiden tuhansia matkustajia kuljettavien alusten turvallisuus on erittäin keskeistä, Anita Mäkinen muistuttaa.

POLAARISILLA MERIALUEILLA PURJEHTIVIA ALUKSIA KOSKEVA SÄÄNNÖSTÖ

Polaarikoodi koskee aluksia, jotka purjehtivat polaarikoodin toimeenpanoalueilla arktisilla ja antarktisisilla vesillä. Polaarikoodi koostuu kahdesta osasta, joista toinen koskee turvallisuusasioita ja toinen ympäristöasioita.

Polaarikoodin turvallisuusmääräykset sisältävät mm. polaarialueilla purjehtivien alusten rakenteita, vakavuutta, vuotovakavuutta, koneistoja, paloturvallisuutta, pelastuslaitteita, navigointilaitteita, radiolaitteita, turvallista operointia sekä miehistön koulutus- ja pätevyysvaatimuksia koskevia säännöksiä.

Polaarialueilla purjehtivien alusten tulee olla riittävästi jäävahvistettuja purjehtittaessa jääpeitteisillä alueilla sekä täyttää muut koodin tekniset vaatimukset. Miehistön koulutusta ja pätevyysvaatimuksia koskevat säädökset tulevat voimaan ensi heinäkuun alussa.

Polaarikoodin ympäristöasioita koskevat säännökset antavat nykyistä MARPOL-yleissopimusta tiukempia ympäristömääräyksiä mm. öljyn ja öljyisten vesien ja kemikaalien tai niiden seosten päästämistä mereen. Näiden aineiden päästöille on täyskielto Polaarikoodissa määritellyillä arktisilla merialueilla, mikä on tiukempi määräys kuin Itämerellä. Myös alusten käymäläjätevesien ja kiinteiden jätteen mereen päästämistä mannerjään tai jäänreunaa läheisyydessä säännellään tiukemmin polaarialueilla. Suositusluonteisia ohjeita annetaan mm. myrkyttömien biohajoavien tai vesipohjaisten voiteluainesten käytöstä aluksen vedenalaisissa rakenteissa, painolastivesiyleissopimuksen toimeenpanosta sekä biofouling-kasvustojen minimoimisesta jääolosuhteissa. ■

Lisätietoja:

johtava asiantuntija Anita Mäkinen,
p. 040 162 4592

JÄSENYHDISTYKSET / MEDLEMSFÖRENINGAR

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITON JÄSENYHDISTYKSET / FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUNDS MEDLEMSFÖRENINGAR

Nro 001

Etelä-Saimaan Konepäällistöyhdistys (Perust. – Grund. 1921)

• Puh.joht. **Tapani Hirvonen**
Iltaruskonkuja 5, 55100 Imatra
puh. 040 540 1385

• Varapuh.joht. **Sami Niemelä**
Ankkurikaari 21, 54915 Taipalsaari
puh. 0400 664 760
spniemela@gmail.com

• Siht. **Pekka Sievänen**
Kalervonkatu 53, 53100 Lappeenranta
puh. 050 437 5649
pekka.sievenen@pp1.inet.fi

• Rah.hoit. **Seppo Pääkkönen**
Sunisenkatu 6, as 23, 53810 Lappeenranta
puh. 0400 208 745

Kokoukset syys-toukokuun aikana, kuukauden kolmantena arkikeskiviikkona klo 18.00 Lappeenrannan Upseerikerho, Upseeritie 2, Lappeenranta

Nro 002

Haminan Koneestariyhdistys (Perust. – Grund. 1947)

• Puh.joht. **Juha Suomalainen**
Humaljoenkatu 14, 49400 Hamina
puh. 040 171 9161
juha.suomalainen@pp2.inet.fi

• Varapuh.joht. **Niilo Siro**
Niinistötie 16, 49660 Pyhältö
puh. 040 502 8131

• Siht./rah.hoit. **Juhani Jussilainen**
Torpparinpolku 1, 49410 Poitsila
puh. 040 554 5239
juhani.jussilainen@gmail.com

