

Voima Käyttö & Kraft Drift

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu • 1/2020



Työmarkkinaneuvotteluihin on saatava rotia! s. 4

**Talousnäkymät harvinaisen normaalit
– palkankorotuksia tarvitaan inflaation
piristämiseksi s.7**

Voima & Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäällystöliiton ammatti ja tiedotuslehti

114. vuosikerta

Pääkirjoitus	3
Puheenjohtajan palsta.....	4
Liiton TES-neuvottelut jatkuvat tiivisti liittokokousvuoden alussa	
Förbundets kollektivavtalsförhandlingar pågår intensivt under början av förbundsmötesåret	4
Sähkön hankinta ja kulutus, joulukuu 2019	5
Talousnäkymät harvinaisen normaalit - palkankorotuksia tarvitaan inflaation piristämiseksi	6
Skl järjesti yhdessä Ammattiliitto Pron kanssa energia-alan toimihenkilöiden infotilaisuuksia ympäri Suomea	7
Tuoreen varustamobarometrin mukaan merenkulku- ja varustamoalan noususuhdanne näyttää olevan päättymässä	8
Dystrare utsikter inom sjöfarten enligt den senaste rederibarometern	9
Energiatollisuuden sähkötilastot 2019	10
Teollisuuden liikevaihto kasvoi marraskuussa	11
Työttömien työnhakijoiden määrä lisääntyi joulukuussa	12
Carnival Mardi Gras laskettiin vesille Meyer Turun telakalla ...	12
Antalet arbetslösa arbetssökande ökade i december.....	13
Suomen Konepäällystöliitto ry: jäsenvakuutus	14
Finlands Maskinförbundet rf:s medlemsförsäkring	15
VÄYLÄ: Mikä muuttui merenkulussa yhdessä vuosikymmenessä?	16
Turun ensimmäinen ro-ro-yhteys Rotterdamiin avautuu tammikuussa	17
Suomalaisyrittäjä Fluid Intelligence aikoo puolittaa jäteöljyn määrän teollisuudessa ja logistiikassa	18
Laivat muuttuvat koska maailma muuttu	20
Fartygen förändras för att världen förändras	21
Voima & Käyttö 70 vuotta sitten	22
KME ry:n vaalikokous pidettiin itsenäisyyspäivänä	22
Climeon i omfattande samarbete med Viking Line.....	23
Uusi suurhanke selvittää biomassan ja jätteiden hyödyntämistä kestävässä sähköntuotantoon	24
Nytt storprojekt i hållbar elproduktion med biomassa och avfall.....	24
"Hanskat tippui"	25
Historik över strejker och deras betydelse för samhället	25

• Etukannen kuva: Tomas Strömberg •



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

Ann-Katrin Viertola
puh. (09) 5860 4815
ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi

Ilmoitusmarkkinointi

Suomen Konepäällystöliitto
puh. (09) 5860 4813, gsm 050 454 2767
robert.nyman@konepaallystoliitto.fi

Taitto / suunnittelu

Punamusta Medialogistiikka

Painopaikka

Hämeen Kirjapaino Oy

Ilmestymis ja aineistopäivät 2020

Nro	Teemat	Aineiston varaus	Ilmestyy
1	Energia ja kunnossapito	17.01.20	11.02.20
2	Laivatekniikka	23.03.20	21.04.20
3	Turbiini ja kattilalaitos	01.06.20	30.06.20
4	Sähkö ja automaatio	14.08.20	08.09.20
5	Laiva-automaatio	14.09.20	13.10.20
6 & 7	Energian tuotanto ja opiskelijatoiminta	23.10.20	17.11.20

Från och med 1 januari 2020 är den nya undre gränsvärdet för svavel i fartygsbränsle 0,5 %	26
Beskattning av sjöarbetsinkomst.....	27
JAME ry piti vaalikokouksensa joulukuussa	29
Beskattning av sjöarbetsinkomst.....	27
Merenkulkualan insinöörikoulutus alkaa Turussa, Aboa Maressa, syksyllä 2020.....	29
M/S Finlandian koneosaston virkistätymispäivät Tallinnassa 7.-9.9. & 19.-21.9.2019	29
Työntekijä puhalsi 1.71 promillea	30
Jäsenpalsta	31
Ammattihakemisto	33
Jäsenyhdistykset	36



Liiton TES-neuvottelut jatkuvat tiiviisti liittokokousvuoden alussa

Neuvoitteluita liiton jäsenten eri työehtosopimusehdoista käydään tammi- helmikuussa tiivistä monessa eri kokoonpanossa ja eri pöydissä. Valitettavasti energiateollisuuden toimihenkilöiden työehtosopimusneuvotteluissa työntajilla ei ollut minkäänlaisia haluja käydä aitoja liittokierrosneuvotteluja rakentavassa hengessä. Tämän vuoksi jouduimme yhdessä Ammattiliitto Pron kanssa jättämään lakkovaroituksen. Liiton kotisivulta (www.konepaallystoliitto.fi) löytyy tarkempaa tietoa mm. lakon laajuudesta ja sivulle toimitetaan jatkossa tietoa siitä miten neuvottelutilanne etenee. Tällä hetkellä neuvottelut jatkuvat valtakunnansovittelijan luona.

OECD:n viime vuoden marraskuun lopussa julkaisemaan tiedotteen mukaan maailmantalous kasvaa tällä hetkellä hitaammin kuin kertaakaan vuonna 2008 alkaneen finanssikriisin. Tämän johdosta on hyvin tärkeää, että talven ja kevään TES-

neuvotteluissa pidetään huolta siitä, että työssäkäyvien kansalaisten ostovoima säilyy tai jopa paranee, jotta kotimaisten tavaroiden ja palvelusten kysyntä ei laske.

Suomen Konepäällystoliiton 45:s liittokokous pidetään Tampereella 25-26.4.2020. Tänä vuonna liittokokous, liiton nykyinen ja tuleva hallitus sekä liiton toimisto käy keskusteluita ja tekee päätöksiä siitä, miten ja missä muodossa konepäällystön laadukas edunvalvonta ja jäsenpalvelu hoidetaan 2020-2030 luvulla.

Uusi mobiilijäsenkortti on toimiston tulleiden viestien mukaan otettu myönteisesti käyttöön jäsenten keskuudessa ja jatkossa tätä mobiilisovellusta voidaan varmaan hyödyntää monipuolisemmin liiton jäsenpalvelussa.

Toivotan lehden lukijoille oikein hyvää alkanutta vuotta!

Förbundets kollektivavtalsförhandlingar pågår intensivt under början av förbundsmötesåret

Under januari och februari månad för förbundet aktivt förhandlingar gällande många av de kollektivavtal som förbundets medlemmarnas tillämpar i sina arbetsförhållanden. Vid de kollektivavtalsförhandlingar som gäller Energibranschens tjänstemän hade arbetsgivarna tyvärr inte denna gång visat något äkta intresse att föra konstruktiva förbundsvisa förhandlingar. Finlands Maskinbefälsförbund och Fackförbundet Pro var därför tvungna att lämna strejkvarsel. På förbundets hemsida (www.konepaallystoliitto.fi) finns närmare information om b.l.a. strejkens omfattning och där hittas även i fortsättning information om förhandlingsläget. För tillfället fortsätter förhandlingarna på riksförlikningsmannens byrå.

Enligt den information som OECD publicerade i slutet av november förra året är tillväxten inom världsekonomin mycket långsam för tillfället. Det

är därför mycket viktigt att man i vinterns och vårens kollektivavtalsförhandlingar ser till att löntagarnas köpkraft bibehålls eller t.o.m. förbättras för att efterfrågan på inhemska varor och tjänster inte minskar.

Finlands Maskinbefälsförbund håller sitt 45:te förbundsmöte i Tammerfors 25-26.4.2020. Förbundsmötet, den nuvarande och den kommande styrelsen samt förbundets byrå för diskussioner och gör beslut i år om hur maskinbefäls kvalitativ intressebevakning och medlemsservice ombesörjs på 2020-2030 talet.

På basen av den information som byrån erhållit har det nya mobilmedlemskortet fått ett positiv feedback av medlemmarna och i fortsättning kan mobilmedlemskortet säkert användas mångsidigare vid förbundets medlemsservice.

Jag önskar alla tidningens läsare en riktigt god fortsättning på år 2020



PUHEENJOHTAJAN PALSTA

Työmarkkina- neuvotteluihin on saatava rotia!

ARVOISAT SUOMEN KONEPÄÄLYSTÖLIITON JÄSENET
HYVÄÄ ALKANUTTA VUOTTA 2020!

Vuoden alku on lähtenyt tiiviiden ja vaikeiden työmarkkina-
neuvotteluiden merkeissä energiateollisuuden toimihenkilö-
sopimuksen umpeutuessa 31.1.2020.

Kuten hyvin oli ennakoitavissa Sipilän hallituksen aikana
pakkolain uhalla 2016 tulleet ns. kiky-tunnit ovat aiheuttaneet
Suomalaisessa kolmikantaneuvottelujärjestelmässä vakavan työ-
markkinahäiriön!

Energiateollisuuden sopimuksessa työnantajan halu siirtää
em. lisätunnit erillisestä allekirjoituspöytäkirjasta suoraan TES-
tekstiin ja muu haluttomuus neuvotella ja käydä todellisia liit-
tokierrosneuvotteluja johtivat työtaisteluvaroituksen (alkaen
1.2.2020) jättämiseen energiateollisuuden toimihenkilösopi-
muksen osalta!

Työnantajien perusteluiden mukaan voisi tehdä johtopäätök-
sen, että energia-alan yhtiöiden menestys ja kilpailukyky perus-
tuu edellä, kuulun mukaisesti ilmaistytöihin! Tämä tuntuu usko-
mattomalta, kun katsoo yhtiöiden voitollisia tuloksia ja vuosi-
kertomuksia!

Valtakunnansovittelijalla ja valtakunnansovittelijatoimistolla on
tärkeä rooli työmarkkina-neuvotteluissa. Nykyisen valtakunnan-
sovittelijan Vuokko Piekkalan ennakkoon julkisuudessa antamat
lausunnot sekä rajaukset sovittelun lopputuloksesta on ollut viime
aikoina kovasti esillä ja herättäneet ansaittuja sekä perusteltuja ky-
symyksiä nykyjärjestelmän toimivuudesta.

Mieleen nykyiseen menoon verrattuna tu-
lee vanhan koulukunnan sovittelija Juhani Sa-
loniuksen ansiokas toiminta objektiivisena ja
tasapuoliseen kohteluun pyrkivänä sovittelijana.
Silloin sovittelijaa arvostettiin sekä kunni-
oitettiin ja järjestelmä toimi sille instituutiona
kuuluvalla tavalla. Arvostus ja kunnioitus tu-
lee ansaita se ei tule pelkän nimityksen myötä!

Energia-alan neuvottelut on tätä kirjoitettaessa
aloitettu vt. valtakunnansovittelija **Jukka Ahtela-**
lan toimesta. ■

Hyvää loppuvuotta 2020!

Pertti Roti
Puheenjohtaja
Suomen Konepäälystöliitto

Fason bör fås i arbetsmarknads- förhandlingarna!

BÄSTA FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND MEDLEMMAR

Arets början har startat i besvärliga och intensiva arbets-
marknadsförhandlingars tecken då bl.a. energibranschens
tjänstemannaavtal är i kraft t.o.m. den 31.1.2020.

Såsom det var enkelt att förutse har konkurrensavtalsstimmar
orsakat en allvarlig störning i de finska trepartsförhandlingsyste-
met och de arbetsmarknadsförhandlingar som för tillfället förs
inom flera olika branscher. Konkurrensavtalets tilläggstimmar
var en följd av de hotande tvångslagarna som Sipiläs regering
förde fram.

Arbetsgivarnas önskemål att flytta de ovan nämnda tilläggs-
timmarna från underskriftsprotokollet direkt i kollektivavtalstex-
ten och ovilja att föra genuina branschrelaterade kollektivavtals-
förhandlingar medförde att strejkvarsel gavs (fr.o.m. 1.2.2020).

På basen av arbetsgivarnas motiveringar är slutsatsen att fram-
gång och konkurrenskraften för energibranschens företag base-
rar sig på ovan nämnda gratis arbetstimmar vilket verkar otroligt
då man granskar företagets vinstresultat och årsberättelser!

Riksförlikningsmannen och riksförlikningsmannens byrå har en
viktig roll inom arbetsmarknaden. De utlåtanden och synsätt på
begränsningar i förlikningarnas slutresultat som riksförliknings-
man V. Piekkala fört fram i offentligheten har varit mycket på ta-
peten under den senaste tiden och väckt berättigade frågor om
vårt nuvarande förlikningssystemets funktionalitet. Då man jämför

den nuvarande riksförlikningsmannens förfarandet är det med saknad man kommer ihåg
det objektiva och jämlika bemötande utan några
förutfattade synpunkter som framfördes av
den gamla skolans riksförlikningsman Juhani
Salonius. Då uppskattades och respekterades
förlikningsmannen och förlikningssystemet
fungerade på det ändamålsenliga sätt för vilket
instansen skapats. Uppskattning och respekt
bör förtjänas, det erhålls inte endast på basen
av en utnämning!

Energibranschens förhandlingar har då det
skrivs påbörjats under tillförordnad riksför-
likningsman **Juhani Ahtelas** ledning. ■

En god fortsättning på detta år!

Pertti Roti
Ordförande
Finlands Maskinbefälsförbund



SÄHKÖN HANKINTA JA KULUTUS,

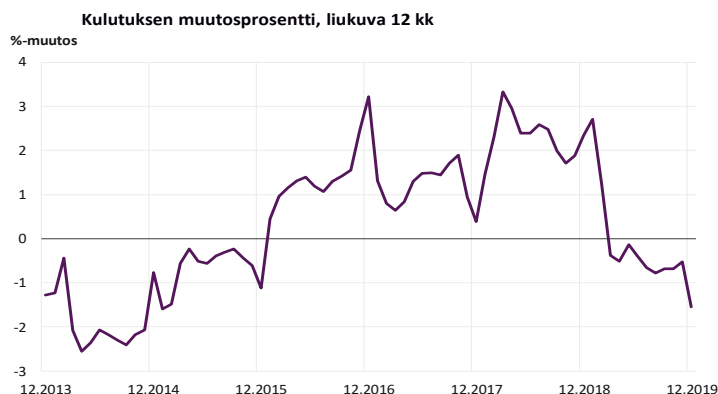
joulukuu 2019

Kulutus ja sen muutokset edelliseen vuoteen verrattuina:

GWh %

joulukuu
vuoden alusta
viimeiset 12 kk

7788 -6,9
86098 -1,5
86098 -1,5



	2018			2019		
	GWh	Osuus-%	Muutos-%	GWh	Osuus-%	Muutos-%
joulukuu						
KULUTUS	8368	100,0	3,9	7788	100,0	-6,9
TUOTANTO	6639	79,3	1,5	6384	82,0	-3,8
vesivoima	964	11,5	-26,6	1235	15,9	28,1
tuulivoima	463	5,5	-18,3	705	9,1	52,4
aurinkovoima	0	0,0	8,8	1	0,0	183,2
ydinvoima	2072	24,8	0,3	2083	26,7	0,5
lämpövoima	3140	37,5	21,0	2361	30,3	-24,8
yhteistuotanto	2738	32,7	18,2	2211	28,4	-19,2
erillistuotanto	402	4,8	44,2	149	1,9	-62,8
NETTOTUONTI	1728	20,7	14,4	1404	18,0	-18,8
vuoden alusta						
KULUTUS	87452	100,0	2,3	86098	100,0	-1,5
TUOTANTO	67516	77,2	3,8	66056	76,7	-2,2
vesivoima	13137	15,0	-10,1	12290	14,3	-6,5
tuulivoima	5839	6,7	21,8	5987	7,0	2,5
aurinkovoima	90	0,1	106,7	178	0,2	97,4
ydinvoima	21881	25,0	1,4	22926	26,6	4,8
lämpövoima	26569	30,4	10,7	24675	28,7	-7,1
yhteistuotanto	21821	25,0	5,3	22044	25,6	1,0
erillistuotanto	4748	5,4	44,6	2631	3,1	-44,6
NETTOTUONTI	19936	22,8	-2,4	20042	23,3	0,5
viimeiset 12 kk						
KULUTUS	87452	100,0	2,3	86098	100,0	-1,5
TUOTANTO	67516	77,2	3,8	66056	76,7	-2,2
vesivoima	13137	15,0	-10,1	12290	14,3	-6,5
tuulivoima	5839	6,7	21,8	5987	7,0	2,5
aurinkovoima	90	0,1	106,7	178	0,2	97,4
ydinvoima	21881	25,0	1,4	22926	26,6	4,8
lämpövoima	26569	30,4	10,7	24675	28,7	-7,1
yhteistuotanto	21821	25,0	5,3	22044	25,6	1,0
erillistuotanto	4748	5,4	44,6	2631	3,1	-44,6
NETTOTUONTI	19936	22,8	-2,4	20042	23,3	0,5

Talousnäkymät harvinaisen normaalit - palkankorotuksia tarvitaan inflaation piristämiseksi

Talouskehitys näyttää tällä hetkellä ehkä normaalimmalta kuin edellisellä vuosikymmenellä kertaakaan. Globaalia finanssikriisiä ja pitkittynyttä eurokriisiä seurannut kasvupyrähdys on ohi, mutta uutta taantumaakaan ei ole näköpiirissä. Palkansaajien tutkimuslaitos ennakoii ensi vuodelle reilun prosentin kasvua.

Viime vuonna pelättiin maailmantalouden kasvun hidastuvan ja jopa taantumun uhalta peloteltiin. Suomessa työnantajat tietenkin silti loivat ahkerasti uhkakuvia palkkakerroksen alla.

Oli uhkakuvissa jotain perääkin, sillä Yhdysvallat ja Kiina nokittelivat toisiaan kauppasodassa. Saksa puolestaan rimpui taantumun reunalla. Nämä tekijät eivät kuitenkaan juuri heijastuneet maailmantalouden tai Suomen kasvuun.

Nyt uhkakuvat alkavat väistyä. Yhdysvallat ja Kiina pääsivät heti tämän vuoden alussa kauppasopuun. Maailmantalouden näkymät ovat piristyneet. Suomessakin valtiovarainministeriö korjasi pidemmälle ulottuvaa kasvuennustettaan ylöspäin. Uutta talousbuumia ei sentään ole näköpiirissä, mutta vakaata kasvua on.

VANHAT TOTUUDET MURTUVAT

vanhat totuudet palkankorotusten ja työtömyyden välisestä yhteydestä ovat murtuneet. Aiemmin ajateltiin, että matala työtömyys lisää palkankorotusvaatimuksia, jotka myös toteutuvat kohonneen neuvotteluvoiman ansiosta. Monissa maissa, Suomi mukaan lukien, työtömyys lähentelee ennätysalhaisia lukemia. Palkkakehitys ei silti ole erityisesti piristynyt.

Miksi näin? Asiaan ei löydy tyhjentävää selitystä. Syitä on varmasti monia: globalisaatio, automatisaatio, talouskuri, lainsäädäntöheikennykset jne. Yhteistä näille on, että ne kaikki ovat heikentäneet palkansaajien asemaa.

Palkankorotuksilla on edelleen yhteys inflaatioon. Euroopan keskuspankki on osittain matalien palkankorotusten joh-



dosta epäonnistunut kahden prosentin inflaatiotavoitteessaan. Esimerkiksi Suomessa inflaatio on viimeksi ollut yli kaksi prosenttia vuonna 2012 eli kahdeksan vuotta sitten. Euroopan keskuspankin edellinen ja nykyinen pääjohtaja ovat vaatineet ayliikkeen vahvistamista ja korkeampia palkankorotuksia nimenomaan siksi, että se saavuttaisi inflaatiotavoitteensa.

Suomen Pankin ulostulot palkkamaltista ja kustannuskilpailukyvyyn parantamisesta ovat tässä valossa erikoisia. Keskuspankin ensisijainen tavoite on vajaan kahden prosentin inflaation saavuttaminen Suomessakin – ei kustannuskilpailukyvyyn ikuisen parantaminen. Korkeammat palkankorotukset edesauttavat inflaatiotavoitteen saavuttamista täälläkin.