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan kirjeitse

Nro 003

Svenska Maskinbefälsföreningen i Hfors (Perust. – Grund. 1909)

• Ordf./kassör **Leif Wikström**
Brovägen 2 bst. 1, 02480 Kyrkslätt
tel. 045 212 1466
leif.c.wikstrom@gmail.com

• Viceordf./sekr. **Bo Wickholm**
Lisebergsvägen 33, 01180 Kalkstrand
tel. 0400 670 745

Föreningens lokal Ounasvaaragränden 1 C 50. Månadsmöten den första helgfria onsdagen i januari, mars, maj, september, november samt december kl. 18.00, styrelsemöte kl. 17.30. Juni, juli och augusti, inga möten

Nro 004

Helsingin Koneestariyhdistys (Perust. – Grund. 1869)

• Puh.joht. **Jari Luostarinen**
Tyynelänkuja 5 E 65, 00780 Helsinki
puh. k. 050 310 3347
jari.luostarinen@kolumbus.fi

• Varapuh.joht. **Heikki Kohtala**
Pitkäjärvenranta 2 B, 02730 Espoo
puh. t. 041 513 7713
kohtalainen@pp.inet.fi

• Siht. **Veijo Limatius**
Ryytimaantie 8, 01630 Vantaa
puh. t. 040 334 5380
veijo.limatius@hsy.fi

• Rah.hoit. **Raimo Harju**
Kirjokalliontie 15 A, 00430 Helsinki
puh. 050 356 2716
harjunraimo@gmail.com

Kokoukset pidetään syys-toukokuun välisenä aikana (vaalikokous joulukuussa ja vuosikokous maaliskuussa) kuukauden ensimmäisenä arkikeskiviikkona klo 19.00, osoitteessa Tunturinkatu 5 A 3, 00100 Helsinki. Mikäli em. ajankohta on pyhä- tai aattopäivä, pidetään kokous seuraavan viikon keskiviikkona. Tervetuloa

Nro 005

Hämeenlinnan Koneestariyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

• Puh.joht. **Markku Säynäjäkangas**
Länsitie 25, 12240 Hikiä
puh. t. 0107 551 267, 050 400 5965

• Varapuh.joht. **Jari Kuumola**
Perjalantie 6 A 22, 11120 Riihimäki
puh. 046 921 4280

• Siht. **Peter Berseneff**
Pohjantie 8, 12400 Tervakoski
puh. 010 755 1124

• Rah.hoit. **Risto Mukkala**
Hämeenkatu 13 B 20, 05800 Hyvinkää
puh. 050 530 0418

Nro 007

Kemin Koneestariyhdistys (Perust. – Grund. 1941)

• Puh.joht. **Tapio Huuska**
Heikinkuja 10, 94100 Kemi
puh. 050 598 9015

• Varapuh.joht. **Kalle Kostamo**
Perttusenkatu 25, 94600 Kemi
puh. 044 504 7199

• Siht. **Timo Kesti**
Seponkatu 30, 94830 Kemi
puh. 044 099 3900

• Rah.hoit. **Marja-Leena Huuska**
Heikinkuja 10, 94100 Kemi
puh. 041 507 8442

Yhdistys kokoontuu erikseen ilmoitettuna ajankohtana

Nro 008

Keski-Pohjanmaan Koneestariyhdistys – Mellersta Österbottens Maskinmästareförening (Perust. – Grund. 1939)

• Puh.joht. **Lauri Mattila**
Kihutie 15, 68630 Pietarsaari
puh. k. 06 723 4538, t. 040 849 9750

• Varapuh.joht./Rah.hoit. **Teuvo Pietilä**
Runsankäki 4, 68660 Pietarsaari
puh. t. 0204 169 284, 040 585 2284

• Siht. **Esa Jylhä**
Kermatie 4, 67900 Kokkola
puh. k. 040 556 1667, t. 040 779 8508

Nro 009

Keski-Suomen Koneestariyhdistys (Perust. – Grund. 1947)

• Puh.joht. **Pasi Peräsaari**
Hiskinkuja 4, 41160 Tikkakoski
puh. 040 531 7574

• Varapuh.joht. **Hannu Orsilahti**
Kuikantie 322, 41140 Kuikka
puh. 0400 540 493

• Siht. **Tapio Roiha**
Satamakatu 21 A 18, 40100 Jyväskylä
puh. 040 845 6791

• Rah.hoit. **Pekka Raatikainen**
Sääksmäentie 10, 40520 Jyväskylä
puh. 0400 861 208

Kokoukset kuukauden toisena keskiviikkona klo 19.00 Ravintola Sohviassa

Nro 010

Kotkan Konepäällistöyhdistys (Perust. – Grund. 1923)

www.kotkaengineers.fi

• Puh.joht. **Antti Luostarinen**
Vipusenkatu 1, 48700 Kotka
puh. 050 355 2083
antti.luostarinen@keng.fi

• Varapuh.joht./Rah.hoit. **Markku Suni**
Jollapolku 8, 48310 Kotka
puh. 0400 659 578
markku.suni@kymp.net

• Siht. **Jori Spannari**
Kesäniementie 12, 48300 Kotka
puh. 040 539 1008
jori.spannari@ekami.fi

• Rah.hoit. **Jouko Pettinen**
Rotinpää 25, 48300 Kotka
puh. 0400 432 824
jouko.pettinen@keng.fi

Kokoukset talvikuukausien ensimmäisenä
arkitorstaina klo 18.30 kokouspaikka
Ravintola Vausti

Nro 011

Konemestarit ja Energiatekniset KME (Perust. – Grund. 1958)

www.kme.fi

• Puh.joht. **Pertti Roti**
puh. 09 617 3041
pertti.roti@kme.fi

• Varapuh.joht. **Jarmo Lahdensivu**
puh. 045 125 4859
jarmo.lahdensivu@kme.fi

• Siht. **Jari Manninen**
jari.manninen@helen.fi

• Varasiht. **Rami Vaheri**
rami.vaheri@maintpartner.com

• Rah.hoit. **Lasse Laaksonen** (päivätyö)
puh. 040 739 3363
lasse.laaksonen@kme.fi

Yhdistyksen sähköpostiosoitteet ovat
etunimi.sukunimi@kme.fi. Yhdistyksen postiosoite
on Ristolantie 10 A, 00320 Helsinki. Yhdistyksen
yleisistä kokouksista ilmoitetaan ensisijaisesti
Voima ja Käyttö -lehdessä ja www.kme.fi. Mutta
ellei se jostain syystä ole mahdollista, kuukauden
ensimmäisen maanantain Helsingin Sanomissa.

Nro 012

Kuopion Konepäällystöyhdistys (Perus. – Grund. 1899)

• Puh.joht. **Veikko Lappalainen**
Kehvonmäentie 16, 71800 Siilinjärvi
puh. 040 709 7355

• Varapuh.joht. **Mika Kinnunen**
Siikaniemenkatu 11 as 1, 70620 Kuopio
puh. 040 709 7367

• Siht. **Veijo Tolonen**
Lehtoniementie 116 A 25, 70840 Kuopio
puh. 040 709 7336

• Rah. hoit. **Merja Korhonen**
Häntäahontie 33, 70800 Kuopio
puh. 040 709 7198

Kuukausikokoukset talvikuukausina erikseen
ilmoitettuna aikana

Nro 013

Lahden Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

www.lahdenkonemestariyhdistys.fi

• Puh.joht. **Lauri Honkola**
Hepolantie 5, 5540 Villähde
puheenjohtaja@lahdenkone...*

• Varapuh.joht. **Matti Kämi**
Syrjätie 10, 15560 Nastola

• Siht./rah.hoit. **Juha Sinivaara**
Viherlaaksontie 9, 15200 Lahti
puh. 050 554 1177
sihteeri@lahdenkone...*