TALOUSKURIN IDEAA HAASTETAAN

Vaikka maailmantalouden ja Suomen ta-

lousnäkymät ovat vakaat, piilee niissä aina riskejäkin. Maailmalla ollaan huolissaan kehittyvien talouksien velkaantumisesta. Vaikka julkisen sektorin velkaantumisesta puhutaan paljon, riskit ovat kertyneet nimenomaan yksityisen sektorin velkaantumisen kautta. Suomessa velkaantumisen vauhti on tällä hetkellä maltillisempaa, mutta kotitalouksien velka rikkoo kaikkien aikojen ennätyksiä. Kotitaloudet ovat siis aiemmin velkaantuneet paljon.

Näköpiirissä on, että korot pysyttelevät Euroopassa vielä pitkään nollan tuntumassa. Näin ollen kotitalouksien velkarasitus pysyy maltillisena, eikä suurempia ongelmia synny. Jos kuitenkin jostain syystä korot nousevat tai kotitalouden leikkaavat voimakkaasti kulutustaan, voi talous ajautua nopeastikin taantumaan.

Euroopassa pitkään vallinnutta talouskurin ajatusta onkin alettu haastaa kan-

SKL järjesti yhdessä Ammattiliitto Pron kanssa energia-alan toimihenkilöiden infotilaisuuksia ympäri Suomea

sainvälisten instituutioiden puolelta. Esimerkiksi Euroopan keskuspankki on peräänkuuluttanut aktiivisempaa finanssipolitiikkaa, jos uusi taantuma uhkaa. Selvää on, että keskuspankit eivät enää voi harjoittaa korkoelvytystä korkoja lasquemalla. Toivottavasti Suomessakin opitaan suhtautumaan finanssipolitiikkaan myönteisemmin. Palkankorotuksistaan ei varmasti haittaa olisi velkaantumisen vähentämisessä.

YRITYKSET INVESTOIVAT HEIKOSTI

Suomessa yritykset ovat investoineet huonosti etenkin koneisiin ja laitteisiin. Kiinteissä investoinneissa olemme jääneet pahasti jälkeen esimerkiksi Ruotsista, mutta myös EU:n keskiarvosta.

Tämä on huolestuttavaa, mutta aivan looginen seuraus kiky-sopimuksesta. Kiky-sopimus esitettiin kolmiloikkana, jossa kaksi ensimmäistä loikkaa halpuuttivat työvoimaa nollakorotusten, lomarahaleikkausten, sosiaalivakuutusmaksujen siirtämisen ja kiky-tuntien muodossa. Kolmantena loikkana tuottavuuden piti nousta.

Kaksi ensimmäistä loikkaa johtivat kuitenkin kolmannella kompastumiseen. Kaksi ensimmäistä loikkaa tekivät työvoiman käyttämisestä yrityksille suhteellisesti edullisempaa. Oli selvää, että investoimisen ja tuottavuuden parantamisen sijaan yritysten kannatti mieluummin käyttää enemmän työvoimaa. Lopputuloksena yritykset työllistivät ja jakoivat enemmän voittoja, mutta eivät investoineet.

Hyvinvointi syntyy tuottavuuden kehittämisestä. Korkeampi tuottavuus voidaan hyödyntää parempina palkkoina, voittoa tai lyhyempänä työaikana. Suomi ei pärjää työvoimaa halpuuttamalla tai työaikaa pidentämällä, vaan investoimalla ja parantamalla tuottavuutta.

Toivotaan, että jatkossa tämä ymmärretään Suomessa paremmin. ■



Syksyn 2019 työmarkkinatilanne on ollut vaikea ja työtaisteluilmoituksia ja varoituksia on jätetty päättäneillä ja päätyvillä työsopimusaloilla. Energiateollisuuden toimihenkilöiden työehtosopimus päättyi 31.1.2020.

Suomen konepäällystöliiton asiantuntija Päivi Saarinen ja lakimies Riku Muurinen järjestivät infotilaisuuksia yhdessä Ammattiliitto Pron asiantuntijan kanssa. Infotilaisuuksia pidettiin syksyllä 2019 Turussa, Tampereella, Lappeenrannassa, Porissa, Vantaalla ja Helsingissä. Kaikilla paikkakunnilla oli hyvin osanottajia.

Infotilaisuuksissa käsiteltiin Energiateollisuuden toimihenkilöiden tammikuun lopussa päättyvää työehtosopimusta. Lisäksi käsiteltiin muun muassa yleisesti muilla aloilla syksyllä 2019 alkaneita työehtosopimusneuvotteluja ja niissä esille nousseita seikkoja sekä niiden mahdollista vaikutusta yleiseen neuvottelutilanteeseen.

SKL:n asiantuntija Päivi Saarinen kertoo, että infotilaisuuksissa jäsenet pääsivät kysymään ajankohtaisista asioista ja esittämään omia ajatuksiaan, minkä vuoksi tilaisuudet olivat vuorovaikutteisia ja hyvin onnistuneita. ■

Kuvassa Riku Muurinen, Pertti Roti ja Pasi Korhonen



Tuoreen varustamobarometrin mukaan merenkulku- ja varustamoalan noususuhdanne näyttää olevan päättymässä

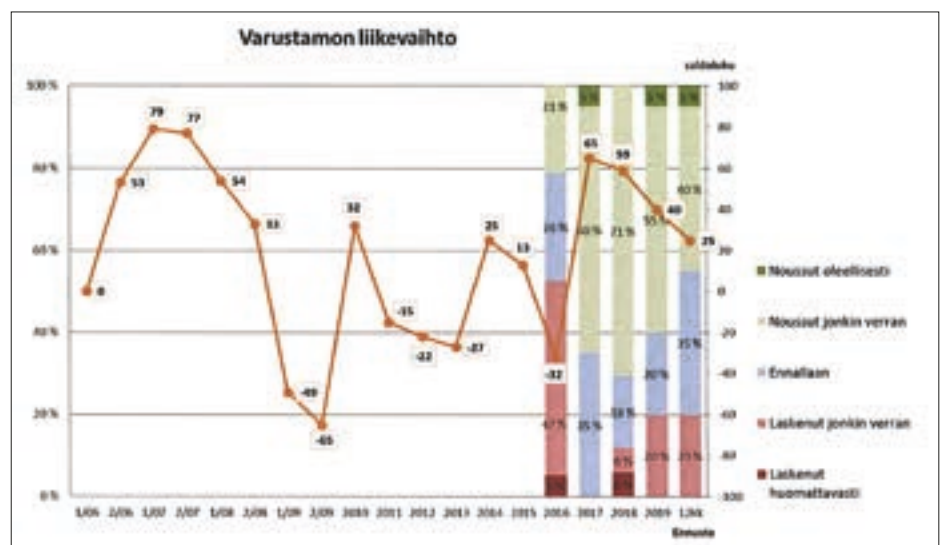
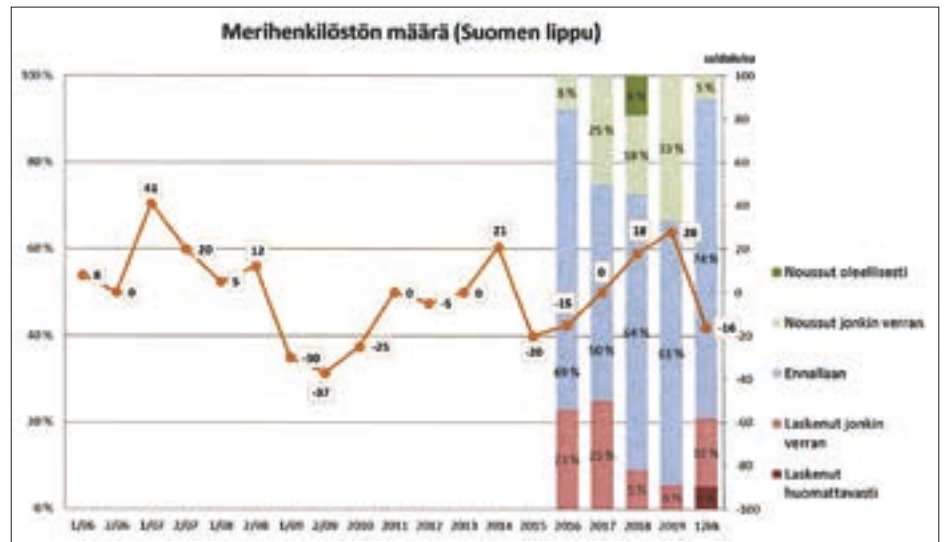
Vuoden 2019 varustamobarometrin mukaan aiempien vuosien noususuhdanne merenkulku- ja varustamoalalla näyttää olevan päättymässä. Seuraava 12 kuukauden jakso nähdään kehityksen suhteen aiempaa heikompana.

Itämeren ja Pohjanmeren alueen kuljetuskysyntä on notkahtanut, eikä tilanteen juuri ennusteta muuttuvan tulevan vuoden aikana. Myös Suomen meriliikenteen vientiä ja tuontia kuvaavat ennusteet ovat heikentyneet merkittävästi edellisestä jaksosta.

Merikuljetusrahtien hinnat ovat aiempien vuosien tapaan laskussa. Polttoaineen hinnan nousu on usean vuoden jälkeen taittunut, joskin hintojen arvioidaan nousevan tulevan jakson aikana. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden väliseen liikenteeseen ovat laskeneet vuoteen 2018 verrattuna vain hieman, ja tilanteen uskotaan jatkuvan kohtuullisen hyvänä. Vaihtelu eri varustamojen välillä on tosin melko suurta. Merihenkilöstön määrän ennustetaan laskevan hieman seuraavan 12 kuukauden aikana.

Varustamoiden liikevaihdon lasku on ollut maltillista. Tilanteen uskotaan jatkuvan samansuuntaisena. Myös kapasiteetin käyttöaste on laskenut hieman, mutta laskun uskotaan olevan väliaikainen. Lievässä nousussa ollut suomalaisten varustamoiden markkinaosuus on kääntynyt laskuun. Tarkastelujakson merkittävin kehittymisen ja kasvun este oli talouden yleinen epävarmuus.

Ylijohtaja **Jarkko Saarimäki** Traficomista luottaa vahvasti siihen, että merenkulku- ja varustamoalan yleinen kehitysmuotoisuus onnistuu kääntämään näkymät lähitulevaisuudessa jälleen positiiviksi. Näkemystä tukee esimerkiksi viime aikoina julkistetut uudet alustilaukset, Barometrin teemakysymys koski vuonna 2020 voimaan astunutta globaalia polttoaineen rikkipitoisuusrajaa, jolla ei vastaajien mukaan ole vaikutusta heidän varustamonsa toimintaan eikä koko Suomen merikuljetukseen. Toisella teemakysymyksellä kartoitettiin



tiin varustamoiden käsityksiä siitä, miten rahdinantajat arvostavat vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Nämä tekijät nähtiin kilpailuetuina, mutta toisaalta tuotiin esiin, että vastuullisemmasta toiminnasta syntyvistä kustannuksista ei olla valmiita maksamaan.

Barometrin toimeksiantajia ovat Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Suomen Varustamot ry sekä Ahvenanmaan maakuntahallitus. ■

Varustamobarometri julkaistiin 22. tammikuuta 2020 klo 10.00. Barometri kartoittaa varustamoalan yllmän johdon näkemyksiä merikuljetusten ja varustamoalan kehityksestä. Tutkimus toteutettiin verkkokyselynä loka-marraskuussa 2019. Kysely lähetettiin suomalaisien varustamojen lisäksi Suomen meriliikenteen kannalta oleellisille ulkomaisille varustamoille.

Lisätietoja tutkimuksesta:

tutkimusasiantuntija Jenny Katila, p. 050 4392 541, jenny.katila@utu.fi

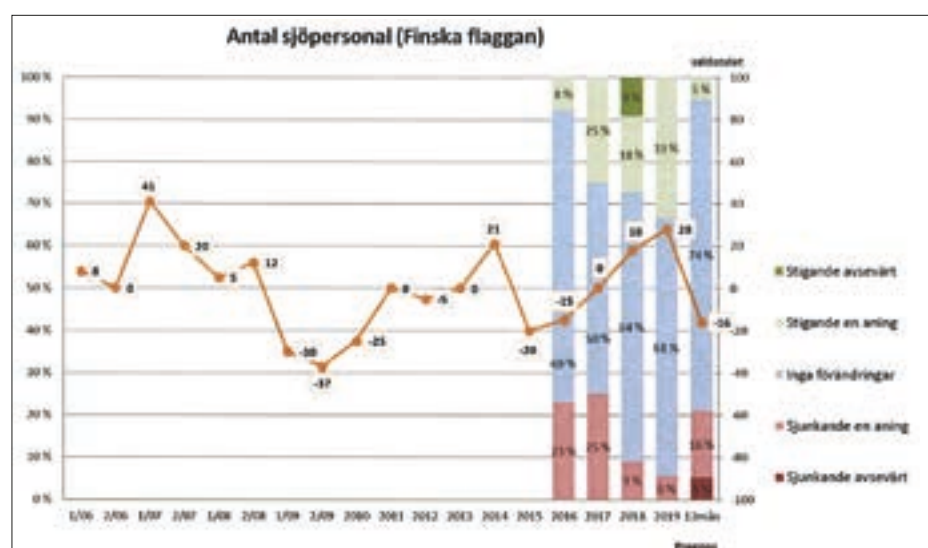
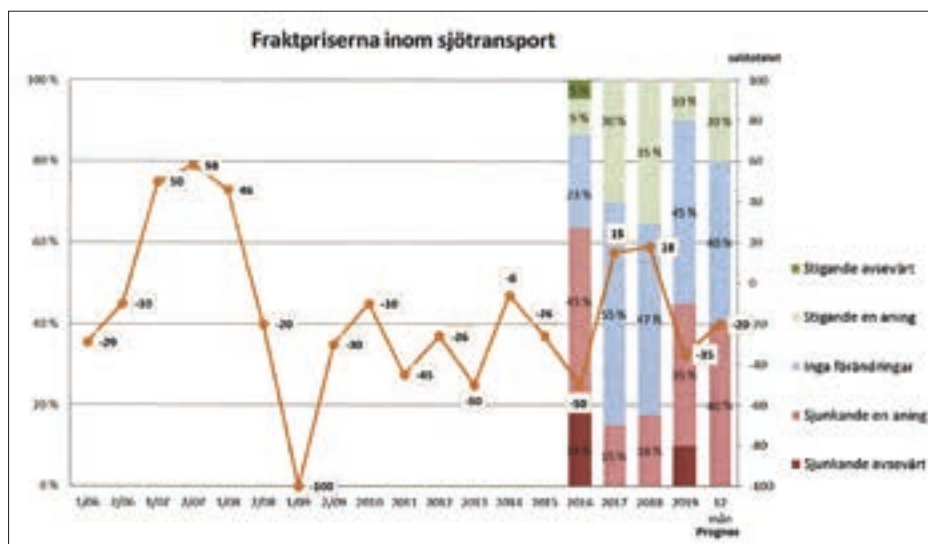
Dystrare utsikter inom sjöfarten enligt den senaste rederibarometern

Enligt rederibarometern 2019 har den stigande trenden i konjunkturutvecklingen på sjötransportmarknaden brutits under det pågående året och den allmänna ekonomiska osäkerheten har påverkat prognosen för transportefterfrågan. Prognoserna för utvecklingen under den följande 12 mån. perioden är dystrare än tidigare.

Nästan hälften av barometerdeltagarna anser att läget är något eller betydligt sämre jämfört med föregående period. Enligt prognosen förbättras konjunkturerna något under de följande 12 månaderna, men förblir ändå negativa. Även saldotalet som beskriver transportefterfrågan på Östersjön och Nordsjön har försvagats.

Antalet sjöanställda på fartyg under finländsk flagg har inte förändrats nämnvärt under den innevarande perioden, men enligt prognosen kommer antalet att minska. Det främsta hindret för utveckling och tillväxt under den innevarande granskningsperioden var den allmänna osäkerheten inom ekonomin. Också otillräcklig efterfrågan, dålig prisutveckling samt priset för finländsk flagg sågs som betydande hinder.

Rederibarometern kartlägger konjunkturläget och konjunkturprognoserna för den finländska sjöfarts- och rederibranschen. Den baserar sig på en enkät som riktar till rederier som är medlemmar i Rederierna i Finland rf, de viktigaste rederierna som inte hör till föreningen samt en grupp utländska rederier som är viktiga för Finlands sjötrafik och bedriver regelbunden trafik till Finland. Barometern samlar in information från rederiernas högsta ledning och kartläggningen har genomförts sedan år 2006. ■



Barometern har förverkligats av sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral vid Åbo universitets Brahea-centrum. Rederibarometern 2019 har genomförts i samarbete med Transport- och kommunikationsverket Traficom, Rederierna i Finland rf och Ålands landskapsregering.

Ytterligare information om barometern:

forskningsexpert Jenny Katila,
tel. 050 4392 541, jenny.katila@utu.fi

Energiateollisuuden sähkötilastot 2019:

SÄHKÖN KÄYTTÖ VÄHENI 1,7 % VIIME VUONNA



Teollisuuden sähkönkäyttö laski 4,5 prosenttia käyttö yhteensä 39 terawattituntia



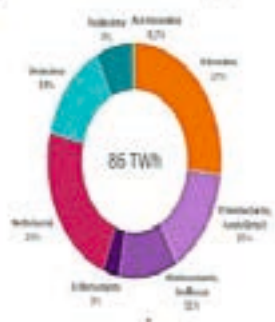
- Sähkön kokonaiskulutus oli 86 terawattituntia. Kulutus laski vuoden 2019 aikana 1,5 terawattituntia. Kulutuksen väheneminen johtuu teollisuuden volyymien laskusta. Metsäteollisuuden vaikutus teollisuuden kulutuksen vähenemiseen oli suurin, noin 60%. Kotitalouksien sähkönkulutus nousi hieman, 0,2 TWh. Teollisuus käyttää 46% kaikesta sähköstä.

Tuonti Pohjoismaista nousi 16 % (+2,2 TWh) ja vienti Viroon nousi 60 % (+1,4 TWh)



- Päästöttömän sähköntuotannon osuus oli ennätyksellisesti 82%, uusiutuvien 47% ja kotimaisten 51%
 - Suomi on edelleen tuontisähkön varassa. Sähköntuotannon osuus oli 23% kulutuksesta. Sähköä tuotiin eniten Ruotsista.
 - Sähkön tukkuhinta laski vajaat kuusi prosenttia pohjoismaisen sähköpörssin NordPoolin julkaisemien tilastojen mukaan. Tukkuhintaa maksavat teollisuus ja energiayhtiöt. Kotitalouksien maksama sähkön hinta riippuu sähkösopimuksista. Niihin pörssisähkön hinnanmuutokset heijastuvat hitaammin.
 - Sähkön kulutushuippu oli 28.1. 2019 aamulla klo 8-9, jolloin sähköä kului yhteensä 14 723 megawattia. Koko tammi-kuun sähkönkulutus oli historian korkeimpia.
 - Ostovoimakorjattu sähkön hinta oli Suomessa kolmanneksi halvin Euroopassa.
- Sähkön tuotantomuodot 2019, prosenttia kotimaisesta tuotannosta

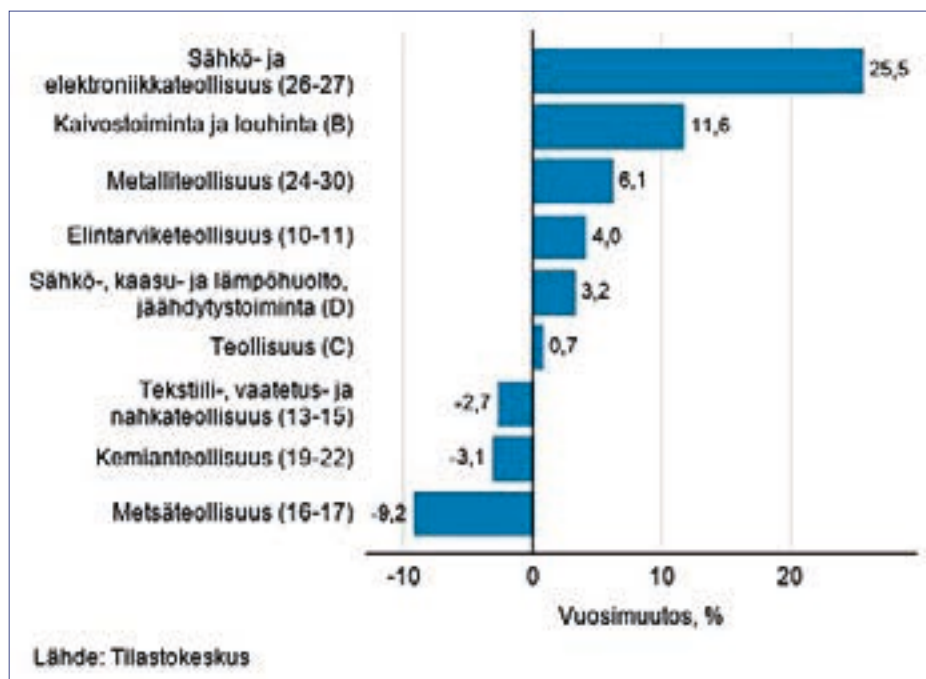
Sähkön tuotanto Suomessa ja tuonti 2019 Ydinvoima ja nettotuonti kattavat puolet käytöstä



- Ydinvoima 35%
- Vesivoima 19%
- Biomassa 18%
- Tuuli 9%
- Kivihiili 7%
- Maakaasu 6%
- Turve 4%
- Jäte, aurinko ja öljy yhteensä <2%

Lähde: energia.fi/julkaisut

Teollisuuden liikevaihto kasvoi marraskuussa



- Vuosimuutos sähkö-, kaasu ja lämpöhuollossa oli 3,2 %. Päätoimialoista liikevaihto väheni voimakkaimmin metsäteollisuudessa, 9,2 % vuodentakaisesta.

Teollisuuden työpäiväkorjatun liikevaihdon vuosimuutos toimialoittain, marraskuu 2019, % (TOL 2008)

HST™-turbokompressorit säästää energiaa



Suurnopeustekniikkaan perustuvat HST-turbokompressorit ovat menestyksekkäästi käytössä useassa suomalaisessa voimalassa. HST on erinomainen ratkaisu esimerkiksi hiekanerotuksessa ja rikinpoistossa. Suurimmat edut ovat korkea hyötysuhde, matala melutaso, pieni koko ja sisäänrakennettu kunnonvalvonta. Edistyksellisen magneettilaakeroinnin ansiosta huollon tarve on vähäinen ja käyttöikä pitkä.

Sulzer Pumps Finland Oy
Kotka, puh. 010 234 3333
www.sulzer.com/fi-fi/finland



Lue lisää!



SULZER

Työttömien työnhakijoiden määrä lisääntyi joulukuussa



Työ- ja elinkeinotoimistoissa oli joulukuun lopussa yhteensä 257 700 työtöntä työnhakijaa. Se on 1 200 enemmän kuin vuotta aikaisemmin. Työttömien työnhakijoiden määrä lisääntyi edellisestä kuusta 29 100:lla. Tiedot ilmenevät työ- ja elinkeinoministeriön Työllisyyskatsauksesta.

Pitkäaikaistyöttömiä eli yhdenjaksoisesti vähintään vuoden työttömänä työnhakijana olleita oli 63 000, mikä on 3 800 vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Yli 50-vuotiaita työttömiä työnhakijoita oli 95 100 eli 100 enemmän kuin edellisenä vuonna samaan aikaan.

Nuoria alle 25-vuotiaita työttömiä työnhakijoita oli 600 vähemmän kuin edellisen vuoden joulukuussa eli yhteensä 32 800. Nuorten työttömyydestä päättyi ennen kolmen kuukauden työttömyyttä tammi-joulukuussa keskimäärin 68,1 prosenttia, mikä on 0,9 prosenttiyksikköä vähemmän kuin vuotta aikaisemmin.

UUSIEN AVOIMIEN TYÖPAIKKOJEN MÄÄRÄ LISÄÄNTYI

Uusia avoimia työpaikkoja ilmoitettiin TE-toimistoihin joulukuun aikana 55 400 eli 9 500 enemmän kuin edellisen vuoden joulukuussa. Kaikkiaan TE-toimistoissa oli joulukuussa avoinna 104 100 työpaikkaa, mikä on 14 500 enemmän kuin vuosi sitten.

Aktivointiasteeseen laskettavissa palveluissa oli joulukuun lopussa 110 900 henkilöä, mikä on 5 600 vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Näitä palveluita ovat esimerkiksi palkkatuki, työvoimakoulutus, työkokeilu ja omaehtoinen opiskelu.

Koko maassa oli lomautettuna joulukuun lopussa 27 700 henkilöä, mikä on 6 300 enemmän kuin edellisenä vuonna vastaavaan aikaan. Kokoaikaisesti lomautettuja oli yhteensä 21 700 henkilöä, mikä on 6 300 enemmän kuin edellisen vuoden joulukuussa.

TILASTOKESKUS: TYÖTTÖMYYSASTE 6,0 PROSENTTIA

Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen mukaan työllisiä oli joulukuussa 17 000 enemmän kuin vuotta aiemmin. Työllisyysaste oli 73,0 prosenttia, mikä on 1,0 prosenttiyksikköä korkeampi kuin edellisen vuoden joulukuussa. Työvoimatutkimuksen mukaan työttömiä oli 164 000, mikä oli 18 000 enemmän kuin vuosi sitten. Työttömyysaste oli 6,0 prosenttia eli 0,6 prosenttiyksikköä korkeampi kuin vuotta aiemmin. ■

Lisätiedot:

Neuvotteleva virkamies Petri Syvänen, TEM,
puh. 029 504 8050

Carnival Mardi Gras laskettiin vesille Meyer Turun telakalla

Carnival Cruise Linesin tulevan lipulaiva Mardi Grasin vesillelaskua juhlistettiin tänään Meyer Turun telakalla. Valmistuessaan 180 000 bruttovetoisuustonnin alus on Carnivalin laivaston suurin. Laiva luovutetaan asiakkaalle myöhemmin tänä vuonna.

”Emme malta odottaa, että asiakkaamme pääsevät nauttimaan Mardi Grasista. Aluksesta tulee ainutlaatuinen, ja se jatkaa Carnivalin tarjoamien lomakokemuksen evoluutiota”, Carnivalin senior vice

president Ben Clement sanoo.

”Tämä laiva on valmistuessaan ensimmäinen nyt jo koiteltua LNG-propulsiojärjestelmää käyttävä risteilyalus Pohjois-Amerikan markkinoilla ja siinä on useita muitakin kehittyneitä teknologioita. Yksi esimerkki on BOLT, maailman ensimmäinen laivaan rakennettu vuoristorata”, Meyer Turun toimitusjohtaja Jan Meyer sanoo.

Vesillelaskun jälkeen Mardi Grasin kuusi teema-aluetta alkavat vähitellen saa-



Antalet arbetslösa arbetssökande ökade i december



Vid arbets- och näringsbyråerna fanns det i slutet av december sammanlagt 257 700 arbetslösa arbetssökande. Det är 1 200 fler än ett år tidigare. Från föregående månad ökade antalet arbetslösa arbetssökande med 29 100. Uppgifterna framgår av arbets- och näringsministeriets sysselsättningsöversikt.

Antalet långtidsarbetslösa, dvs. personer som varit arbetslösa arbetssökande utan avbrott i minst ett år, uppgick till 63 000, vilket är 3 800 färre än ett år tidigare. Antalet arbetslösa arbetssökande som fyllt 50 år uppgick till 95 100, dvs. 100 fler än vid samma tidpunkt i fjol.

Antalet unga arbetslösa arbetssökande som var under 25 år uppgick till 600 färre än i förra december, dvs. sammanlagt 32 800. I januari-december avslutades i genomsnitt 68,1 procent av arbetslöshetsperioderna för unga personer innan

arbetslösheten varat i tre månader, vilket är 0,9 procentenheter mindre än ett år tidigare.

ANTALET NYA LEDIGA JOBB ÖKADE

Till arbets- och näringsbyråerna anmälades under december 55 400 nya lediga jobb, dvs. 9 500 fler än i förra december. Allt som allt fanns det i december 104 100 lediga jobb vid arbets- och näringsbyråerna, vilket är 14 500 fler än för ett år sedan.

I slutet av december deltog 110 900 personer i service som räknas in i aktivitetsgraden, vilket är 5 600 färre än ett år tidigare. Sådan service är till exempel lönesubvention, arbetskraftsutbildning, arbetsprövning och frivilliga studier.

I slutet av december fanns det i hela landet 27 700 permitterade, vilket är 6 300 fler än vid motsvarande tidpunkt i fjol. Antalet permitterade på heltid var

sammanlagt 21 700, vilket är 6 300 fler än i december i fjol.

STATISTIKCENTRALEN:

ARBETSLÖSHETSGRADEN 6,0 PROCENT

Enligt Statistikcentralens arbetskraftsundersökning fanns det i december 17 000 flera sysselsatta än ett år tidigare. Sysselsättningsgraden var 73,0 procent, dvs. 1,0 procentenheter högre än i december i fjol. Enligt arbetskraftsundersökningen uppgick antalet arbetslösa till 164 000, vilket är 18 000 flera än för ett år sedan. Arbetslöshetsgraden var 6,0 procent, dvs. 0,6 procentenheter högre än ett år tidigare. ■

Ytterligare upplysningar:

Petri Syvänen, konsultativ tjänsteman,
arbets- och näringsministeriet,
tfn 029 504 8050



Mardi Gras valmistuu lokakuussa. Kuva: Meyer Turku

da muotoaan. Laivan sisällä on muun muassa Emeril's Bistro 1396, jonka on luonut kuuluisa kokko Emeril Lagasse, ja aivan uudenlainen atrium, jonka yksi seinä on kolme kantta korkea ikkuna, ja muut seinät muodostuvat liikkuvista LED-tauluista.

RÄÄTÄLÖITY KELLUVA ÄLYKAUPUNKI

risteilyalus on aina monen tekijän yhteistyön tulos. Telakan oma suunnittelu tekee yhteistyötä laivan tulevan omistajan arkkitehtien kanssa luodakseen räätälöidyn, asiakkaan brandin mukaisen, täysin uuden, suunnitelman. Tämän jälkeen lähes 1000 erikoistunutta yritystä toimittaa materiaaleja ja rakentaa laivan telakalla.

Toimitusjohtaja Jan Meyer muistuttaa, että laivat ovat todellisia kelluvia älykaupunkeja:

”Rakennamme kaikki samat toiminnot

kuin modernissa älykaupungissa olisi: sairaalat, IT-verkot, ravintolat ja kehittyneet ympäristöjärjestelmät – nyt vain laivaan maailman merille. Työ on erittäin vaikeaa, mutta lopputulos on todella hieno.”

Mardi Gras luovutetaan tänä vuonna lokakuussa ja Carnival on ilmoittanut sen aloittavan toiminnan marraskuun 14. päivä Port Canaveralista Floridasta. ■

Mardi Gras numeroina:

Bruttovetoisuustonnit: 180 000

Matkustajia: Noin 5200

Luovutus: lokakuussa 2020

Lisätietoja:

Tapani Mylly Communication Manager
tapani.mylly@meyerturku.fi



Vapaa-ajan matkustajavakuutus

Vakuutetut

Vakuutettuina ovat liiton alle 70-vuotiaat jäsenet. Vakuutettuina ovat myös vakuutetun mukana matkustavat alle 20-vuotiaat lapset. Lapsilla tarkoitetaan vakuutetun omia lapsia ja lapsenlapsia, vakuutetun puolison lapsia sekä vakuutetun kanssa vakinaisesti samassa taloudessa asuvia lapsia.

Vakuutettuina ovat yllämainitut henkilöt, joilla on vakainainen asunto Suomessa ja jotka pääasiallisesti oleskelevat täällä. Tämä tarkoittaa, että jäsenenä on vakituinen osoite Suomessa ja että hän oleskelee yli puolet vuodesta Suomessa.

Vakuutusturva on sidottu liiton jäsenyyteen. Jos jäsen eroaa tai erotetaan liitosta, vakuutusturva päättyy välittömästi.

Voimassaolo

Vakuutus on voimassa Suomesta ulkomaille tehtävillä vapaa-ajan matkoilla sekä vapaa-ajalla tehtävillä kotimaanmatkoilla. Suomessa vakuutettu ei ole matkalla, kun hän on asunnollaan, työpaikallaan, opiskelupaikallaan, vapaa-ajan asunnollaan, matkalla edellä mainitusta paikasta toiseen tai jos matkakohde on linnuntietä alle 50 kilometrin etäisyydellä edellä mainituista paikoista.

Vakuutus on voimassa enintään 45 vuorokautta matkan alkamisesta. Vakuutus ei ole voimassa kilpaurheilussa tai sen harjoittelussa, eikä ehdoissa erikseen poisrajoituissa urheilulajeissa ja harrastuksissa.

Matkasairaus ja matkatapaturma

Matkustajavakuutuksesta korvataan matkan aikana alkaneen äkillisen sairauden tai sattuneen tapaturman aiheuttamat hoitokulut ilman ylärajaa. Vakuutuksesta korvataan myös Turvan hyväksymä vakavasti loukkaantuneen tai sairastuneen vakuutetun kuljetus kotimaahan. Matkasairauden hoitokuluja korvataan enintään 90 päivää hoidon alkamisesta ja matkatapaturman hoitokuluja enintään kolme vuotta tapaturman sattumisesta.

Matkasairaus on odottamaton ja äkillinen lääkärinhoitoa vaatinut sairaus, joka lääketieteellisen kokemuksen mukaan on saanut alkunsa matkan aikana. Matkasairaudeksi ei katsota sairautta, jonka oireita on ilmennyt ennen matkan alkamista tai jonka tutkimukset ovat olleet kesken ennen matkalle lähtöä, vaikka sairaus todetaan matkan aikana. Matkustajavakuutuksesta korvataan kuitenkin myös ennen matkaa olleen sairauden äkillisen ja odottamattoman pahenemisen ensiapuhoitoon hoidon kuluja matkakohteessa, mutta ei muita vakuutusehdoissa mainittuja kustannuksia, kuten esimerkiksi sairaankuljetusta takaisin Suomeen.

Matkatapaturma on matkalla sattunut äkillinen ja ulkoinen tapahtuma, josta aiheutuu ruumiinvamma vakuutetun sitä tahtomatta. Matkatapaturmana pidetään myös hukkumista, kaasumyrkytystä, lämpöhalvausta, auringonpistosta, paleltumista sekä huomattavasta paineen vaihtelusta

syntyneestä vammaa, ellei vakuutettu ole itse näitä aiheuttanut. Myös äkillisen liikkeen tai voimanpönnistuksen aiheuttama lihaksen tai janteen venähdyssvamma matkalla katsotaan matkatapaturmaksi, ellei sen syynä ole vakuutetun sairaus tai ruumiinvika. Lisäksi edellytetään, että lääkärinhoito on aloitettu 14 vuorokauden kuluessa vammautumisen jälkeen. Täydellinen luettelo korvattavista ja korvauksen ulkopuolelle jäävistä hoitokuluista on vakuutusehdoissa.

Matkan peruuntuminen, keskeytyminen ja matkalta myöhästyminen

Matkan peruuntumisella tarkoitetaan matkalle lähdön estymistä. Matkan keskeytyksellä tarkoitetaan alkaneen matkan muuttumista. Vakuutetun matkan peruuntuminen tai keskeytyminen korvataan, kun niiden syynä on vakuutetun tai lähiomaisen odottamaton sairastuminen, tapaturma tai kuolema. Pakottavuus arvioidaan lääketieteellisin perustein. Peruuntumisen tai keskeytymisen syynä voi olla myös vakuutetun Suomessa olevaan omaisuuteen kohdistunut merkittävä vahinko, joka edellyttää läsnäoloa vahinkopaikalla.

Vakuutettu myöhästyy matkalta, jos hän ei ehdi etukäteen varaamansa lento-, laiva- tai linja-automatkan tai jatkoylehtien alkamispaikkaan meno- tai paluumatkalla. Myöhästyminen korvataan, jos sen syynä on vakuutetun matkallaan käyttämästä yleisistä kulkuneuvoista kohdanneet sääeste, luonnonmullistus, tekninen vika, liikennevahinko tai rikollinen teko tai jos vakuutetun matkallaan käyttämä yksityinen kulkuneuvo joutuu liikennevahinkoon.

Matkan peruuntumis- ja keskeytymistilanteissa lähiomaisella tarkoitetaan seuraavia henkilöitä:

- avio- tai avopuoliso
- vakuutetun omat ja hänen avio- tai avopuolisonsa lapset ja lastenlapset
- vakuutetun kanssa samassa taloudessa vakinaisesti asuvat muut kuin omat lapset
- vakuutetun omat ja hänen avio- tai avopuolisonsa vanhemmat, otto- ja isovanhemmat sekä sisaruspuolet
- miniät ja vävyt
- yksi matkakumppani, jonka kanssa vakuutettu on kahdestaan varannut matkan

Matkan keskeytymisen kuluina korvataan ennenaikaisen kotiinpaluun matkakuluja silloin, kun matka keskeytyy luonnonkatastrofin, aseellisen selkkauksen tai terrori-iskun takia. Jos vakuutettu keskeyttää matkansa matkakohteen kriisitilanteen takia, vakuutuksesta ei korvata muita vakuutusehdoissa mainittuja matkan keskeytymisestä aiheutuneita kuluja, kuten etukäteen maksettua, käyttämättä jääneitä palveluita ja korvausta menetetyistä matkapäivistä.

Matkavakuutuskortti ja apu ongelmatilanteissa

Jäsenkortti, joka toimii myös matkavakuutuskorttina, on toimitettu vakuutuksen piiriin kuuluville jäsenille. Matkavakuutuskortin voi ladata myös Turvan mobiilisovelluksen kautta, jos käytössä on tähän soveltuva älypuhe-

lin. Lisätietoa osoitteesta www.turva.fi/taskuturva. Kortti kannattaa pitää matkalla mukana ja esittää ulkomailta hoitolaitoksessa. Näin hoitolaitos voi todeta, että asiakkaalla on voimassa oleva matkavakuutus.

Turva tekee yhteistyötä kansainvälisen hälytyskeskuksen SOS-Internationalin kanssa, joka auttaa matkailijoita ulkomailta sattuneissa sairauksissa, onnettomuuksissa ja kuolemantapauksissa. SOS:iin voi ottaa yhteyttä myös muissa kuin hätätapauksissa. Se voi esimerkiksi neuvoa lähimmän luotettavan lääkärin sijainnin tai auttaa, jos hoitolaitos ei suostu lähettämään laskua Turvaan. Hälytyskeskus päivystää ympäri vuorokauden ja palvelee myös suomen kielellä. Myös Suomen edustustoista voi pyytää apua hätätilanteissa.

Matkatavarat

Jäsenvakuutus ei sisällä matkatavaravakuutusta. Oma kotivakuutus saattaa kattaa myös matkatavaroille sattuvat vahingot.

Vapaa-ajan tapaturmavakuutus

Vakuutetut

Vakuutettuina ovat liiton alle 70-vuotiaat jäsenet.

Vakuutettuina ovat henkilöt, joilla on vakainainen asunto Suomessa ja jotka pääasiallisesti oleskelevat täällä. Tämä tarkoittaa, että jäsenenä on vakituinen osoite Suomessa ja että hän oleskelee yli puolet vuodesta Suomessa.

Vakuutusturva on sidottu liiton jäsenyyteen. Jos jäsen eroaa tai erotetaan liitosta, vakuutusturva päättyy välittömästi.

Voimassaolo

Vakuutus on voimassa vapaa-aikana kaikkialla maailmassa. Henkilöillä, joilla ei ole työsuhdetta ja jotka eivät ansiotarkoituksessa harjoita yritystoimintaa, vakuutus on voimassa kokopäiväisesti. Vakuutus ei ole voimassa kilpaurheilussa tai sen harjoittelussa eikä ehdoissa erikseen poisrajoituissa urheilulajeissa ja harrastuksissa.

Tapaturma

Tapaturma on äkillinen ja ulkoinen tapahtuma, josta aiheutuu ruumiinvamma vakuutetun sitä tahtomatta. Tapaturmana pidetään myös hukkumista, kaasumyrkytystä, lämpöhalvausta, auringonpistosta, paleltumista sekä huomattavasta paineen vaihtelusta syntyneestä vammaa, ellei vakuutettu ole itse näitä aiheuttanut. Myös äkillisen liikkeen tai voimanpönnistuksen aiheuttama lihaksen tai janteen venähdyssvamma katsotaan tapaturmaksi, ellei sen syynä ole vakuutetun sairaus tai ruumiinvika. Lisäksi edellytetään, että lääkärinhoito on aloitettu 14 vuorokauden kuluessa vammautumisen jälkeen.

Jos tapaturmana korvattavasta vammasta riippumattomat seikat, kuten esimerkiksi olemassa oleva sairaus, ovat vaikuttaneet vammamyrkytykseen, maksetaan vakuutuksesta korvauksia

vain siltä osin, kuin hoidon tai haitan katsotaan lääketieteellisin perustein aiheutuvan tapaturmana korvattavasta vammasta. Esimerkiksi tapaturmavamman taustalla saattaa olla iän mukanaan tuomia kulumia ja rappeutuksia, joita ei katsota tapaturman seurauksiksi.