Kuukausikokoukset tammi-toukokuun ja
syys-joulukuun ensimmäisenä arkistorstaina
klo 19.00 Hotelli Cumuluksessa.
Sähköpostiosoitteiden loppuosa on
*@lahdenkonemestariyhdistys.fi

Nro 014

Mikkelin Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1948)

• Puh.joht. **Seppo Piira**
Suentassu 4, 50150 Mikkeli
puh. 044 735 3726, t. 015 195 3808
seppo.piira@ese.fi

• Varapuh.joht. **Osmo Blom**
Kölikaari 29 D 44, 50170 Mikkeli
puh. 040 564 4829

• Siht. **Tapio Haverinen**
Aurakatu 5 H 59, 50190 Mikkeli
puh. 044 735 3739
tapio.haverinen@ese.fi

• Rah.hoit. **Mika Manninen**
Mukulapolku 3, 50100 Mikkeli
puh. 044 735 3898
mika.manninen@ese.fi

Kuukausikokoukset tammi-, maalisk., touko-,
syys- ja marraskuussa kuukauden ensimmäisenä
arkitiistaina klo 20.00 Ravintola Pruuvu, Mikkeli

Nro 015

Oulun Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1903)

• Puh.joht./siht. **Ari Heinonen**
Hekkalanhdentie 24, 90820 Kello
puh. 040 354 6047
ari.heinonen@ppb.inet.fi

• Varapuh.joht. **Veikko Eerikkilä**
Nokikanantie 2 A 1, 90150 Oulu
puh. 044 330 0241
veke.eerikkila@mail.suomi.net

• Rah.hoit. **Kai Väisänen**
Villentie 5, 90850 Martinniemi
puh. 0500 184 220
kai.vaisanen@dnainternet.net

• Teollisuusjaost. yhdysmies **Hannu Pesonen**
puh. 040 372 882
hannu.w.pesonen@luukku.com

• Laiva-asiamies/Tyött.-kassa-asiamies
Sauli Teräsmö
Kirkkotie 8a C11, 90830 Haukipudas
puh. 040 178 8017
sauli.terasmo@meritaito.fi

Kuukausikokoukset 2018 Oulu laivalla,
Toppilanlaituri 4, 90520 Oulu kello 18:00.
Kokouspäivät: 15.1., 12.2., 16.4., 14.5., 10.9., 8.10. ja
10.12. Maaliskuun ja marraskuun sääntömääräisistä
kokouksista on erillinen ilmoitus.

Kajaanin kerho

• Puh.joht. **Taisto Karvonen**
Koivikoskenkatu 17 A 8, 87100 Kajaani
puh. 0400 278 695

Raahen kerho

• Puh. joht. **Hannu Pesonen**
Toppilansaarentie 3 C 49, 90500 Oulu
puh. 0400 372 882
hannu.w.pesonen@luukku.com

Nro 016

Pargas Maskinbefälsförening (Perust. – Grund. 1925)

www.pargasmaskinbefal.fi

• Ordf. **Tage Johansson**
Skogsuddevägen 8, 21600 Pargas
tel. hem 044 458 0425, 040 845 8042

• Viceordf./kassör **Jan-Erik Söderholm**
Skepparvägen 35, 21600 Pargas
tel. 040 753 0554
jan-erik.soderholm@parnet.fi

• Sekr. **Berndt Karlsson**
Tervsundsvägen 150, 21600 Pargas
tel. 040 735 2182
berndtkarlsson3@gmail.com

Nro 017

Porin Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1894)

• Puh.joht. **Pasi Kaija**
Setäläntie 16, 29200 Harjavalta
puh. 0400 466 513
pasi.kaija@satshp.fi

• Varapuh.joht. **Jorma Elo**
Kivenhakkaajankatu 33, 28130 Pori
puh. 050 586 3528

• Siht./Rah.hoit. **Timo Kuosmanen**
Aittaluodonkatu 4 E 43, 28100 Pori
puh. 0400 439 995
timo.kuosmanen@fortum.com