Tapaturman hoitokulut

Tapaturman hoitokuluja korvataan tapaturmaa kohti enintään vahinkohetkellä voimassa olleeseen vakuutusmäärään asti. Hoitokuluista vähennetään omavastuu kertaalleen jokaista tapaturmaa kohti. Vakuutuksen päättymisen jälkeen hoitokuluja korvataan enintään yhden vuoden ajalta.

Täydellinen luettelo korvattavista ja korvauksen ulkopuolelle jäävistä hoitokuluista on vakuutusehdoissa.

Tapaturman aiheuttama pysyvä haitta

Tapaturman aiheuttamalla pysyvällä haitalla tarkoitetaan lääketieteellisesti arvioitua yleistä haittaa, joka vammasta aiheutuu vakuutetulle. Haitan suuruus määritellään valtioneuvoston antaman haittaluokituksen mukaan. Haittaa määriteltäessä huomioidaan vammamäärä, mutta ei esimerkiksi vakuutetun ammattia tai harrastuksia. Haitan tulee ilmetä kolmen vuoden sisällä tapaturman sattumisesta.

Täydestä haitasta maksetaan sovitettu haittakorvaus ja osittaisesta haitasta haittaa vastaava osa haittakorvauksesta. Pysyvän haitan korvaus maksetaan, kun haitta on muodostunut pysyväksi, kuitenkin aikaisintaan vuoden kuluttua tapaturmasta.

LISÄTIETOJA

Jäsenvakuutuksen tarkempi sisältö ja vakuutuksessa olevat rajoitukset ovat vakuutusehdoissa. Ne löytyvät Konepäälystöliitolta räätilöidyltä Turvan palvelusivuilta www.turva.fi/konepaallystoliitto. Vakuutusehdot saa myös Turvan toimipaikoista tai pyytämällä palvelunumerosta 01019 5110.

Konepäälystöliitto on ottanut jäsenilleen myös järjestövuokituksen järjestötehtäviin sekä ammatillisen vastuu- ja oikeusturvavakuutuksen. Lisätietoa näistä vakuutuksista Turvan palvelusivuilta www.turva.fi/konepaallystoliitto.



Keskinäinen Vakuutusyhtiö Turva
 asiakaspalvelu@turva.fi
 Palvelunumero 01019 5110
 Korvauspalvelu 01019 5108



Resenärförsäkring för fritid

Försäkrade

Försäkrade är förbundets medlemmar under 70 år. Försäkrade är även medresande barn under 20 år. Med barn avses den försäkrades egna barn och barnbarn, den försäkrades makes barn samt barn som stadigvarande bor i samma hushåll som den försäkrade.

Försäkringen omfattar alla ovan nämnda personer som har sin stadigvarande bostad i Finland och som vistas huvudsakligen i landet. Med detta avses att medlemmen har en stadigvarande adress i Finland och vistas över hälften av året i landet.

Försäkringsskyddet är knutet till medlemskap i förbundet. Om medlemmen utträder eller utesluts ur förbundet upphör försäkringsskyddet omedelbart.

Giltighet

Försäkringen gäller under fritidsresor från Finland till utlandet samt under fritidsresor i hemlandet. En försäkrad i Finland anses inte vara på resa när han eller hon är i sin bostad, på sin arbetsplats, på sin studieplats, i sin fritidsbostad eller på väg från en av de ovan nämnda platserna till en annan, eller om resmålet fågelvägen ligger på mindre än 50 kilometers avstånd från ovan nämnda platser.

Försäkringen gäller högst 45 dygn räknat från resans startdatum.

Försäkringen gäller inte i samband med tävlingsidrott eller därtill anknyttad träning eller vid utövande av i villkoren särskilt uteslutna idrottsgrenar eller hobbyer.

Sjukdom och olycksfall under resa

Resenärförsäkringen ersätter utan övre gräns vårdkostnader till följd av plötslig sjukdom som börjar under resa eller ett olycksfall som inträffat under resa. Försäkringen ersätter också kostnaderna för transport till hemlandet, om den försäkrade har skadats eller insjuknat allvarligt och Turva godkänt transporten. Kostnader för vård av sjukdom under resa ersätts för högst 90 dagar från det att vården började, och vårdkostnader till följd av olycksfall under resa ersätts för högst 3 år från det att olycksfallet inträffade.

Med sjukdom under resa avses en oväntad och plötslig sjukdom som krävt läkarvård och som enligt medicinsk erfarenhet måste anses ha börjat under resan. Med sjukdom under resa avses inte en sjukdom som visat symptom före resan eller sådana fall där undersökningen av sjukdomen inte har slutförts före avresedagen, även om sjukdomen konstateras under resan. Vid plötslig och oväntad försäkring av en sjukdom som den försäkrade har haft före resan ersätter resenärförsäkringen dock även kostnaderna för nödvändig första hjälp på resmålet, men inga andra kostnader som nämns i försäkringsvillkoren, såsom sjuktransport tillbaka till Finland.

Med olycksfall under resa avses en plötslig, yttre händelse som orsakar kroppsskada och som ofrivilligt drabbar den försäkrade under re-

san. Med olycksfall under resa avses också drunkning, gasförgiftning, värmeslag, solsting, förfrysning samt skada till följd av betydande växling i tryck, förutsatt att den försäkrade inte själv vållat dessa. Som olycksfall under resa betraktas även försträckningsskada i muskel eller sena till följd av en plötslig rörelse eller kraftanstängning, förutsatt att skadan inte uppstått på grund av sjukdom eller kroppsskada hos den försäkrade. För ersättning förutsätts dessutom att läkarvården inledd inom 14 dygn från skadans uppkomst.

I försäkringsvillkoren finns en fullständig förteckning över ersättningsgilla vårdkostnader och vårdkostnader som inte ersätts.

Annullering och avbrytande av resa samt missad avresa

Med annullerad resa avses att avresan förhindras. Med avbrytande av resa avses att en redan påbörjad resa ändras. Den försäkrade personens annullering eller avbrottet beror på att den försäkrade eller en nära anhörig plötsligt insjuknar, råkar ut för ett olycksfall eller avlider. Bedömningen av om skälet varit tvingande görs på medicinska grunder. Ersättning för annullering eller avbrytande av resa kan också utbetalas om en betydande skada drabbar den försäkrades egendom i Finland och skadan kräver den försäkrades närvaro på skadeplatsen.

Med missad avresa avses att den försäkrade vid utresa eller återfärd inte hinner i tid till den plats där en på förhand bokad flyg-, båt-, tåg- eller bussresa eller anslutning börjar. Missad avresa ersätts om orsaken är att ett allmänt färdmedel som den försäkrade använt har drabbats av väderleks hinder, naturkatastrof, tekniskt fel, trafikolycka eller brottslig gärning eller om ett privat fortskaffningsmedel som den försäkrade använder råkar ut för en trafikolycka.

Vid annullering och avbrytning av en resa avses med nära anhöriga följande personer:

- make eller sambo
- den försäkrades egna och makens eller sambons barn och barnbarn
- andra än egna barn som stadigvarande bor i samma hushåll med den försäkrade
- den försäkrades egna och makens eller sambons föräldrar, adoptivföräldrar, mor- och farföräldrar samt syskon och styvsyskon
- svärdöttrar och svärsöner
- en reskamrat, då han eller hon och den försäkrade har bokat resan på tu man hand.

Som kostnader för avbruten resa ersätts de kostnader som orsakas av för tidig hemresa, då resan avbryts på grund av en naturkatastrof, en väpnad konflikt eller ett terrordåd.

Om den försäkrade avbryter sin resa på grund av en krisituation på resmålet ersätter försäkringen inga andra sådana kostnader för avbruten resa som nämns i försäkringsvillkoren, såsom på förhand betalda tjänster som förblivit oanvända och ersättning för förlorade resdagar.

Reseförsäkringskort och hjälp vid problem

Ett medlemskort, som även fungerar som reseförsäkringskort, har skickats till alla medlemmar som omfattas av försäkringen. Kortet bör tas med på resan och uppvisas på vårdinrättningen utomlands som bevis på att kunden har en giltig reseförsäkring.

Turva samarbetar med den internationella larmcentralen SOS-International, som bistår turister i sjukdoms-, olycks- och dödsfall som sker utomlands. SOS står också till tjänst i andra fall än nödsituationer. Du kan vända dig till SOS till exempel om du vill veta var närmaste pålitliga läkarstation finns eller om vårdinrättningen inte går med på att skicka räkningen till Turva. Larmcentralen betjänar dygnet runt även på svenska. I nödfall kan du också vända dig till Finlands beskickningar.

Resgods

Medlemsförsäkringen innefattar ingen resgods-försäkring. I vissa fall täcker hemförsäkringen även skador på resgods.

Olycksfallsförsäkring för fritid

Försäkrade

Försäkrade är förbundets medlemmar under 70 år.

Försäkringen omfattar alla ovan nämnda personer som har sin stadigvarande bostad i Finland och som vistas huvudsakligen i landet. Med detta avses att medlemmen har en stadigvarande adress i Finland och vistas över hälften av året i landet.

Försäkringsskyddet är knutet till medlemskap i förbundet. Om medlemmen utträder eller utesluts ur förbundet upphör försäkringsskyddet omedelbart.

Giltighet

Försäkringen gäller under fritid överallt i världen. För personer som inte står i anställningsförhållande och inte bedriver företagsverksamhet i förvärvssyfte gäller försäkringen på heltid.

Försäkringen gäller inte i samband med tävlingsidrott eller därtill anknyttad träning eller vid utövande av i villkoren särskilt uteslutna idrottsgrenar eller hobbyer.

Olycksfall

Med olycksfall avses en plötslig, yttre händelse som orsakar kroppsskada och som ofrivilligt drabbar den försäkrade. Med olycksfall avses också drunkning, gasförgiftning, värmeslag, solsting, förfrysning samt skada till följd av betydande växling i tryck, förutsatt att den försäkrade inte själv vållat dessa. Som olycksfall betraktas även försträckningsskada i muskel eller sena till följd av en plötslig rörelse eller kraftanstängning, förutsatt att skadan inte uppstått på grund av sjukdom eller kroppsskada hos den försäkrade. För ersättning förutsätts dessutom att läkarvården inledd inom 14 dygn från skadans uppkomst.

Om en omständighet utan samband med den skada som ersätts såsom olycksfall, till exempel en befintlig

sjukdom, har bidragit till skadans uppkomst eller till att tillfrisknandet fördröjts, utbetalas ersättning endast till den del vården eller menet på medicinska grunder måste anses ha orsakats av den skada som ersätts såsom olycksfall. Bakom en olycksfallsskada kan till exempel ligga åldersrelaterade förslitningar eller degeneration som inte kan anses ha uppstått till följd av olycksfallet.

Vårdkostnader

Vårdkostnader ersätts vid varje olycksfall högst upp till det försäkringsbelopp som gällde vid skadetidpunkten. Självrisken avdras från vårdkostnaderna en gång per varje olycksfall. Efter att försäkringen har upphört ersätts vårdkostnader under högst ett år.

I försäkringsvillkoren finns en fullständig förteckning över ersättningsgilla vårdkostnader och vårdkostnader som inte ersätts.

Bestående men till följd av olycksfall

Med bestående men till följd av olycksfall avses ett medicinskt bedömt allmänt men som orsakas den försäkrade till följd av en skada. Menets omfattning bestäms enligt statsrådets förordning om invaliditetsklassificering. När menet fastställs beaktas skadans art men inte till exempel den försäkrades yrke eller fritidsintressen. Menet ska framkomma inom tre år från olycksfallet.

För fullständigt men utbetalas den menersättning som avtalats och för partiellt men en proportionerlig del av menersättningen. Ersättning för bestående men betalas när menet blivit bestående, dock tidigast när ett år har förflutit från olycksfallet.

YTTERLIGARE INFORMATION

Närmare information om medlemsförsäkringen och dess begränsningar ges i försäkringsvillkoren, som finns på Turvas skräddarsydda kundtjänstsidor för Maskinbefälsförbundets medlemmar www.turva.fi/konepaallystoliitto. Du kan också begära försäkringsvillkoren på något av Turvas kontor eller serviceställen eller på servicenumret 01019 5110.

Maskinbefälsförbundet har också tecknat en organisationsförsäkring för organisationsuppgifter och en yrkesmässig ansvars- och rätts-skydds-försäkring för sina medlemmar. Du kan läsa mer om dessa försäkringar på Turvas kundtjänstsidor www.turva.fi/konepaallystoliitto.

Ömsesidiga Försäkringsbolaget Turva
 asiakaspalvelu@turva.fi
 Servicenummer 01019 5110
 Ersättningservice 01019 5108



Taitotalo = AEL + Amiedu

AEL ja Amiedu yhdistivät voimansa Taitotaloksi. Pidämme yllä voimalaitostekniikan jatkokoulutuksen perinteitä ja järjestämme koneenhoitajien ja konemestareiden koulutuksia jatkossakin.

Voimalaitoksen käyttäjän ja voimalaitosmestarin uudistuneet koulutukset antavat entistäkin käytännönläheisemmän osaamisen. Koulutus pitää pyörät pyörimässä!

ENERGIA-ALAN TUTKINTOKOULUTUKSET 2020

Energia-alan ammattitutkinto, voimalaitoksen käyttäjä

aloitus 28.4.2020 Oulussa

aloitus 21.9.2020 Helsingissä

Energia-alan erikoisammattitutkinto, voimalaitosmestari

aloitus 23.3.2020 Jyväskylässä

Energia-alan ammattitutkinto, kaukolämpöasentaja

aloitus 14.5.2020 Helsingissä

HALUATKO KUULUA OSAAJIEN ELIITTIIN?

Heihin, jotka tuntevat uusimmat välineet ja tekniset mahdollisuudet, oppivat löytämään uusia ratkaisuja, luomaan uutta – jopa muuttamaan maailmaa.

Painelaitteiden käyttö ja käytön valvonta

4.–5.3.2020 Vantaalla

Laippaliitosasentajan koulutus ja pätevänti

4.3.2020 tai 22.4.2020 Helsingissä

Kiinteistöjen energiatehokkuus, lämmitys, ilmanvaihto ja valaistus

10.–12.3.2020 Helsingissä

Poltinjärjestelmät - huolto, säädöt ja kunnossapidon perusteet

21.–22.4.2020 Helsingissä

Palavat nesteet ja kaasut vastuuhenkilöille

6.–7.5.2020 Helsingissä

Painelaitteiden suunnittelu

13.–14.5.2020 Helsingissä

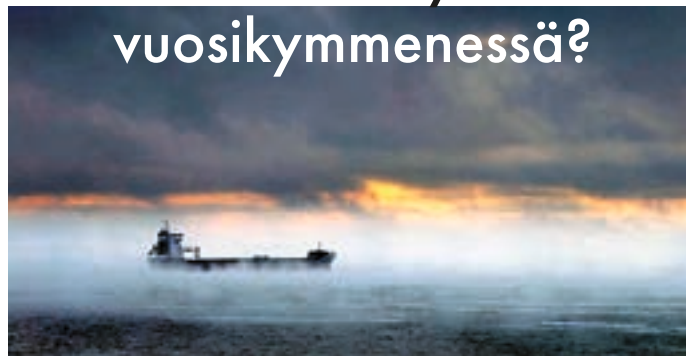
Katso lisää taitotalo.fi/voimalaitos

Ota yhteyttä Jukka Kauppinen
ylikonemestari, energiainsinööri, kouluttaja
jukka.kauppinen@taitotalo.fi, 044 722 4751

TAITOTALO

Valimotie 8, 00380 Helsinki
taitotalo.fi, asiakaspalvelu@taitotalo.fi
asiakaspalvelu 010 80 80 90, vaihe 020 7461 200

VÄYLÄ: Mikä muuttui merenkulussa yhdessä vuosikymmenessä?



Kuva: Väylä

Merten saartama Suomi on riippuvainen ympärivuoden toimivista vesiyhteyksistä. Vesiväylät kytkevät meidät maailman-kauppaan, ja jäänmurroilla yhteydet pidetään auki talvella.

Vuosittain Suomen vesiväylillä liikkuu noin 100 miljoonaa tonnia tavaraa. Ulkomaan merikuljetusten tuonti on vuosikymmenen aikana vaihdellut vuosittain 50 miljoonan tonnin molemmin puolin. Suurimmat tuontituotteet ovat raakaöljy ja öljytuotteet sekä kemikaalit, toiseksi suurin ryhmä on kuiva bulk eli lannoitteet, raakamineraalit, raakapuu ja vilja. Kappaletavaran tuonti on kolmanneksi suurin tuoteryhmä.

Vienti on kivunnut vuoden 2015 notkahdusta lukuun ottamatta tasaisesti 41 miljoonasta vuositonista yli 50 miljoonaan tonniin. Vientituotteista suurimmat tuoteryhmät ovat öljytuotteet, metsäteollisuustuotteet ja kappaletavara.

MATKUSTAJALIIKENTEESSÄ ON TAPAHTUNUT HIIENOISTA KASVUA kun vuosikymmenen alussa saapuneita ja lähteneitä matkustajia oli noin 8,5 miljoonaa suuntaansa, niin vuosikymmenen päättyessä matkustajia on noin 9,5 miljoonaa. Risteilijävieraiden määrä on myös kasvanut, vuosittain lähtevien ja saapuvien määrä on lisääntynyt reilusta 300 000 reiluun puoleen miljoonaan. Helsingin satama nousi vuoden 2017 matkustajamäärillä maailman vilkkaimmaksi matkustajasatamaksi.

SUOMEN SATAMAT JÄÄTYVÄT JOKA TALVI

suomen satamat jäätyvät joka talvi, vaikka kauempana merellä olisikin avovettä. Tällä vuosikymmenellä talvet ovat olleet pääosin leutoja tai keskimääräisiä, mutta mahtuu mukaan yksi ankarakin talvi. Leudoksikin luokiteltuna talvena koko rannikko sekä Perämeri on jäässä Vaasasta pohjoiseen.

Jäänmurtoa on tehty tällä vuosikymmenellä 4-10 murtajan voimin ja tyypillisesti jäänmurtokausi on alkanut joulukuun lopulla. Jäänmurtolavastoon liittyi vuonna 2016 Polaris, joka teknologialtaan edustaa suomalaista huippuosaamista.

Saimaan jäänmurtoon on myös kehitetty irtokeula, joka tuo jatkossa tehokkuutta Saimaan alueen ja kanavan jäänmurtoon. Saimaan kanava on tyypillisesti suljettu tammikuusta huhtikuuhun.

VÄYLIEN SYVENNYSHANKKEET PARANTAVAT KULJETUSTEHOKKUUTTA

tällä vuosikymmenellä on syvennetty Rauman, Pietarsaaren, Haminan ja Uudenkaupungin meriväyliä sekä siirretty Savonlinnan syväväylä uuteen paikkaan. Väylän syventäminen parantaa kuljetustehokkuutta merkittävästi. Esimerkiksi syvyyksen kasvattaminen 10 metristä 12 metriin nostaa lastinottokykyä lähes 50 prosenttia. Tällä on merkittävä vaikutus paitsi kuljetuskustannuksiin, myös ympäristölle. ■

Lähde: VÄYLÄN uutiset

Turun ensimmäinen ro-ro-yhteys Rotterdamiin avautuu tammikuussa

Suoraan telakalta saapuva ro-ro-alus ML Freyja on viisitoista vuotta edeltäjänsä nuorempi ja operatiivisesti tehokkaampi. ”Uusi laiva tuo linjalle jatkumoa pitkälle tulevaisuuteen”, kertoo Mann Linesin toimitusjohtaja **Timo Helanto**. ”Nykyaikainen tekniikka lisää toimintavarmuutta ja vähentää päästöjä. Sen avulla voimme myös tehostaa lastinkäsittelyä satamissa ja näin ollen voimme odottaa satamassa oloaikojen lyhentymistä”, lisää Helanto.

ML Freyjan kannelle mahtuu kaksi konttia päällekkäin ja alukseen voidaan lastata entistä painavampia tuotteita, mikä on etu erityisesti teollisuuden projekti-kuljetuksissa.

”Yleisesti ottaen kaikki valmistavan teollisuuden tuotteet soveltuvat mainiosti ML Freyjan kuljetettavaksi sekä viennissä että tuonnissa”, tarkentaa Timo Helanto.

Pituutta uudella aluksella on 191,4 metriä, leveyttä 26,2 metriä ja pääkannen korkeus on 7 metriä. Kaistametrejä aluksessa on noin 3 000.

PUETTAVA ELEKTRONIIKKA PELASTAA HENKIÄ MERELLÄ

uudenlaiset puettavan elektroniikan laitteet ja tietoliikenneyhteydet helpottavat laidan yli pudonneiden henkilöiden etsintöjä avomerellä. Iot-palvelutarjoaja Sigfox ja merialan laitevalmistaja Plastimo ovat yhdistäneet voimansa entistä parempien pelastusliivien ja -välineiden kehittämiseksi.

Puettava elektroniikka ja esineiden internet (iot, internet of things) ovat tulossa merialallekin. Sigfoxin satelliittiverkot ja Plastimon uudet yhdistetyt tuotteet helpottavat kadonneiden etsintää valtameren vaikeissakin oloissa ja pitkien etäisyyksien päästä.

Kumppanusten tuotekehityksessä on syntynyt ensi vaiheen iot-pelastusliivi, joka voidaan paikantaa tarkasti offshore -oloissa kymmenien kilometrienkin pääs-



Kuva: Mann Lines Oy

tä. Uusiin nanosatelliitteihin perustuvien tietoverkkojen avulla veteen joutuneet tai muualle eksyneet iot-laitteiden käyttäjät kyetään löytämään planeetan kaikissa osissa, it-saitti IDG kirjoittaa.

– Meidän haasteemme on parantaa merenkulun turvallisuutta. Sigfoxin yhdistetyt laitteet jos mitkä lisäävät merellä liikkujien suojaa, ranskalaisen Plastimon markkinointijohtaja **Frédéric Blaudeau** sanoo IDG:lle.

SATELLIITIT LÖYTÄVÄT KADONNEET – JA EDULLISESTI

Maailman johtaviin iot-palvelutarjoajiin lukeutuva Sigfox aikoo yhdessä Plastimon kanssa tuoda geopaikannuspalvelunsa maailman merille jo tämän vuoden aikana. Sigfoxin kumppani Eutelsat tukee paikannusta omilla satelliittijärjestelmillään.

Sigfox Francen maajohtaja **Patrick Casonin** mukaan 50 vuotta pelastusalalla toiminut Plastimo kykenee iot-tuotteiden avulla eriyttämään omat tuotteensa sekä veneilijöiden että ammattimerenkulkijoi-

den erittäin vaativille markkinoille.

Plastimo hyötyy myös Sigfoxin piakoin avaamista nanosatelliittien verkoista. Eutelsatin kanssa kehitetyt ELO -satelliittiverkot tuovat kattavat verkkoyhteydet kaikille valtamerille. Eutelsat kutsuu omia, matalalla lentäviä leo (low-orbit satellites) -satelliittejaan nimellä ELO. Ensimmäiset nanosatelliitit ammutaan taivaalle tänä vuonna.

– Sen jälkeen Plastimon pelastusliivin tai pelastuslautan käyttäjä voidaan löytää nopeasti ja edullisesti mistä tahansa maailman mereltä, Cason sanoo yhtiön tiedotteessa.

Sigfox on 868 megahertsin taajuuden mikroaaltosäteilyn avulla toimiva iot-tietoliikenneverkko, joka avattiin myös Suomessa vuonna 2016.

Plastimon mukaan sen uuden sukupolven puettavan elektroniikan pelastusliivit toimivat ilman raskaita akkuja, joten liivejä on helppo pitää päällä. ■

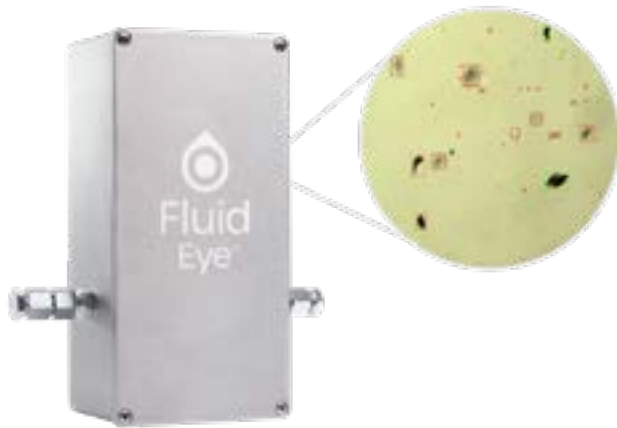
Lähde: Navigatormagazine.fi

Suomalaisyritys Fluid Intelligence aikoo puolittaa jäteöljyn määrän teollisuudessa ja logistiikassa

MIHIN VAIHDELAATIKKO KATOSI?

"Eräällä asiakkaallamme oli kadonnut vaihdelaatikko monen miljoonan arvoisesta koneesta. Osat olivat kuluneet siinä määrin, että vaihdelaatikko kokonaisuudessaan oli siirtynyt öljytankkiin," kertoo **Fluid Intelligence Oyn** perustaja **Mikko Oksanen** kysyttäessä jostakin poikkeuksellisesta asiakastarinasta. *"Vahingot vaadittujen korjausten vuoksi olivat varsin merkittävät, mutta ongelman yllätysmomentti oli se mielenkiintoinen aspekti,"* Oksanen jatkaa.

Oksanen yritys Fluid Intelligence Oy on vuonna 2016 perustettu suomalainen cleantech-kasvuyritys, joka tuottaa tietoa asiakkaidensa öljystä raskaassa teollisuudessa ja logistiikassa. Heidän tarjoamansa öljyn automaattinen seuranta ja analysointi sekä öljyn ylläpito-ohjeet vähentävät tarvetta öljyn vaihdoille. Isoin rahallinen säästö tulee koneiston parantuneesta käyttövarmuudesta.



JÄTEÖLJY ON RASKAS HAASTE TEOLLISUUDELLE

Raskas teollisuus ja logistiikkasektori kuluttavat yli 40 miljoonaa tonnia uutta voiteluöljyä koko maailmassa vuosittain. Tämä öljymäärä vastaa 1,5 miljoonaa tankkiautollista öljyä. Fluidin tavoitteena on vähentää tämä puoleen. Monesti öljyt vaihdetaan säännöllisin väliajoin varmuuden vuoksi, vaikka tarvetta öljynvaihdolle olisi. Huomattavan osan öljynvaihdosta voisi välttää,

jos öljyn suorituskyvyn heikentymiseen johtavat syyt havaittaisiin ajoissa ja niihin voitaisiin puuttua asianmukaisesti. Tarjolla olleet ratkaisut ovat perustuneet manuaalista työtä vaativaan näytteenottoon, joiden optimaalinen ajoitus ja laajuus on ollut ikuinen päänsärky.

Markkinoilta oli pitkään puuttunut automatisoitu ratkaisu, jolla öljyn suorituskyvyn jatkuva seuraaminen olisi kustannustehokasta ja helppoa – ja joka ohjaisi käyttäjiänsä ylläpitämään öljyn suorituskkyä.

Tarjolla olleet automaattiset ratkaisut ovat olleet harvassa ja toisaalta liian kalliita useimpiin kohteisiin. Lisäksi on ne ovat vain hälyttäneet ongelmista, mutta eivät antaneet käyttäjälle ohjeita suorituskkyyn ylläpitoon.

FLUID INTELLIGENCEN RATKAISU PIENENTÄÄ JÄTEÖLJYN MÄÄRÄÄ MERKITTÄVÄSTI

Fluid Intelligence on nyt kehittänyt automatisoidun ratkaisun, jonka avulla öljyn suorituskkyyn muutoksia voidaan seurata ja analysoida reaaliaikaisesti ilman raskaita manuaalisia toimenpiteitä. Öljyn reaaliaikainen monitorointi on paras lähtökohta proaktiiviseen ja ennaltaehkäisevään huoltoon.

Fluidin ratkaisu antaa myös ylläpito-ohjeita, jotta ongelmiin puututaan heti, kun ne on havaittu – eikä vasta sitten,

kun laitteiston käytettävyydessä tapahtuu muutoksia. Kun yritys voi suunnitella ja ajoittaa huoltotoimet paremmin, se säästää niin huolto- kuin käyttökustannuksissakin.

LÄHES MILJOONAN EURON SÄÄSTÖT REAALIAIKAISEN SEURANNAN HYÖDYNTÄJILLE

Yritys on saanut paljon aikaan viimeisen kahden vuoden aikana. Fluid Intelligence

ratkaisua on hyödynnetty useilla eri toimialoilla, kuten energiateollisuuden, kemiateollisuuden, raskaan teollisuuden, paperi- ja selluteollisuuden sekä logistiikka- ja infra-alan yrityksissä. Pelkästään ensimmäiset kymmenen asiakasta säästivät lähes miljoona euroa Fluidin avulla.

Useita Fluidin julkisia asiakastarinoita löytyy yrityksen [www-sivuilta](http://www.sivuilla). Esimerkiksi **Adven Oyn Kuusamon voimalaitoksella** autoimme varmistamaan voimalaitoksen turbiiniöljyn puhtauden erillisellä suodatuksella. Asiakas pystyi seuraamaan ongelman poistumista lähes reaaliajassa.

Savon Voiman Oyj:n Iisalmen voimalaitoksella puolestaan hyödynnettiin etävalvontaa parantamaan käyttövarmuutta. Aiemmista haasteista johtuen asiakas halusi mieluummin jatkuvan seurannan ja yli 50.000 näytettä vuodessa, kuin sykliset yksittäiset öljynäytteet. Yksittäisiin näytteisiin luottaminen olisi ollut liian epävarmaa.

ETÄVALVONNALLA KIINNI ONGELMAN ALKUPERÄÄN

Fluid Intelligence perustaja ja yksi omistajista, Mikko Oksanen, kertoo, että konemestarien kanssa usein keskustelu kääntyy automaattisen sensorin mittaus-tiheyteen. *"Tämän kehittyneen etävalvonnan ero perinteiseen öljyanalyysiin on, että näytteitä on huomattavan paljon enemmän. Yksi sensori tuottaa noin 52500 näytepistettä vuodessa,"* Oksanen sanoo. *"Näytteenottotiheydellä on merkityksellä. Automaattisten järjestelmien tuottama tieto on näytteenottajasta riippumaton, vertailukelpoista ja sitä syntyy myös silloin, kun kukaan ei ole töissä tai työpisteellä,"* Oksanen jatkaa.

"Kun näistä saadaan öljyn suorituskkyyn trendit ja kehityspisteet, päästään yllättävän tarkasti määrittelemään, milloin on tapahtunut jotakin merkittävää, joka on johtanut myöhemmin isompiin poikkeamiin tuotannossa tai laitteiston käyttökunnossa."

SEURATAKO VASTA, KUN ONGELMA ON HAVAITTU?

Monesti tarve öljyn seurannalle syntyy vasta, kun on tapahtunut jokin ongelma. Mutta kustannustehokkaampaa on tehdä



se ennakoivasti. Siten voidaan jopa estää ongelman syntyminen, joka johtaisi seurantatarpeeseen eli perinteiseen öljyanalyyysiin. ”Öljy ei ole tuotteena sen kummallisempi kuin mikään muu kemikaali. Sen koostumus elää ajan ja käyttöolosuhteiden mukaan. Ne yhdessä määrittävät öljyn kunnon ja suorituskyyvyn,” Oksanen kertoo. ”Poikkeamat eivät yleensä ottaen ei ole ennustettavia, mutta harvoin ne ovat täysin odottamattomia, kun ottaa huomioon ajan ja olosuhteet,” Oksanen jatkaa.

SEURANTA VALVOO MYÖS SUODATTIMIEN RATKAISUKYKYÄ
öljyn suorituskyyvyn seuranta sellaisenaan ei ole ratkaisu ongelmaan. Sen lisäksi pitää tietysti valvoa, että kunnossapidon toimenpiteet ovat olleet tehokkaita. Jos on sijoitettu suodatinlaitteistoon, pitää nähdä sen oikeasti vaikuttavan.

”Me tarjoamme laajan paketin, jossa on automaattinen laaja seuranta ja analyysi puoli sekä toimenpiteet laitteistoina tai projekteina. Lähestymme öljyn kunnon ylläpitoa ja laitteiston kunnon ylläpitoa käytännönläheisellä tavalla. Asiakas ei jää yksin ongelmansa kanssa,” kertoo Oksanen.

ÖLJYJEN ETÄHALLINTAA MERITEOLLISUUDELLE?

”Nyt olemme laajentumassa Marine-puolelle. Moottoritoimittajilta ja hydraulijärjestelmien toimittajilta on tullut paljon kyselyjä”, kertoo Fluidin toimitusjohtaja Mika Perttula kertoo.

”Satoja laivamoottoreita eri puolille maailmaa toimittajat moottorivalmistajat haluaisivat pystyä varmistamaan voitelu- ja hydraulijärjestelmien puhtauden. Mutta kun moottori on lähtenyt tehtaalta, ei valmistaja voi enää varmistaa, millaista öljyä siinä käytetään”, Perttula jatkaa.

Fluidin ratkaisua voi käyttää laivoilla joko kiinteänä asennuksena tai ’salkkumallisena’, siirtäen kohteelta toiselle. Päivittäisistä tai viikoittaisista näytteistä saa rakennettua trendinäkömän, joka luputtaa mahdolliset haasteet.

MITEN KONEMESTARI HYÖDYNTÄÄ FLUIDIN RATKAISUA?

Fluidin ohjelmisto antaa analyysin pohjalta tarvittaessa sekä hälytyksiä tapahtuneista muutoksista sekä selkeitä toimenpide-ehdotuksia.

Käytännössä palvelun käyttäjä, kuten konemestari tai kunnossapitopäällikkö, saa sähköpostiinsa tai puhelimeensa häly-

tyksen. Hälytyksen kohteena olevaan koneikkoon osataan kiinnittää huomioita ja ilmeisimmät ongelmien lähteet sulkea pois.

Kun ongelman juurisyy on selvillä, kunnossapitohenkilökunta voi palauttaa öljyn suorituskyyvyn ennalleen vähintään väliaikaisesti mutta yhä useammin pysyvästi. Fluid myös auttaa tarvittaessa öljyn regeneroinnissa. Fluidin ratkaisun avulla kunnossapitohenkilökunta voi puuttua ongelmaan ajoissa. Kun he poistavat epäpuhtaudet ennen ongelman laajenemista, ei öljyä välttämättä tarvitse vaihtaa ja järjestelmää huuhdella. Lisäksi se estää ongelman eskaloitumisen laajemmaksi häiriöksi käytettävyydessä. Öljyä ei siis vaihdeta vain, koska tietty tuntimäärä on täyttynyt, vaan perustuen tosiasialliseen tietoon öljyn suorituskyyvystä ja laitteiston kokonaistilanteesta.

Lisätiedot:

Mika Perttula

Toimitusjohtaja

Fluid Intelligence Oy

p. 050 386 6563

mika.perttula@fluidintelligence.fi

Maksimoi toimintavarmuus

**Fluid Eye® – öljyn
suorituskyyvyn
etävalvonta**



**Fluid
Intelligence**

+358 50 308 6554 • fluidintelligence.fi

Laivat muuttuvat koska maailma muuttu

”Tärkeintä on panostaa tulevaisuuteen”(Martin Saarikangas)

Kun Wärtsilä-konsernin ent. pääjohtaja **Ole Johansson** sai vuonna 2013 kysymyksen (telakoiden kilpailukykykonferenssissa), josko telakat pyrkisivät saamaan rakennettavaksi myös risteilyjaivoja vastaus oli: Suomessa ei tulla rakentamaan risteilijöitä, meille osaaaminen on jäänmurta-jissa ja siitä on pidettävä kiinni. - Nyt voimme todeta, että toki jäänsärkijöitäkin on valmistunut mutta loistoristeilijä RCCL:n Song of Norway`sta, joka valmistui 1970 on sitten Iso-Masa Saarikankaan johdolla (eläkkeelle 2001) keskitytty ja onnistuttu luomaan maailman suurimpien ja uskomattoman loistokkaiden risteilylaivojen armaada nimenomaan perinnerikkailla laivanrakennusmailla Turussa – tänään arvokkaat ansiot onnistumisille luo Meyer Turku Ltd. Turun Pernossa.

Kun maamme ensimmäinen moderni matkustaja-autolautta ms Skandia luovutettiin Helsingin telakalta 1961 totesi Siljavarustamon johtaja konsuli Nils Wetterstein tyytyväisyyttään salaamatta että ”nyt on saatua matkustaja-autolautta Skandia, joka hoitaa yksikkönä kokonaan ruotsinlaivatarpeen vuosikymmeniksi.” Toisin kävi: ms Nordia valmistui tarpeellisena jo seuraavana vuonna ja kolme vuotta myöhemmin huomattavasti suurempi pikamyymälälläänkin varustettu loistokas ms Fennia.

Wärtsilän Turun telakalla Aurajoen suustossa rakennettiin ja luovutettiin sittenkin myös ahvenanmaalaiselle Sally-varustamolle Vikinglinjan Hki-Tukholma risteilyliikenteeseen suunnitellut matkustaja- autolautat Viking Song ja Viking Saga kuten myös Silja Linelle jo tilausvaiheessa risteilylautoiksi kutsutut ms Finlandia ja ms Silvia Regina. Vuosina 1991-92 valmistui Hki-Tukholma risteilyliikenteeseen ms Silja Symphony ja ms Silja Serenade, jotka herättivät maailmanlaajuisia huomiota ja kiitosta sisätilojen rohkeista ratkaisuksista, kävelykatuihin jne.

Maailman suurin suomalainen. Laivat muuttuvat, laivaristeilyjen suosio kasvaa ja maailma on erilainen jo muutama vuosikymmen yllä olevasta. Nyt jo itse laiva tarjoaa elämyksiä ja satamassa käyntejä vähennetään. Sitten tuli risteilytilaus, joka herätti maailman huomion sekä iloa että ylpeyttä Turun rantamille: RCCL, eli Royal Caribbean Cruise Line uskoi vieläkin suurempaan loistoristeilijään, ja valtavan suunnittelutyön ja rakennusvastuun

saivat jälleen kerran ”turkulaiset”. Vuosi aikaisemmin oli risteilyjättiläinen ”Merten keidas” eli ms Oasis of the seas valmistunut ja Miamiassa valmis vastaanottamaan jo vuoden ennakkovarauksia tehneitä risteilymatkustajiaan – ilmassa oli risteilylaivahistorian havinaa.

Turun telakalla on tilauskirja täynnä vuoteen 2026. Amerikkalaisten oman risteilyvarustamon Carnival Cruise Linesin kaikkien aikojen suurinta risteilijää alettiin rakentaa Turun telakalla marraskuussa 2018: ”Good morning”, huutaa Carnival Cruise Linen toimitusjohtaja iloisen amerikkalaiseen tyyliin Turun telakan lohkohallissa. Portilla liehuu Yhdysvaltain lippu asiakasta kunnioittamaan. Duffy on ensimmäistä kertaa Suomessa ja Turussa. Syynä on se, että telakalla on aloitettu juuri Carnival Cruise Linesin uuden matkustajaristeilijän tuotanto. – Risteilijä tulee valmistuttuaan olemaan Carnival-konsernin suurin alus. Lisäksi se on Pohjois-Amerikassa ensimmäinen risteilijä, joka käyttää LNG:tä eli nesteytettyä maakaasua: - Smeralda nimellä

risteilyalus valmistui joulukuussa 2019.”Costa Smeraldan” matkustajakapasiteetti on 6554 henkilöä. Sarjassa seuraavat kaksi valmistuvat tämän kevään aikana. ■

Meyer Turku telakalta on vuodesta 2010 valmistuneet Viking Grace, Mein Schiff 3, Mein Schiff 4, Mein Schiff 5, Megastar (Tallink Silja oy), Mein Schiff 6 ja Mein Schiff 1. Mein Schiff-alukset on rakennettu TUI Cruisesille. Maailman suurimmat risteilyalukset ovat Royal Caribbean Cruise Linesin Voyager of the seas ja Allure of the seas. ”Allure” on kuitenkin muutamilla senteillä pituudessaan varmistanut arvonimen: Maailman suurin matkustajalaiva. Se on yhtä pitkä ja yhtä raskas kuin suurimmat ydinkäyttöiset lentokonealukset, ja jos se pantaisiin seisomaan pystyyn se olisi 38 metriä korkeampi kuin Eiffeltorni.