• Laiva-asiamies **Pertti Venttinen**
Hiekkapellontie 18, 28610 Pori
puh. 0400 556 345
pventtinen@gmail.com

Kokoukset tammi-toukokuun ja syys-joulukuun
aikana joka kuukauden toisena keskiviikkona klo
18.30 Porin Klubilla, Eteläranta 10. Vuosikokous
huhtikuussa ja vaalikokous joulukuussa

Nro 018

Rauman Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1926)

www.rkpy.fi

• Puh.joht. **Kari Sinikallas**
Kourulantie 541, 26560 Kollaa
puh. 044 377 5031
kari.sinikallas@tvo.fi

• Varapuh.joht. **Anitta Heikura**
Mäkitie 6 A 2, 26840 Kortela
puh. 044 455 8040
eaheikura@gmail.com

• Siht. **Mervi Fagerström**
Jepyrte 17, 26200 Rauma
puh. 044 533 8371
mervi.fagerstrom@tvo.fi

• Rah.hoit. **Petteri Uutela**
Hakapolku 4, 27100 Eurajoki
puh. 050 517 2271
petteri.uutela@tvo.fi

Kuukausikokoukset pidetään talvikuukausina erikseen ilmoitettavana ajankohtana. Kokouksien ajankohdat ilmoitetaan yhdistyksen kotisivuilla.

Nro 019

Savonlinnan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1933)

• Puh.joht. **Esa Pekkinen**
Vipusenkatu 5 B 20, 57200 Savonlinna

• Varapuh.joht. **Juha Puurtinen**
Tottinkatu 2 B 16, 57130 Savonlinna
puh. 050 599 6541

• Siht./rah.hoit. **Veijo Anttonen**
Kangasvuokontie 21 C 27, 57220 Savonlinna
puh. 0400 847 720

Kokoukset pidetään erikseen ilmoitettavana ajankohtana

Nro 020

Tampereen Konemestarit ja Insinöörit (Perust. – Grund. 1937)

• Puh.joht. **Pentti Aarnimetsä**
Tieteenkatu 6 A 74, 33720 Tampere
puh. 040 758 9869
pentti.aarnimetsa@gmail.com

• Varapuh.joht. **Martti Nupponen**
Porrasalmenkuja 4 A 11, 33410 Tampere
puh. 050 522 0730

• Siht. **Eero Kilpinen**
Ahvenisjärventie 22 C 42
33720 Tampere
puh. 050 545 5765
eero.kilpinen@tpnet.fi

• Rah.hoit. **Joachim Alatalo**
puh. 050 345 1052

Kuukausikokoukset pidetään erikseen ilmoitettavana ajankohtana

Nro 021

Turun Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1874)

www.tkpy.fi

• Puh.joht. **Jukka Lehtinen**
Somersojantie 13, 21220 Raisio
puh. 040 4854269
j.a.lehtinen@pp.inet.fi

• Varapuh.joht. **Harri Piispanen**
Kattarakatu 3, 21260 Raisio
puh. 050 445 9932
harri.piispanen@suomi24.fi

• Siht./jäsenkirjuri **Heimo Kumlander**
Betanankatu 2 as. 16, 20810 Turku
puh. 040 593 4021
heimo.kumlander@elisanet.fi

• Rah.hoit. **Ismo Sahlberg**
puh. 050 454 2437
ismo.sahlberg@fortum.com

• Huoneistoasiat **Reima Angerman**
Kokkokatu 44, 20100 Turku
puh. 0400 417 757
reima.angerman@icloud.com

• Huvitoimikunta **Jarmo Mäkinen**
Tikkumäenkuja 2 A 10, 20300 Turku
puh. 050 512 3222
jarmo.makinen1946@gmail.com

Yhdistyksen kokoukset pidetään joka kuukauden ensimmäisenä arkitorstaina (syys–toukokuu) klo 19.00 yhdistyksen huoneistossa Puutarhakatu 7 a as. 2, 20100 Turku. Helmikuun kuukausikokous on yhdistyksen vuosikokous ja joulukuun kokous on vaalikokous. Keskusteluterho Ikäveljet kokoontuvat parittomien viikkojen tiistaina (syys–toukokuussa) klo 11.00–12.30. Yhdistyksen sähköposti on tkpy@tkpy.fi ja kotisivut www.tkpy.fi. Yhdistyksen tilinumero on FI75 5710 0420 3995 29 (vuokrat, lahjoitukset yms., ei osallistumismaksuja). Huvitoimikunnan tilinumero on FI53 5710 0420 3995 37, tähän maksetaan kaikki osallistumismaksut.

Nro 022

Vaasan Konemestariyhdistys – Vasa Maskinmästareförening (Perust. – Grund. 1911)

• Puh.joht./ordf. **Timo Leppäkorpi**
puh. 050 530 3330

• Varapuh.joht. **Keijo Laitinen**
puh. 040 841 9156

• Siht./sekr. / rah.hoit./kassör
Veli-Pekka Uitto
puh. 050 540 5431

• Laiva-asiamies **Timo Leppäkorpi**

Yhdistys kokoontuu talvikuukausina kuukausikokouksiin neljä (4) kertaa: -syyskuussa, -joulukuussa, kuukausi/vaalikokous, -helmikuussa, kuukausi/vuosikokous sekä toukokuussa, em. kokoukskuukausien ensimmäisenä arkitorstaina, ellei toisin ilmoiteta. Kokouspaikka: Hotelli Teklan ravintola Brando, Palosaarentie 58, klo 18.00

Föreningen har månadsmöten fyra (4) gånger under vinterhalvåret: -september, -december/valmäte, -februari/årsmöte, samt maj. Månadsmöten hålles första helgfria torsdagen, om inte annan meddelas. Mötesplats Hotelli Tekla, restaurang Brando, Brändövägen 58, kl. 18.00

Nro 023

Julkisen alan merenkulku-, erikois- ja energiatekniset JAME (Perust. – Grund. 1950)

www.jame.fi

• Puh.joht. **Tapio Wallin**
Uudenmaantie 22–24 as. 5, 04410 Järvenpää
puh. 050 567 0191
twallin@welho.com

• Varapuh.joht. **Tommi Nilsson**
Suomenlinna C 52 A 1, 00190 Helsinki
puh. 040 507 6454

• Siht. **Kari Virtanen**
puh 0400 825 882
virta.kavi@gmail.com

• Rah.hoit. **Hannele Haaranen**
Kalliopohjantie 5 E 50, 04300 Tuusula
puh. 0500 631 155

Turun kerho

• Puh.joht. **Mauno Hasunen**
Siltavoudinkatu 1 as. 19, 21200 Raisio
puh. 050 511 0077

Vaasan kerho

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan Voima ja Käyttö -lehdessä

Nro 024

Loviisan Voimalaitosmestarit (Perust. – Grund. 1974)

• Puh.joht. **Pekka Vainio**
Pohjolantie 46, 04230 Kerava
puh. 040 483 8470

• Varapuh.joht. **Timo Järvimäki**
Reitsaarentie 41, 48910 Kotka
puh. 041 436 6017
timo.jarvimaki@fortum.com

• Siht. **Markku Sopanen**
Kuovintie 2, 49220 Siltakylä
puh. 040 775 3508

• Rah.hoit. **Pekka Tahvanainen**
Runar Schildtintie 18, 07920 Loviisa
puh. k. 019 509 035, t. 019 550 4112

Nro 025

Ålands energi och sjöfartstekniska förening ÅESF (Perust. – Grund. 1942)

www.maskinisterna.ax

• Ordf. **Hans Palin**
Ljungvägen 4, 22100 Mariehamn
tel. 040 723 7220
ordforande.aesf@aland.net

• Viceordf. **Ole Ginman**
Musterivägen 2, 22410 Godby
tel. 0500 566 503

• Kassör **Thomas Strömberg**
Segelmakargatan 11 A 11, 22100 Mariehamn
tel. 018 15 572