Fartygen förändras för att världen förändras

”Det viktigaste är att satsa på framtiden”(Martin Saarikangas)

När Wärtsilä-koncernens f.d. chefsdirektör bergsrådet **Ole Johansson** i en konferens år 2013 angående skeppsvarvens konkurrenskraft fick frågan om det alls fanns planer på att börja bygga kryssningsfartyg i vårt land, blev svaret ungefär så här: I Finland byggs det inte kryssningsfartyg, vi bygger isbrytare och det har vi att hålla fast vid. – Nu kan vi konstatera att visst har isbrytare byggts men efter glansfulla Royal Caribbean Cruise Lines kryssningsfartyg Song of Norway som levererades från Helsingforsvarvet 1970 (idag heter hon mycket förlängd Nordic Prince för Transoceanic Tours) har framförallt Martin Saarikangas (i pension 2001) med beundransvärd fast tro och kunnighet, i vårt land varit med för att skapa en skeppsbyggnadsindustri som framgångsrikt specialiserat sig på stora och lyxösa kryssningsjättar. Kunigheten, visionen: Det är i kryssningsfartygen efterfrågan finns! Nu vet vi att de riktigt stora

och enormt lyxiga kryssningsjättarnas armada levererats från de traditionsrika skeppsbyggnadsmarkerna i Åbo – idag skapas de värdefulla meriterna för framgång av Meyer Turku Ltd. på Pernovarvet i Åbo.

När vi i Finland levererade första moderna passagerar-bilfärjan ms. Skandia 1961 från Wärtsilä Helsingforsvarvet konstaterade Siljarederiets direktör konsul **Nils Westerstein** synbart förförad att ”nu har vi tagit leverans på Skandia som kommer att klara av behovet av sverigebåtar för årtionden framöver”. Men så blev det ju inte alls: ms. Nordia blev färdig redan ett år senare och minsann för att tillfredsställa det hela tiden ökande resandebehovet. Tre år senare togs leverans på mycket lyxigare och större ms. Fennia – med första snabbköpet ombord.

På Wärtsilä Åbovarvet i Aura å-mynningen levererades senare även till Sally-rediet i Mariehamn, för Viking linjens kryss-

ningstrafik Hförs-Sthlm, kryssningsfärjorna Viking Song och Viking Saga. Silja Lines Finlandia och Silvia Regina titulerades från första början kryssningsfartyg. Åren 1991-1992 levererades Silja Symphony och Silja Serenade för kryssningstrafik Helsingfors-Stockholm. De uppmärksammades även internationellt för sina nya och vågade inredningslösningar bl.a. med promenadarkader.

Världens största finländare. Fartygen förändras, kryssningarnas popularitet ökar och världen är i mångt så annorlunda än för bara några årtionden tidigare. Nu bjuder kryssningsfartyget i sig själv på upplevelser och hamnbesöken minskar. Sedan kom nyheten om en kryssningsfartygsbeställning som runt om i världen väckte förundran och glädjeyra speciellt i Åbotrakten blandad med stolthet: Världens största kryssningsrederi RCCL/ Royal Caribbean Cruise Line hade visionen klar och önskade ett ännu större kryssningsfartyg. Det krävande planeringsansvaret och byggnadsförverkligandet gavs åter ”åbaborna”. Ett år tidigare hade kryssningsjätten ”Havens oas” m.a.o. Oasis of the Seas levererats och klar att i Miami emotta de tusentals passagerare som väntade, många av dem hade en förhandsbokning på ett år.

Åbovarvets orderbok fylld till 2026.

I november 2018 påbörjade man på Åbovarvet Meyer Turku byggandet av amerikanska Carnival Cruise Lines största kryssningsfartyg någonsin. ”Good morning, ropar Carnival Cruise Lines verkställande direktör glatt i amerikansk stil då han stiger in i i Åbo varvets sektionshall. Förenata staternas stolta fana vajar i flaggstången dagen till ära. Duffy är första gången i Finland. Orsaken till besöket i Åbo är att man just påbörjat byggandet av Carnival Cruise Lines nya passagerarkryssare. Kryssningsfartyget kommer vid leveransen att vara Carnival-koncernens största fartyg. Dessutom kommer hon att vara Nordamerikas första LNG- kryssare. Smeralda blev hon döpt till och ofta nämnd ”Costa Smeralda”. Hon var tiptop och avgick från Åbo i december ifjol och har en passagerarkapacitet på 6554 personer. I serien levereras de två följande under våren. ■

Från Meyer Turku varvet har från år 2010 levererats Viking Grace, Mein Schiff 3, Mein Schiff 4, Mein Schiff 5, Megastar (Tallink Silja Oy), Mein Schiff 6 och Mein Schiff 1. Mein Schiff-fartygen har byggts för TUI Cruises. Världens största kryssningsfartyg är RCCL:s Voyager of the Seas och Allure of the seas. ”Allure” har dock med några extra centimeter försäkrat sig om hederstiteln: Världens största kryssningsfartyg. Hon är lika lång och lika tung som de största atomdrivna hangarfartygen, i stående ställning skulle hon vara 38 meter högre än Eiffeltornet.



Voima & Käyttö Kraft & Drift

70 vuotta sitten

PÄÄLLYSTÖ JA SALAKULJETUS

Tässä ote siitä kirjelmästä, jonka Suomen Höyrylaiva osakeyhtiö oli lähettänyt liitolle ja joka julkaistiin Voima & Käyttö nro: 1 / 1950

"Syksyllä vuonna 1949 on lehdistössä ollut uutinen siitä, että SHO:n höyrylaivasta Wappu, sen olleessa elokuussa matkalla Turkuun, Utön ulkopuolella siirrettiin tavaroita moottoriveneeseen, jonka miehistö merivartioston vartiomiesten myöhemmin pidatti. Kuvaavaa oikeuskäsittelyn rappeutumiselle on se seikka, että aluksen vahtivuorossa oleva perämies, vaikka kaikki tapahtui valoisana ja kirkkaana kesäaamuna, häntä kuulustellessamme vakuutti, että hän tosin oli nähnyt moottoriveneen mutta että tämä ei missään tapauksessa ollut lähempää kuin 5 merenpeninkulman päässä S/S Wapusta. Siis mies, jolla tapahtumahetkellä on vastuullaan suuren aluksen päällistö ja miehistö, yhteensä noin 30 henkeä, sekä alus ja lasti, joiden arvo on yli 50 milj. markkaa, omistaa tehtävälleen niin vähän huomiota, ettei hän huomaa vauhdin pienentymisen eikä sitä että laivasta otetaan yhteyttä salakuljetusalukseen.

Olemme halunneet saattaa tämän asian tietoonne toivoen, että Te käyttäisitte sitä vaikutusvaltaa, joka Teillä järjestönne kautta on jäseninne, se salakuljetustoiminnan ehkäisemiseksi, joka yhä suuremäärin on leviämässä ja joka on jo saavuttanut sellaisen laajuuden, että se on alkanut herättämään kiusallista huomiota ulkomailla".

Kunnioittaen
Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö



Kuva: Äänimeri - www.aanimeri.fi

Tekijänoikeudet saattavat rajoittaa kuvan käyttöä

S/S Wappu oli vuonna 1930 rakennettu 79,2-metrinen höyrylaiva. Laiva rakennettiin Goole Ships Building & Repairing Co:n telakalla Goolessa, Britanniassa. Wappu romutettiin vuonna 1964. Aluksen jääluku oli II ja rakennusmateriaali teräs.

Lähde: Wikipedia

KME ry:n vaalikokous pidettiin itsenäisyyspäivänä



Konemestarit ja Energiatekniset KME ry:n vaalikokous pidettiin itsenäisyyspäivänä hotelli Scandic Grand Marinassa. Paikalla oli kolmekymmentä jäsentä. Kokouksessa käsiteltiin sääntömääräiset vaalikokoukselle kuuluvat asiat, sekä valittiin edustajat ensi vuoden liittokokoukseen ja yhdistyksen ehdokkaat liittohallitukseen. Itsenäisyyspäivänä pidetty vaalikokous sujui mukavissa tunnelmissa.

Mieltä lämmitti erityisesti se, että nuoria jäseniä oli kokouksessa varsin hyvin, toteaa Suomen Konepäällystöliiton ja KME ry:n puheenjohtaja Pertti Roti (kuvassa toinen vasemmalta).

Kuvassa KME:n johtokunta vasemmalta:

Henna Lepistö, Pertti Roti, Jarno Nieminen, Niklas Fagerlund, Jarmo Lahdensivu ja Lasse Laaksonen. (Kuvasta puuttuvat Juha Uimonen, Janne Metsämäki ja Matti Virta)



CLIMEON I OMFATTANDE SAMARBETE MED VIKING LINE

Viking Line bygger just nu fartyget Viking Glory, som kommer att vara ett av världens mest klimatsmarta fartyg när det sätts i trafik 2021. Fartyget ska rustas med flera tekniska innovationer, där Viking Line bland annat samarbetar med svenska cleantechföretaget Climeon för att minska fartygets klimatpåverkan. Climeons system beräknas minska CO₂-utsläppen med cirka 4 000 ton per år.

Viking Lines nya fartyg Viking Glory byggs för närvarande i Xiamen i Kina. Fartyget kommer att utrustas med flera tekniska innovationer för att minska utsläpp och klimatpåverkan, bland annat med system utvecklat av svenska cleantechföretaget Climeon.

Climeons Heat Power System tar till vara spillvärmen från motorerna och använder det till att dels värma upp fartyget, men också för att generera ren elektricitet. Dessutom kommer Viking Line att bli först ut i världen med att installera Climeons ångturbiner som tar till vara spillvärme från gaser som bildas i förbränningsprocessen. Sammanlagt beräknas Heat Power-modulerna och ångturbinerna minska CO₂-utsläppen med minst 4 000 ton per år. Ångturbinerna tas i ett första skede i bruk på Viking Glory, men kommer att utvärderas för att eventuellt installeras på Viking Lines övriga sex fartyg i framtiden.

–Vi är väldigt stolta över det förtroende som vi fått av Viking Line och att de väljer att fortsätta vara en pionjär inom energieffektivitet i marinindustrin genom att installera både Heat Power-moduler och ångturbiner från Climeon. Varje enhet kan producera upp till 150 kW, vilket kan jämföras med den mängd elektricitet som behövs för att ladda 250 000 mobiltelefoner om dagen. Vårt estimat är att Viking Glory minskar sina CO₂ utsläpp med cirka 4 000 ton per år genom vår nya lösning, säger Thomas Öström, VD för Climeon.

Viking Line var först i världen med att satsa på energiåtervinningssystemet från svenska Climeon när man redan 2015 installerade den allra första prototypen utvecklad för fartyg ombord på Viking Grace. Vid byggandet av Viking Glory har man nu valt att redan från start invol-

vera Climeon i utvecklingsarbetet. – Bränslet är den näst största utgiftsposten för Viking Line, men att vara energieffektiva handlar inte bara om att göra besparingar. Det som är viktigast för oss är att vi jobbar aktivt för en hållbar sjöfart. Climeon Heat Power System kommer ge upp till 40 procent av den el som behövs för passagerarfunktionerna ombord, säger Kari Granberg, projektchef Viking Glory på Viking Line.

CLIMEON HEAT POWER SYSTEM I KORTHET:

Energiåtervinningssystemet förvandlar spillvärme från motorerna till elektricitet. En förenklad beskrivning av hela processen är följande: Motorer behöver kylvatten för att inte överhettas och skära fast. Då kylvattnet går genom motorerna hettas det upp och värme uppstår. Oftast leder man ut denna spillvärme från fartyget, och värmen går således förlorad. Med hjälp av Climeons innovativa system omvandlas värmen till ren elektricitet.

CLIMEON LEVERERAR

ÅNGTURBINSLÖSNING TILL FARTYG

Climeon har utvecklat en ny ångturbinslösning speciellt anpassad för Viking Lines nya fartyg Viking Glory. De två ångturbinerna har nu passerat ett Factory Acceptance Test med Viking Line och certifieringsorganet DNV-GL närvarande. Ångturbinerna ingår i ordern som lades av Viking Line 2017 och kommer levereras till Viking Glory de närmaste månaderna.

Ångturbinerna är speciellt utvecklade för Viking Line och tekniken ska nu utvärderas, förfinas och vidareutvecklas i nära samarbete med Viking Line. De två ångturbinerna nyttjar temperaturer kring 180 grader Celsius och kan maximalt producera 150kW vardera. Den kvarvarande energin i ångan som kommer ut från ångturbinerna används i ett nästa steg för att producera el med hjälp av Climeons Heat Power-moduler, vilket maximerar energiåtervinningen av fartygets spillvärme.

Den sammanlagda maxkapaciteten för systemet ombord på Viking Glory uppgår till 900 kW. ■

Uusi suurhanke selvittää biomassan ja jätteiden hyödyntämistä kestäväan sähköntuotantoon

Abo Akademissa on käynnistynyt uusi kolmivuotinen hanke, jossa selvitetään biomassan ja jättemateriaalien kestävä hyödyntämistä suuren mittakaavan sähköntuotannossa. CLUE2-hankkeessa (*Clean and Efficient Utilization of Demanding Fuels*) on mukana viisi kansainvälistä suuryritystä: ANDRITZ, International Paper, Metsä Fibre, UPM-Kymmene ja Valmet Technologies.

– Metsä Fibre on uusi yhteistyökumppani, kun taas muiden teollisuustahojen kanssa olemme tehneet jo pidemmän aikaa yhteistyötä, jonka pohjalta jatkamme nyt tutkimus- ja kehitystyötä, kertoo Åbo Akademin epäorgaanisen kemian yliopistonlehtori, dosentti **Patrik Yrjas**.

Biomassat ja jätteet ovat edullisia energialähteitä. Niiden käyttöä suuren mittakaavan sähköntuotantoon rajoittavat usein kuitenkin erilaiset epäpuhtaudet, kuten kloori, rikki, fosfori sekä alkali- ja raskasmetallit, jotka aiheuttavat helposti korroosiota ja käyttöongelmia sekä ei-toivottuja savukaasupäästöjä.

Tutkimushanke tukee näiden polttoaineiden ja polttoaineseosten tehokkaampaa ja turvallisempaa käyttöä lisäämällä tietämystä epäpuhtauksien korkealämpötilakemiasta erilaisissa polttoolosuhteissa. Laitosten käyttövarmuutta ja käytettävyyttä

voidaan parantaa muun muassa käyttämällä sopivia lisäaineita tai optimoimalla polttoaineiden sekoitussuhteet.

– Yksittäiset polttoaineet voivat sellaisenaan aiheuttaa ongelmia, mutta sopivasti aineita sekoittamalla voidaan ongelmat eliminoida ja saada aikaan synergiaetua, kertoo Yrjas.

Hanke toteutetaan molekulaarisen prosessi- ja materiaali-tekniikan puitteissa, joka on yksi Åbo Akademin neljästä tutkimuksen profiilialueesta. Useasta osaprojektista koostuvaan hankkeeseen osallistuu kymmenkunta tohtorikoulutettavaa ja postdoc-tutkijaa luonnontieteiden ja tekniikan tiedekunnassa.

Yhteistyöyritykset rahoittavat tutkimushanketta yhteensä 450 000 eurolla. Lisäksi hankkeeseen liittyy mm. Suomen Akatemian rahoittamia osatutkimuksia. Hankkeen kokonaisarvoksi arvioidaan noin 1 miljoona euroa.

Hanketta johtavat ja koordinoivat dosentit **Markus Engblom** ja Patrik Yrjas sekä professori **Leena Hupa**. Professori **Mikko Hupa** toimii hankkeen tieteellisenä neuvonantajana. Hankekausi on 1.12.2019–30.11.2022.

Lisätietoja:

Patrik Yrjas Epäorgaanisen kemian dosentti, Åbo Akademi
S-posti: patrik.yrjas@abo.fi

Nytt storprojekt i hållbar elproduktion med biomassa och avfall

Abo Akademi har startat ett nytt treårigt projekt inom området för hållbar användning av olika biomassor och avfall i storskalig elektricitetsproduktion. I projektet "Clean and Efficient Utilization of Demanding Fuels", CLUE2, deltar fem internationella storföretag: ANDRITZ, International Paper, Metsä Fibre, UPM-Kymmene och Valmet Technologies.

– Samarbetet med Metsä Fibre är nytt, men med de andra industrierna har vi redan samarbetat en längre tid. Nu bygger vi vidare på det, säger **Patrik Yrjas**, docent och akademilektor i oorganisk kemi vid Åbo Akademi.

Biomassor och avfall utgör billiga energikällor. Deras användning i storskalig elektricitetsproduktion begränsas dock ofta av föroreningar, såsom klor, svavel, fosfor, alkalimetaller och tungmetaller, som lätt skapar korrosion och driftsproblem, samt oönskade rökgasutsläpp.

Projektet stöder effektivare och säkrare användning av dessa bränslen och bränsleblandningar genom att öka förståelsen för den relevanta högttemperaturkemin. Man kan öka driftsäkerheten och anläggningens tillgänglighet bland annat genom att använda lämpliga tillsatsmedel eller genom noggrann optimering av bränslenas blandningsförhållanden.

– Ibland kan det vara så att två bränslen som i sig är proble-

matiska skapar positiva synergier och eliminerar problemen bara man blandar dem i rätta mängder, säger Yrjas.

Projektet utförs inom ramarna för molekylär process- och materialteknik, som är en av Åbo Akademis fyra forskningsprofiler. I projektet, som omfattar flera olika delprojekt, deltar ett tiotal doktorander och postdoc-forskare vid fakulteten i naturvetenskap och teknik.

De deltagande företagen finansierar projektet med sammanlagt 450 000 euro. Utöver detta, kopplas till projektet arbeten med finansiering från bland annat Finlands Akademi. Projektets totala omfattning beräknas uppgå till cirka 1 miljon euro.

Projektet leds och koordineras av docenterna **Markus Engblom** och Patrik Yrjas, samt professor **Leena Hupa**. Professor **Mikko Hupa** fungerar som projektets vetenskapliga rådgivare. Projekttiden är 1.12.2019–30.11.2022.

Mera information:

Patrik Yrjas
Docent i oorganisk kemi vid Åbo Akademi
E-post: patrik.yrjas@abo.fi
Tfn +358 46 921 9021

”Hanskat tippui”

Ekonomisti Antti Koskelan tietokirjassa ”Hanskat tippui – lakkojen historia ja vaikutus yhteiskunnassa” kuvataan lakkoilun merkitystä palkansaajaväestölle.

Kirjan keskeinen väite on, että lakko-oikeus on tärkein luokkayhteiskuntaa torjuva väline. Palkansaajaväestön juridiset oikeudet, kuten lakko, ovat sidoksissa palkansaajien taloudelliseen asemaan ja yhteiskunnalliseen rooliin.

Jos lakko-oikeutta rajoitetaan, tuloerot lähtevät helposti kasvuun ja palkansaajien muut ehdot, kuten työterveys tai työsuojelu helposti heikkenemään. Lakko-oikeus on nimittäin keskeisin vipuvarsi palkansaajien aseman turvaamisessa työmarkkinoilla.

Lakko-oikeus on kaikissa länsimaissa tunnustettu palkansaajaväestön oikeus. Monissa maissa lakko-oikeus tunnustetaan vähintään epäsuorasti jopa perustuslaissa. Lisäksi lakko-oikeus ja järjestäytymisvapaus on YK:n alaisilla kansainvälisillä sopimuksilla turvattu. Puheet lakko-oikeuden rajoittamisesta johtaisivat Suomen kummalliseen vertailuryhmään.

Suomi on 2000-luvulla ollut kansainvälisesti vertaillen keskimääräisen lakkoherkkä maa. Pohjoismaisessa kontekstissa Tanska on lakkoherkin, Ruotsi kaikkein säysein ja Suomi ja Norja keskikastia. Yleinen väite Suomen erityisestä lakkoherkyydestä ei pidä siis paikkaansa.

1970-luvulla väite on pitänyt paikkansa, silloin Suomi oli maailman lakkoherkimpien maiden joukossa. Sittenkin lakkojen määrä on pudonnut noin kymmenesosaan. Lakkojen vuoksi menetetyt työpäivät vastaavat vuosittain prosenttia tai paria sairauspäivien määrästä.

Kirjassa käsitellään myös lakkojen kustannusvaikutuksia. Tyypillisesti työnantajat liioittelevat lakkojen kustannuksia ja palkansaajat vähättelevät niitä. Totuus on usein puolivälissä. Työnantajat käyttävät usein menetetyt tuotannon arvoa, vaikka osa siitä voidaan kirjata takaisin esimerkiksi ylittöitä teettämällä tai myymällä tavaraa varastosta.