Om ej Strömberg är anträffbar, kontakta Hans Palin. Månadsmöte den andra tisdagen i månaden kl. 19.30 i Hotell Arkipelag. Inga möten juni, juli, augusti

Nro 026

Kokkolanseudun konemestarit (Perust. – Grund. 1974)

• Puh.joht. **Järvinen Tapio**
Raksonatie 18, 67700 Kokkola
puh. 050 334 3810

• Varapuh.joht. **Kalliokoski Tomi**
Kahvikuja 12, 67600 Kokkola
puh. 040 172 6003

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO – FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND

• Siht. **Niemonen Veli**
Markusbackantie 303, 68410 Alaveteli
puh. t. 864 8577 tai 050 386 2805

• Rah.hoit. **Similä Sami**
Vesakkotie 1, 67700 Kokkola
puh. 050 403 2400

Nro 027

Pohjois-Karjalan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1987)

• Puh.joht. **Jukka Ahtonen**
Rauhankatu 37, 80100 Joensuu
puh. 050 412 1050

• Varapuh.joht. **Pertti Tuhkanen**
puh. 040 735 8286

• Siht. **Seppo Luostarinen**
Pajatie 14, 80710 Lehmo

• Rah.hoit. **Jorma Taivainen**
Opotantie 5, 80230 Joensuu
puh. 0400 661 680

Nro 029

Luotsikutterinkuljettajat – Lotskutterförarna (Perust. – Grund. 1989)

• Puh.joht./ordf. **Kari Nyholm**
Aleksis Kiven katu 33 A, 00520 Helsinki
puh.050 464 8145
kari.nyholm@finnpilot.fi

• Varapuh.joht./viceordf. **Teemu Kouri**
Talomäenkatu 14, 20810 Turku
puh. 044 569 0065

• Siht. **Aki Tarkia**
puh. 050 347 1735

• Rah.hoit. **Ari Pöyhtäri**
Lassentie 7, 68100 Himanka

Mikokatu 8 A, 7. krs
00100 Helsinki / Helsingfors
www.konepaallystoliitto.fi

Talous / ekonomi
Jäsenasiat / medlemsärenden
Gunne Andersson
09 5860 4815

**Toiminnanjohtaja /
verksamhetsledare**
Robert Nyman
09 5860 4813, 050 454 2767

Asiantuntijat – Sakunniga
Joachim Alatalo
09 5860 4812, 050 345 1052
Päivi Saarinen
09 5860 4811, 040 525 7805

Sami Uolamo
09 5860 4810, 043 824 3099

etunimi.sukunimi@konepaallystoliitto.fi
fornamn.efternamn@konepaallystoliitto.fi

JULKIS- JA YKSITYISALOJEN TYÖTTÖMYYSKASSA – JYTK OFFENTLIGA- OCH PRIVATA SEKTORNS ARBETSLÖSHETSKASSA- JYTK

Asemamiehenkatu 4 /
Stationskarlsgatan 4
00520 Helsinki / Helsingfors

Neuvonta / Info 020 690 871

Fax 020 789 3872

Puh.palvelu / tel.service
020 690 069
(arkisin / vardagar klo. 9.00–15.00)

kassa@jytk.fi

www.jytk.fi

TOIMISTO TIEDOTTAÄ / BYRÅN MEDDELAR

Merimiespalvelutoimisto:
puh. 09 668 9000

Merimieseläkekassa:
puh. 010 633 990

Uudenmaankatu 16 A
00120 Helsinki

www.merimieselakekassa.fi

Kela
Merimiehen sosiaaliturva ja
sairausvakuutus
www.kela.fi/merimiehet

Sjömansservicebyrå:
tel. 09 668 9000

Sjömanspensionskassan:
tel. 010 633 990

Nylandsgatan 16 A
00120 Helsingfors

www.sjomanspensionskassan.fi

FPA
Infopaket om sjukförsäkring av sjöman
www.kela.fi/web/sv/-/nytt-infopaket-om-
sjukforsakring-av-sjoman



Posti Green

Sjöfartens Dag

MARITIME DAY

Feb 2018

PROGRAM

Thursday 24 May 2018 at Alandica, Mariehamn

From 0800 hrs coffee & registration

0900 - 1800 hrs EXHIBITION

	STORA SALEN	AUDITORIET	RYSSÖ
	DNV-GL Seminar - Technical to Cyber	Registration and updated program www.sjofart.ax facebook.com/alandssjofart instagram.com/maritimedayaland	
0900 - 1045	Noise and vibration in ships – still hot topic Stian Andreassen – DNV GL, Noise and Vibration	Ålands landskapsregering-Sjöfarten i framkant	Wärtsilä seminar
1000 - 1045	Costly failures in propulsion, machinery design, installation and operation Johan J. Iseskär – DNV GL, Machinery and Systems	Inledning Minister Mats Perämaa, Ålands landskapsregering Ramverk för den nya sjöfarten , Tuomas Routa, VD, Trafi, Finland Elektrifiering inom färjetrafiken , Mats Rosin, VD, Finnferries, Finland	Enabling sustainable societies with smart technology Clean environment is a society without emissions. Energy intelligence, a way of securing a sufficient energy supply
1100 - 1145	Deal with threats in the digitalizing world Patrick Rossi – DNV GL, Cyber Security Service Manager & Certified Ethical Hacker	Framtidens sjöfart införs först kring Åland – EfficientFlow-projektet , Håkan Heurlin, projektledare, Sjöfartsverket, Sverige Shipping policy in the global context , Martin Dorsman, Secretary General, ECSA	Digital Transformation Smart marine and Smart energy ecosystems. The Autonomous Ships role in the in the Marine Industry
LUNCH BREAK <small>(at Arkipelag opposite of the venue free for registered exhibitors and delegates)</small>			
	Alandia Marine - Autonomous vessels	Ålands Sjöfart - RoPax & ferry	Exhibitor - speakers corner
1300 - 1345	Opening and welcome , Jan Linnell, Alandia Marine Redefining Shipping , Oskar Levander, SVP Concept & Innovation, Rolls-Royce Marine	Varvsmarknaden i Kina , Torbjörn Helmfrid, Sale & Purchase, Clarksons Platou (Swe) Nybyggnation i Kina , Jan Hanses, VD Viking Line LNG framtidens bränsle? Martin C. Pettersen, Tech. Spec, Skangas	Alnab, Carus, Svenska Chris-Marine, Deltamarin
1400 - 1445	Unmanned ships - Legal Challenges & Developments , Henrik Ringbom, Professor at Scandinavian Institute of Maritime Law	The largest passenger port in the world , TBN, Port of Helsinki Kommunikation & samarbete - sjöfart, politik & media , Magnus Ehrenberg, Founder&President, Ehrenberg Sørensen Kommunikation	MAN diesel & turbo, Marioff Corporation, Oy Lars Krogius Safetygruppen, SSPA Sweden, Zenitel Finland
1500 - 1545	Unmanned Ships - The new ecosystem of sea freight , Magnus Gustafsson, docent and Mika Viljanen, professor, Åbo Akademi University	Rederipresentationer Godby Shipping, Dan Mikkola, VD Rederi Ab Eckerö Viking Line, Johanna Boijer-Svahnström, VP Prisutdelningar Ålands Sjöfart & Rederierna i Finland	Brunvoll, GreenOil, Insatech - Parker Kittiwake, Insatech Marine, Jets, Metizoft, Septor
1600 - 1645	Maritime Cyber Risks - Where should we focus? Lars Jensen, CEO, CyberKeel Summary and close of seminar		Afternoon cocktail and networking in the exhibition area (free for registered participants)
1700		Mercy Ships Fundrasing Auction in the exhibition area	
From 1800 hrs - Drop-in COCKTAIL & MINGLE DINNER Indigo Restaurant (for registered participants)			

Organizer



In co-operation with