Kustannusten arvioinnissa otetaan harvoin huomioon myöskään toiminnan kannattavuutta. Jos menetetty tuotanto on 100 000 euroa, mutta sillä saatava voitto olisi ollut 6 000 euroa, niin lakon aiheuttama tappio on 6 000 euroa. Firmat eivät maksimoi tuotantoaan, vaan voittoaan.

Usein kysytään, onko lakkoilusta ollut koskaan mitään hyötyä. Lakkoilun saavutuksia on laidasta laitaan, esimerkiksi naisten äänioikeudesta lomarahoihin. Lomarahathan saatiin Metalliliiton seitsemän viikon lakon seurauksena vuoden 1971 jälkeen. Tupojen myötä lomarahat yleistyivät muillekin ammattiryhmille. Naisten äänioikeuteen taas liittyy keskeisesti vuoden 1905 suurlakko, jonka myötä myös työläiset ja naiset saivat äänioikeuden.

Kirjassa tarkastellaan myös työtaisteluiden muotojen kehittymistä yhteiskunnan siirtyessä teollisuusyhteiskunnasta kohti digitalisoituvaa palveluyhteiskuntaa. Mitkä ovat lakkoilun kansainväliset trendit?

”Hanskat tippui” toimii yleisenä katsauksena lakkoilun kansainväliseen sääntelyyn, työtaisteluiden kustannusten arviointiin ja eri maiden lakkoherkyyksien vertailuun. Kirjan on kustantanut Kalevi Sorsa -säätiö.

Antti Koskela toimii ekonomistina keskusjärjestö STTK:ssa.



Historik över strejker och deras betydelse för samhället

I sin fackbok ”Hanskat tippui – lakkojen historia ja vaikutus yhteiskunnassa”, en historik över strejker och deras betydelse för samhället, beskriver nationalekonomen Antti Koskela strejkandets betydelse för löntagare.

Det centrala påståendet i boken är att strejkrätten är det viktigaste medlet mot klassamhället. Löntagarnas juridiska rättigheter, till exempel strejkrätten, har anknytning till deras ekonomiska ställning och roll i samhället.

Om strejkrätten begränsas blir inkomstskillnaderna sannolikt större, och löntagarnas övriga villkor, till exempel arbetshälsan eller arbetarskyddet, blir lätt sämre. Strejkrätten är nämligen avgörande för löntagarnas ställning på arbetsmarknaden.

I alla västländer är det självklart att löntagare har rätt att strejka. I många länder godkänns strejkrätten åtminstone indirekt till och med i grundlagen. Dessutom har strejkrätten och organisationsfriheten garanterats i FN:s internationella konventioner. Tal om begränsning av strejkrätten skulle få Finland att hamna i en konstig kontrollgrupp.

På 2000-talet har Finland i jämförelse med andra länder varit ett medelmåttigt strejkenäget land. I nordisk kontext är danskarna mest benägna att ta till strejk, svenskarna minst och finländarna och norrmännen mitt emellan. Den allmänna uppfattningen att Finland är ett särskilt strejkenäget land stämmer alltså inte.

Men på 1970-talet var Finland faktiskt ett av världens mest strejkenägna länder. Senare har antalet strejker sjunkit till cirka en tiondedel. Antalet förlorade arbetsdagar på grund av strejker motsvarar årligen en eller två procent av antalet sjukdagar.

I boken behandlas även strejkers inverkan på kostnader. Det är typiskt att arbetsgivare överdriver kostnader i samband med strejker och löntagare underskattar dem. Sanningen ligger ofta mitt emellan. Arbetsgivare använder ofta värdet av förlorad produktion fastän en del av värdet kan fås tillbaka till exempel genom övertidsarbete eller försäljning av varor från lagret.

Vid värdering av kostnader beaktas sällan verksamhetens lönsamhet. Om den förlorade produktionen är 100 000 euro men vinsten av denna skulle ha varit 6 000 euro, då har strejken medfört en förlust på 6 000 euro. Företag maximerar inte sin produktion, utan sin vinst.

Man frågar ofta om det någonsin har varit någon nytta av strejker. Strejker har lett till en uppsjö av goda resultat, till exempel från kvinnlig rösträtt till semesterpenning. Semesterpenningen kom ju tack vare Metallarbetarförbundets sju veckor långa strejk efter 1971. I takt med inkomststoppörelser spred sig semesterpenningen även till andra yrkesgrupper. En viktig orsak till att kvinnorna fick rösträtt var storstrejken år 1905 som ledde till att även arbetarna och kvinnorna fick rösträtt.

I boken behandlas även utvecklingen av olika stridsåtgärder i takt med att samhället övergår från industrisamhälle till digitaliserat service-samhälle. Vilka är de internationella strejktrenderna?

Antti Koskelas bok fungerar som en allmän översikt över internationell reglering av strejker, värdering av kostnader i samband med arbetskonflikter och jämförelse mellan olika länder när det gäller benägenhet att strejka. Boken utgavs av Kalevi Sorsa-fonden.

Antti Koskela är ekonom vid centralorganisationen STTK.



Från och med 1 januari 2020 är den nya undre gränsvärdet för svavel i fartygsbränsle 0,5 %

IMO:s nya krav på rederier att minska svavelutsläppen
med 85 procent har potential att förändra
fartygsbranschens påverkan på naturen i grunden.

När sjöfarten började använda restprodukten tjockolja som drivmedel sågs den som en perfekt lösning. De smutsiga och intensiva rökgaserna som fartygen spydde ut försvann ute på haven – på betryggande avstånd från människor och städer. Nu vet vi bättre. Förbränning av tjockolja frigör, utöver koldioxid, bland annat svavel – ett ämne som bidrar till försurning i områden med låga kalkhalter. Försurning skadar fiskar och känsliga växter. Vid årsskiftet inför FN:s sjöfartsorganisation IMO därför regler som tvingar sjöfarten att minska svavelutsläppen med 85 procent. Fredrik Backman är chef på Preems shipping-avdelning. Han ser mycket positivt på IMO:s krav.

NORDEUROPA HAR VISAT VÄGEN

i Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen har det sedan 2015 varit förbjudet att använda tjockolja med mer än 0,1 procent svavel. Det innebär att fartyg på dessa rutter redan har ställt om till lågsavvliga drivmedel.

– Vi kör våra fartyg på naturgas istället för diesel för att minska utsläppen ännu mer. I våra vatten ser vi en extrem skillnad sedan reglerna infördes 2015. IMO:s krav kommer garanterat att minska försurningen världen över, säger Fredrik Backman.

Men den nya lagstiftningen är inte vattentät. Den reglerar nämligen enbart mängden svavel som frigörs som luftgaser vid förbränning av tjockoljan. För att komma billigare undan är risken att många redare installerar en så kallad "open-loop-scrubber", istället för att byta bränsle. Ett annat alternativ är att använda sig av en dyrare "closed-loop-scrubber" som separerar och samlar in svavlet från tjockoljan.

– Open-loop-scrubbern använder havsvatten för att neutralisera eller tvätta bort svavlet, som sedan pumpas ner tillsammans med tungmetaller och kemikalier rakt ut i havet. Detta ser jag som förkastligt, säger han.

PREEMS UTBYGGNAD SKA TA HAND OM TJOCKOLJAN

IMO:s nya regler är en av anledningarna till att Preem vill bygga ut sitt raffinaderi i Lysekil. Det krävs nämligen ny, spännande teknik, en så kallad slurry-hydrocracker, för att kunna avsvavla och göra bensen eller diesel av den tjockolja som tidigare sålts som fartygsbränsle. Samma anläggning kommer sedermera användas för att producera förnybara drivmedel av restprodukter från den svenska skogen, som exempelvis lignin och sågspån.

– Utbyggnaden kommer att leda till att vi kan göra bättre produkter av de stora mängder tjockolja som tidigare förbrändes ute på haven. Den kommer också att vara bidragande till att Sverige når de högt ställda klimatmålen, genom den allt större produktionen av biodrivmedel, avslutar Fredrik Backman.

Källa: www.preem.se



Beskattning av sjöarbetsinkomst

Denna anvisning behandlar beskattningen av sjöarbetsinkomst.

Anvisningens del 5.2 som gäller avdrag från sjöarbetsinkomst har uppdaterats för att motsvara den gällande lagstiftningen från ingången av 2016.

1 Allmänt

Sjöarbetsinkomst är enligt 74 § i inkomstskattelagen (1535/1992, ISkL) löneinkomst i pengar eller pengars värde för arbete som ombord på ett fartyg med en bruttodräktighet om minst 100 registerton utförs i samband med fartygets trafik i anställning hos en redare. Bestämmelser gäller för både finska och utländska fartyg.

1.1 Redare

Skatteförvaltningen kan i enskilda fall bestämma att lön som betalas av en med en redare jämställbar arbetsgivare som sköter fartygets trafik är sjöarbetsinkomst. Fastställelse kan sökas av arbetsgivare eller mottagare av sjöarbetsinkomst (ISkL 74 § 5 mom.).

Offa använder någon annan än ett fartygs ägare fartyget för trafik på basis av ett s.k. managementavtal. Det rederi som är managementbolag anses vid beskattningen av sjömännen som redare, under förutsättning att arbetsavtalet ingåtts mellan rederiet och arbetstagaren.

1.2 Fartyg

När löneinkomst som anses som sjöarbetsinkomst erhålls för arbete ombord på ett fartyg, kan fartyget vara ett handelsfartyg, fiskefartyg, en isbrytare eller en bogserbåt om dess bruttodräktighet är minst 100 registerton.

1.3 Fartygets trafik

För att löneinkomst som erhållits för arbete ombord på ett fartyg ska anses som sjöarbetsinkomst ska fartyget dessutom uppfylla följande villkor i ISkL 74 §:

- fartyget används i utrikesfart eller under skatteäret huvudsakligen i kustfart, eller
- fartyget tillhör Trafikverket eller en redare som handlar för verkets räkning eller någon annan redare och används på havsområden i uppdrag som beställs av en myndighet, eller
- fartyget är understatligt Ålands landskapsstyrelse och är inte en färja som sköter trafik längs allmän väg.

Med utrikesfart avses trafik mellan en ort i Finland och en ort i en främmande stat eller trafik utanför området för kustfart. (ISkL 74 § 3 mom.)

Med kustfart avses i enlighet med ISkL 74 § 2 mom. inrikes trafik utanför skärgårdsområdet på Finska viken, Bottniska viken och Östersjön norr om 57:e breddgraden i enlighet med de undantag som bestäms i nämnda moment. Med kusttrafik

1

avslutas även lönebetalningsperioden. Lönebetalningsperioden kan vara högst en månad. Lönen ska betalas eller kunna tas ut på förfallodagen.

Exempel 1: Om den som betalat sjöarbetsinkomst under 2015 har använt en kalendermånad som lönebetalningsperiod, har sjömannen haft rätt att lyfta sin lön senast den sista dagen i månaden. Som en inkomst för 2015 anses således även den lön som har stått att lyfta årets sista dag, även om löntagaren inte lyfte den och även om den slutliga löneberäkningen och betalningen av lönen på grund av någon orsak skulle ske först i januari 2016.

4 Resekostnadsersättningar

Skattepliktig inkomst är inte ersättning som motsvarar en genomsnittlig skällig ökning av rese- och levnadskostnader och som arbetsgivaren har betalat till en person som erhåller sjöarbetsinkomst, för resor från bostaden till fartygets ankombst- och avgångshamn och tillbaka (ISkL 75 §).

Skattefri inkomst är dock endast ersättningar för resor på grund av semester och kompensationsledighet samt för andra resor vilkas kostnader arbetsgivaren enligt lagen om sjöarbetsavtal är skyldig att ersätta. Resan kan härvid göras till Finland eller till utlandet. För tiden för dessa resor kan även betalas dagtraktamente eller måltidsersättning.

4.1 Resor som ersätts med stöd av lagen om sjöarbetsavtal

4.1.1 Fria hemresor medan anställningsförhållandet varar

Enligt lagen om sjöarbetsavtal ska arbetsgivaren betala arbetstagarens resa till hemorten inklusive uppehålle, när det är fråga om en hemresa som görs då moderskaps-, särskild moderskaps-, faderskaps-, föräldra- eller vårdledighet börjar, eller när arbetstagaren vill avbryta sitt havandeskap.

När arbetsgivaren tillåter att arbetstagare som befinner sig utomlands, ska arbetsgivaren betala arbetstagarens resa till hemorten inklusive uppehålle och när permitteringen upphört resan tillbaka till fartyget, om fartyget då befinner sig utomlands. Också resor för ett avge sjöförklaring ersätts på basis av lagen om sjöarbetsavtal.

4.1.2 Fria hemresor när arbetsavtalet upphör

Arbetsgivaren ska betala på basis av lagen om sjöarbetsavtal arbetstagarens hemresa inklusive uppehålle, om arbetsavtalet upphör utomlands efter att ha gått utan avbrott i minst sex månader. Arbetstagaren har inte rätt till fri hemresa, om han eller hon skulle ha kunnat säga upp arbetsavtalet så att det hade upphört att gälla i någon hamn i hans eller hennes hemland under de tre månader som föregått avtalets upphörande.

Arbetsgivaren ska betala arbetstagarens hemresa inklusive uppehålle också när

- arbetsgivaren har sagt upp arbetsavtalet av ekonomiska orsaker eller av produktionsorsaker,
- arbetsavtalet har upphävts på grund av arbetstagarens arbetsoförmåga som föranletts av sjukdom, skada eller olycksfall,

4

7 Allmänt skattskyldigs arbete ombord på ett utländskt fartyg

En sjöman som arbetar ombord på ett utländskt fartyg och som enligt ISkL 9 § är bosatt i Finland, är i Finland allmänt skattskyldig för inkomst som förvärvats här och annorstädes. Lön som betalts för arbete ombord på ett utländskt fartyg beskattas härvid i Finland på vanligt sätt, förutom om förutsättningarna för den s.k. sexmånadersregeln uppfylls (ISkL 77 §) eller om Finlands beskattningsrätt har begränsats genom skatteavtal.

Om sexmånadersregeln inte kan tillämpas på lön som erhållits för arbete ombord på ett utländskt fartyg, bör med hjälp av vederbörande skatteavtal kontrolleras om Finland ska undanröja dubbelbeskattningen genom undantagandemetoden eller genom avräkningsmetoden.

ledande skattesakkunnig Tero Määttä

7

avses i momentet inte trafik från Viborgska viken till Santio i Virolahti kommun längs den inre farleden, inte heller trafik utanför Fagerö i Sibbo kommun eller utanför Porkkala udd eller Hangö udd, om fartyget annars används inom skärgården vid kusten.

Med fartyg som under skatteäret huvudsakligen används i kustfart avses fartyg som används i kustfart minst hälften av dess trafikeringstid. Villkoret uppfylls i allmänhet inte av bl.a. städernas hamnbogserbåtar eller hamnisbrytare, vilka kan därför förbli utanför tillämpningsområdet för stadsgångarna om sjöarbetsinkomstavgiv.

2 Sjöarbetsinkomst

2.1 Definition av sjöarbetsinkomst beskattningen

Som sjöarbetsinkomst anses all sådan löneinkomst som erhålls i pengar eller pengars värde för allt arbete ombord på ett fartyg som hänför sig till fartygets trafik. Sjöarbetsinkomst är förutom löneinkomst som person i egentlig sjömansyrke erhållit även bl.a. inkomst som erhållits i anställning hos en redare eller motsvarande annan arbetsgivare, till exempel som servetris, uppträdande konstnär eller säljare (ISkL 74 § 1 och 6 mom.).

Sjöarbetsinkomst är t.ex. grundlön inkl. naturaförmåner, olika lönetillägg, såsom övertidsersättning, vederlägsersättning, oceanstillägg, semesterersättning och semesterpenning samt rimlig lön som en sammanstättning betalat till sin delägare för arbete som denna utfört ombord på ett fartyg.

Sjöarbetsinkomst är även med stöd av bestämmelserna i lagen om sjöarbetsavtal (756/2011) eller motsvarande utländska bestämmelser av arbetsgivaren erhållen annan inkomst än den lön som omedelbart hänför sig till trafikeringen av fartyget, såsom lön för värdetid, lön under uppsägningstiden och ersättning för orgrundad uppsägning samt lön när arbetet förhindrats.

Sjöarbetsinkomst är även löner till den person som redaren förordnat till övervakare på nybyggen, t.ex. befälhavaren eller maskinchefen, såvida denna mönstrat på fartyget omedelbart efter att det blivit färdigt samt ersättning som huvudförordnademannen av ovannämnda arbetsgivare erhållit i stället för sjöarbetsinkomst. Sjöarbetsinkomst är även ersättning som huvudförordnademannen fått i stället för sjöarbetsinkomst från en i lagen om sjöarbetsinkomst avsedd arbetsgivare. Sjöarbetsinkomst är även ersättning som betalts för arbete ombord på ett finsk fiskefartyg och som är beroende på fångstens storlek

2.2 Naturaförmåner vid tjänstgöring till sjöss

Till sjöss erhållen naturaförmån som närmast omfattar kostförmånen, behandlas på samma sätt som en naturaförmån som fåts i land. I sitt beslut om naturaförmåner fastställer skatteförvaltningen årligen förmånen värde i pengar.

Sjöman kan ha ytterligare naturaförmåner än sådana som fås ombord på ett fartyg, liksom bl.a. bostadsförmån. Också dessa naturaförmåner utgör sjöarbetsinkomst.

Penningsersättning som betalts för en naturaförmån som inte kunnat utnyttjas är i sin helhet skattepliktig löneinkomst. Den har inte till någon del stadgats som skattefri.

2

- arbetsgivaren har upphävt arbetsavtalet utan laglig grund av en orsak som beror på arbetstagaren,
- arbetsavtalet har upphävts under provtiden,
- arbetsgivaren har upphävt arbetsavtalet av en orsak som beror på arbetstagaren,
- arbetsgivaren har upphävt arbetsavtalet på grund av en farlig smittsam sjukdom i destinationshamnen eller på grund av krigshot eller ett krigsläkande hot mot fartyget.

Om arbetstagaren inte begär fri hemresa när han eller hon säger upp eller häver sitt arbetsavtal, förlorar arbetstagaren rätten till den.

4.2 Resor när ett arbetsförhållande inleds

Lagen om sjöarbetsavtal förliktigt inte arbetsgivaren att ersätta resan till fartyget när ett arbetsförhållande inleds. Om arbetsgivaren ersätter de resekostnader som uppstår i hemlandet för resan från bostaden till fartyget när ett arbetsförhållande inleds, anses ersättningen som skattepliktig sjöarbetsinkomst.

Om arbetet kommer att utföras utomlands eller ombord på ett utländskt fartyg, kan resor från bostaden i Finland till fartyget ersättas skattefritt.

5 Avdrag som beviljas på sjöarbetsinkomst

5.1 Allmänt om avdrag

På sjöarbetsinkomst beviljas i regel alla avdrag enligt inkomstskattelagen. Mottagare av sjöarbetsinkomst får dock inte dra av utgifter för förvärvande eller bibehållande av sjöarbetsinkomst med undantag av avdraget för förvärvande av inkomsten (ISkL 95 § 2 mom.). Inte heller serviceavgift för sjöman (Mepa) är avdragbar. De utgifter för förvärvande eller bibehållande av sjöarbetsinkomst som överstiger avdraget för förvärvande av inkomsten, såsom resekostnader och medlemsavgifter i arbetsmarknadsorganisationer, anses ingå i det speciella avdraget för sjöarbetsinkomst i ISkL 97 §. Avdraget för sjöarbetsinkomst beaktas på detta sätt de speciella förhållanden inom sjömansyrket.

Sjöarbetsinkomst beviljas också en sjöman som arbetar ombord på ett utländskt fartyg. De utgifter för förvärvande eller bibehållande av sjöarbetsinkomst som överstiger avdraget för förvärvande av inkomsten, såsom resekostnader och medlemsavgifter i arbetsmarknadsorganisationer, anses ingå i det speciella avdraget för sjöarbetsinkomst i ISkL 97 §. Avdraget för sjöarbetsinkomst beaktas på detta sätt de speciella förhållandena inom sjömansyrket. Sjöarbetsinkomst beviljas också en sjöman som arbetar ombord på ett utländskt fartyg.

Pensionsförsäkringspremier till sjömanspensionskassan är med stöd av ISkL 96 § 1 mom. avdragbara från sjöarbetsinkomsten.

5.2 Avdrag för sjöarbetsinkomst i stats- och kommunalbeskattningen

2.3 Inkomst i stället för utebliven löneinkomst

Sjöarbetsinkomst är den lön arbetsgivaren betalar för moderskapsledigheten eller tiden för ledighet på grund av sjukdom eller olycksfall. Inkomst som en sjöman för en motsvarande tidsperiod erhållit från sjukförsäkringen eller direkt från ett försäkringsbolag är däremot annan inkomst. Inte heller arbetslöshetspenning är sjöarbetsinkomst.

Ersättning som med stöd av lagen om lönegaranti för sjömän (1108/2000) betalas ut av statens medel på grund av utebliven sjöarbetsinkomst utgör sjöarbetsinkomst.

2.4 Hälsovård

Enligt bestämmelserna i lagen om sjöarbetsavtal ska arbetsgivaren se till att en insjuknad eller skadad arbetstagare får adekvat vård. Ersättningen av de kostnader som uppstått på grund av vården av en arbetstagare kan i allmänhet anses som en i ISkL 69 § avsedd av arbetsgivaren anordnad skattefri hälsovård.

2.5 Andra än sjöarbetsinkomster

All löneinkomst för arbete ombord på ett fartyg är inte sjöarbetsinkomst. Sjöarbetsinkomst är t.ex. inte lön till personer som inte står i ett arbetsförhållande till redaren eller till annan som använder fartyget i trafik.

Sjöarbetsinkomst är således inte löner till en person som tillfälligt men i någon annans tjänst utför reparationsarbeten ombord på fartyget eller till en artist som uppträder på fartyget men är anställd av en programbyrå. Eftersom med sjöarbetsinkomst endast avses sådan lön som betalts för arbete som hänför sig till fartygets trafik, är inte avreden för möten eller föredrag som hållits ombord på ett fartyg sjöarbetsinkomst.

Som sjöarbetsinkomst anses inte heller under ISkL 74 § 7 mom. inkomst för

- arbete som en person, utan att följa med fartyget när det avseglar, utför när fartyget ligger i hamn. Sådana inkomster är t.ex. löneinkomster som erhållits för på passagerarfartyg utförd städnings-, renhållnings- och andra motsvarande arbeten, under förutsättning att arbetstagnarna inte följer med fartyget
- tilfälligt kontroll-, service-, lösnings- eller annat motsvarande arbete
- arbete ombord på ett frididsfartyg eller på ett fartyg där förutom ägaren endast medlemmar av arbetsgivarens familj stadigvarande arbetar
- arbete på fartyg som tillhör staten och som används för försvars- och gränsbevakningsuppgifter.

3 Skatteår för sjöarbetsinkomst

Sjöarbetsinkomst är inkomst det år den har betalats eller antecknats på konto, oberoende av under vilket kalenderår lönen har förjätnats eller för vilken tid den har inftutit. Lön anses dock ha betalats den dag löntagaren har kunnat lyfta den.

Enligt lagen om sjöarbetsavtal ska lönen betalas den sista dagen av lönebetalningsperioden, om inte något annat avtalas. När anställningsförhållandet upphör

3

Avdraget för sjöarbetsinkomst som beviljas från nettoförvärvsinkomsten utgör 20 % av sjöarbetsinkomsten både vid statsbeskattningen och kommunalbeskattningen, dock högst 7.000 euro per år (från och med 1.1.2016). När det sammanlagda beloppet av sjöarbetsinkomst överskrider 50.000 euro minskas sjöarbetsinkomstens belopp med 5 % till den del sjöarbetsinkomsten överskrider 50.000 euro.

I beskattningen för år 2015 utgör avdraget för sjöarbetsinkomst som beviljas från nettoförvärvsinkomsten 18 % av sjöarbetsinkomsten vid statsbeskattningen, dock högst 6.650 euro, och 30 % vid kommunalbeskattningen, dock högst 11.350 euro.

5.2.1 Cross-tradeavdrag

Avdraget på sjöarbetsinkomst beviljas vid kommunalbeskattningen som förhöjd för dem som arbetar i färjtrafik och i trafiken mellan s.k. tredje länder (s.k. cross-tradeafrik). Förhöjningen är 170 euro för varje hel kalendermånad under vilken fartyget inte anlöper finsk hamn eller annars för sig inom finskt territorium och under vilken den skattskyldige arbetar på fartyget (s.k. cross-tradeavdrag).

Förhöjningen beviljas inte för den kalendermånad under vilken resan inlemts, om inte avgångsdagen är den första dagen i kalendermånaden. Däremot beviljas förhöjningen för den kalendermånad då resan avslutas, även om resan avslutas mitt i en kalendermånad. För att en förhöjning ska kunna beviljas för den månad då resan avslutas ska personen i fråga ha arbetat hela den föregående arbetsmånaden.

6 Begränsat skattskyldigs arbete på finskt fartyg

Inkomst från Finland för begränsat skattskyldig person som är anställd på ett finskt fartyg är löneinkomst som han eller hon förvärvat på grund av arbete som har utförts ombord på fartyget eller på arbetsgivarens order tillfälligt någon annanstans för fartygets räkning. Från Finland erhållen är även pensionsinkomst som direkt eller indirekt grundar sig på sådant arbete (ISkL 13 §).

Av en begränsat skattskyldig sjöman uppbärs källskatt på löneinkomst för arbete som utförs på finskt fartyg. Med finska fartyg jämställs härvid sådana utländska fartyg som en finsk arbetsgivare hyr eller innehar på någon annan grund och med vilket följer endast en fåtalig besättning eller inte någon besättning alls.

Uppbördens av källskatt kan begränsas av internationella skatteavtal. I de skatteavtal som Finland ingått, har det dock vanligtvis förordnats att beskattningsrätten för löneinkomst som betalts på grund av arbete som utförs ombord på ett fartyg tillkommer den stat vars nationalitet fartyget bär eller där företagets faktiska ledning finns. Därför hindrar ett skatteavtal i allmänhet inte arbetsgivaren att uppbära källskatt på löneinkomst som från Finland till en begränsat skattskyldig som arbetar ombord på ett finskt fartyg.

Källskattens belopp är 35 % av sjöarbetsinkomstens bruttobelopp. Begränsat skattskyldig kan också yrka på att förvärvsinkomster ska beskattas progressivt i stället för att källbeskattas. Progressiv beskattning förutsätter att den skattskyldige bor i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i en stat med vilken Finland har ingått ett skatteavtal. Läs mer i anvisningen Beskattning av förvärvsinkomster hos begränsat skattskyldiga: källskatt eller progressiv skatt och i anvisningen Beskattning av arbetstagare som kommer till Finland från utlandet.

6

Confirmed Speakers Maritime Day, Thursday 14 May 2020

Björn Blomqvist, Rederiaktiebolaget Eckerö

Based in Mariehamn Rederi AB Eckerö controls a cruiseship, cargo vessels and ropax. CEO Björn Blomqvist has been in charge since 2004 but is far from finished. Mr Blomqvist is a fresh voice in a sometimes quite conservative environment.



*Björn Blomqvist,
Rederiaktiebolaget Eckerö*

Christer Bruzelius, Destination Gotland

Very few has the same experience in modern shipping as Christer Bruzelius, CEO of Destination Gotland AB. Mr. Bruzelius will ie speak about the need of sustainability in business and how to build passenger ships in China.



*Christer Bruzelius,
Destination Gotland*

Håkan Fagerström, TallinkSilja

As Group Head of Cargo of Tallink Group Håkan Fagerström has unique insight in the daily life of a freight-giant. Mr Fagerström is prepared to share knowledge and experience in how to become market leader in the Baltic Sea.

Lasse Johansson, SMHI - Climate Change and its Effect on Shipping

Lasse Johansson is, as senior consultant at SMHI, specialized in oceanography and meteorology for applications in areas of construction, insurance and environmental assessment. He has a focus in joining statistical methods with the marine sciences to improve risk and likelihood assessments and is also pursuing projects to facilitate the communication between producers of this type of information and the receivers of it. The ongoing climate change challenges scientific thinking as well as the statistical methods available and our understanding of risk. These questions are a rapidly growing part of his day-to-day work.



Lasse Johansson, SMHI

Kjetil Kåsamoen, Master Mariner - Optimizing operation of vessels

Kjetil Kåsamoen, Master Mariner, has experience from LNG- and general cargo ships. After his time at sea, he started in SpecTec, a software company delivering to the maritime industry. He has now worked in DNV GL for 18 years. Most of this time has been dedicated to safety management- and competence management systems.

Kjetil was also the project manager for the development of "Optimization of operation through auto-remote solutions"-standard. For several years he was DNV's representative to IACS for ILO-matters, and are still a member of the Norwegian delegation to the ILO.

Petter Mowinckel, Naval Architect - Future Class for the Ship Manager

Petter Mowinckel, Naval Architect NTH 1981, has experience from Engineering and Offshore Construction Companies, Ship Owners, Consulting and Software providers holding positions within front end engineering, quality management and sales & marketing.



Per Tunell, Wallenius Marine

Borna Petrovic, Barry Rogliano Salles

Some say it is enthusiastic brokers that make the shipping industry go round. Borna Petrovic works for one of the game changers in broking – BRS. Mr. Petrovic will enlighten your knowledge of S&P in roros and general cargo ships.

Per Tunell, Wallenius Marine - Leading the Way towards Truly Sustainable Shipping

Per Tunell is the COO of Wallenius Marine and is with his background as a Naval Architect deeply involved in the inventive research projects at Wallenius Marine. At the forefront of the current research projects is a concept for wind powered ships, using upright wings, reaching sailing speeds of 10 knots. These WPCCs (Wind Powered Car Carrier) with their unique hull shapes and designs are expected to reduce emissions by 90 percent compared to today's car carriers.



*Cecilia Österman,
Linnaeus University*

Cecilia Österman, Linnaeus University - Human Element in Sustainable Shipping

Cecilia Österman holds a position as Senior Lecturer in Maritime Science at Linnaeus University in Sweden, and a PhD in Shipping and Marine Technology. She has a background in marine engineering and previous work experience includes 12 years at sea in the Swedish merchant navy, and work at a naval shipyard. Cecilia's research focus is safe and socially sustainable maritime operations, designing technical and organizational systems to fit human abilities and limitations.

Updated information at www.sjofart.ax

January 2020

Organizer

In co-operation with



JAME ry piti vaalikokouksensa joulukuussa



Kuvassa JAME ry:n hallituksen jäsenet (vasemmalta Lasse Jokinen, Paavo Leviäkangas, Kari Virtanen (JAME ry:n sihteeri), Topi Lahikainen, Mika Jurvanen ja Tommi Nilsson (JAME ry:n pj), kuvasta puuttuu Mikael Borg)

Julkisen alan merenkulku-, erikois- ja energiatekniset JAME ry piti vaalikokouksen 4.12.2019 Helsingissä Radisson Blu Seaside hotellissa. Paikalla oli kolmekymmentä jäsentä. Kokouksessa käsiteltiin sääntömääräiset vaalikokoukselle kuuluvat asiat, sekä valittiin edustajat ensi vuoden liittokokoukseen ja yhdistyksen ehdokkaat liittohallitukseen.

JAME ry:n tarkoituksena on saattaa pääasias-
sa julkisen sektorin merenkulun, ilmailun ja ener-
gian tuottamiseen liittyvissä teknisissä tehtävissä
työskentelevät toimihenkilöt läheiseen yhteyteen
toistensa kanssa. Tavoitteena on heidän ammatil-
lisen tasonsa parantaminen ja samalla yhteiskun-
nallisen ja taloudellisen asemansa kohottaminen.
Jäseninä ovat insinöörejä, konemestareita ja ener-
giateollisuuden parissa työskenteleviä toimihenki-
löitä.

Vaalikokouksessa oli hyvä me henki ja muu-
toinkin lämmin ilmapiiri toteaa JAME ry:n puheen-
johtaja Tommi Nilsson (kuvassa oikealla). Nilsson
toimii JAME ry:n puheenjohtajana ja Suomen ko-
nepäällystöliiton liittohallituksen varsinaisena jäse-
nenä.

SKL:N LUOTTAMUSMIESTEN KOKOUS- JA NEUVOTTELUTAITO -KURSSI 28.–29.11.2019



Kuvassa SKL:n lakimies Riku Muurinen puhuu KIKY tuomiosta

Luottamusmiesten Kokous- ja neuvottelutaito -kurssi
pidettiin 28.-29.11.2019 Tampereen Holiday Clu-
bin Kylpylässä. Osallistujia oli 29 luottamusmie-
stä SKL:n meri-, valtio- ja energiasektorilta. Ensim-
mäisenä päivänä Aktiivi-Instituutin kouluttaja Kat-
ja Joutsijoki koulutti kurssilaisia neuvottelutaidoista.
Koulutus sisälsi paljon pari- ja ryhmätyöskentelyä.
Erityisesti omien neuvottelu- ja kuuntelutaitojen
harjoittelu tuntuivat mielekkäiltä ja tärkeiltä koko-
naisuuksilta. Kurssilaiset olivat aktiivisesti mukana
ja kokivat koulutuksen hyödylliseksi. Toisena päi-
vänä Aktiivi-Instituutin koulutuspäällikkö Rikhard
Zitting kävi läpi muun ohella irtisanomisperusteita
ja syrjintään liittyvää lainsäädäntöä. SKL:n asian-
tuntija Päivi Saarinen oli myös tyytyväinen kurssiin
ja piti kurssia onnistuneena. Saarisen mukaan laa-
dukkaan opetuksen ja oppimisen ohella myös me-
henki nousi hyvin.

• Teksti Riku Muurinen •

Työntekijä puhalsi 1.71 promillea: Työtuomioistuimien katsoi, että pelkästään päihtyneenä esiintymistä ei pöytäkirjassa sovitun mukaisesti voitu sellaisenaan pitää työvelvoitteiden vakavana rikkomisena

TT 2019:125, Diaarinumero: R 24/18, Antopäivä: 19.12.2019

Työntekijä oli saapunut työpaikalleen matkustajalukselle kello 21 alkaneeseen työvuoroon nautittuaan päivän aikana ennen alukselle saapumista alkoholia. Hänen työtehtäviinsä oli kuulunut muun ohella alkoholin anniskelu laivan baarissa. Hän oli lisäksi ollut osa laivan turvallisuusorganisaatiota kuten kaikki muutkin vuorossa olevat työntekijät. Jonkin aikaa työskenneltään työntekijä oli poistunut työpisteeltään. Noin tunnin poissaolon jälkeen hän oli itse hakeutunut puhalluskokeeseen noin kello 23. Puhalluskokeessa hän oli puhaltanut 1.71 promillea. Asiaa oli selvitetty laivatoimikunnassa, minkä jälkeen työnantaja oli päättänyt purkaa työntekijän työ sopimuksen.

KANNE TYÖTUOMIOISTUIMESSA

suomen Merimies-Unioni SMU ry vaati, että työtuomioistuin velvoittaa työnantajan maksamaan työntekijälle irtisanomisen ja lomauttamisen perusteita koskevan merenkulkualan ulkomaanliikenteen sopimuksen 5 §:n ja erityisopimuslain 12 luvun 2 §:n mukaisena vahingonkorvauksena 14 kuukauden palkkaa vastaavan määrän 54.723,90 euroa sekä irtisanomisen palkkaa 7.402,11 euroa, ja velvoittaa työnantajan ja Suomen Varustamot ry:n yhteisvastuullisesti korvaamaan Suomen Merimies-Unioni SMU ry:n oikeudenkäyntikulut 11.538,58 eurolla korkoineen.

Suomen Varustamot ry ja työnantaja vaativat, että kanne hylätään ja Suomen Merimies-Unioni SMU ry velvoitetaan korvaamaan niiden oikeudenkäynti- ja asianosaikulut 1.775 eurolla korkoineen.

TYÖNTEKIJÄLLE KORVAUKSIA

työtuomioistuimen tuomiossa todettiin, että työntekijän menettelyä voitiin sinänsä pitää hyvin moitittavana. Työehtosopimuksen osana noudatettavan päihdepoliittikasopimuksen mukaan päihtyneenä työssä esiintymisestä seurasi kuitenkin aina kirjallinen varoitus, ja työ sopimuksen päättäminen oli mahdollista muun ohella silloin, jos työntekijä esiintyi varoituksen voimassa ollessa uudestaan päihtyneenä työssään. Erillispöytäkirjassa oli vielä sovittu, että jos työntekijän päihtymisenä esiintymiseen liittyi sellaista vakavaa työvelvoitteiden laiminlyömistä, rikkomista tai muuta käyttäytymistä, jonka johdosta työnantajalta ei

voitaisi kohtuudella vaatia sopimussuhteen jatkamista silloinkaan, kun työntekijä ei olisi ollut päihtynyt, työ sopimus voitiin purkaa. Pelkästään päihtyneenä esiintymistä ei pöytäkirjassa sovitun mukaisesti voitu sellaisenaan pitää edellä tarkoitettuna työvelvoitteiden vakavana rikkomisena.

Tuomiosta tarkemmin ilmenevin perustein katsottiin, että työntekijän työ sopimus oli päätetty työehtosopimuksen vastaisesti. Työnantaja velvoitettiin maksamaan työntekijälle irtisanomisen palkka 7.402,11 euroa ja korvausta työ sopimuksen perusteettomasta päättämisestä 15.861,86 euroa. Lisäksi työnantaja velvoitettiin maksamaan Työllisyysrahas-
tolle sille kuuluvana osuutena työntekijän korvauksesta vähennetyn määrän 3.682,39 euroa korkolain 4 §:n 1 momentin mukaisine viivästyskorkoineen kuukauden kuluttua tuomion antamisesta lukien. Suomen Varustamot ry ja työnantaja velvoitettiin myös korvaamaan yhteisvastuullisesti Suomen Merimies-Unioni SMU ry:n oikeudenkäyntikulut 11.538,58 eurolla korkolain 4 §:n 1 momentin mukaisine viivästyskorkoineen kuukauden kuluttua tuomion antamisesta lukien.

Lisätietoja:

Lakimies Riku Muurinen Suomen Konepäällystöliitto

SVENSKA
MASKINBEFÄLSFÖRENINGEN
I HELSINGFORS R.F

ÅRSMÖTE

onsdagen 4 mars 2020 kl. 18.30

i föreningens lokal Ounasvaaragränd 1 C 50

Dörrkod kan kollas
av Leif Wikström 045 212 1466,
eller Bo Wickholm 0400 670 745.

Välkomna!

SAVONLINNAN
KONEMESTARIYHDISTYS
RY

VUOSIKOKOUS

ravintola Pietari Kylliäinen
ma 2.3.2020 klo 17.00.

Tervetuloa.

TAMPEREEN
KONEMESTARIT
JA INSINÖÖRIT RY: N

VUOSIKOKOUS

pidetään Vakuutusyhtiö Turvan
tiloissa

06.03.2020 klo 13:00-16:00
Järvensivuntie 3, 33100 tampere

Kokouksessa käsitellään
sääntömääräiset asiat.

Tervetuloa
Johtokunta

TURUN LUOKKAKOKOUS

Turun tekulta vuonna 1973
valmistuneet konemestarit (K-160).

Kokoonnumme jälleen kerran

Olavin krouviin

16.05.2020 klo 17.00.

Kauko Elo, p. 0500-823365
Kalevi Luoma, p. 0400-520879

KONEMESTARIT JA
ENERGIATEKNISET KME RY

VUOSIKOKOUS

järjestetään lauantaina 14.3.2020 klo
12:30 alkaen

Panimoravintola Plevnassa,
Itäinenkatu 8, 33210 Tampere

Kokouksen jälkeen tarjoillaan lounas.

Kokouksessa käsitellään
sääntömääräiset
vuosikokoukselle kuuluvat asiat.

Tervetuloa!
Johtokunta

KONEMESTARI- JA SÄHKÖMESTARISORMUS

1. Kultasormus

- Koko kultainen 14K
- Mahdollisuus nostaa sormuk-
sen arvoa timanteilla (2 kpl) tai
kolmella (sivuille ja yksi keskel-
le), jotka nostavat
sormuksen hintaa.



2. Kultakanta/hopearunko

- Sterling hopea (925),
14K kultamerkki



3. Hopeasormus

- Kokonaan hopeaa

Sormusten hinnat: tarkista viimeisin hinta Joachim Alatalolta.

Hinnat sisältävät alv:n, kaiverruksen ja hyvän rasian.

Sormukset valmistetaan 4-6 erässä vuosittain sekä numeroidaan.

Hintaan lisätään lähetyskulut.

Sormustilauksen voi tehdä sähköpostilla:

joachim.alatalo@konepaallystoliitto.fi, jossa ilmenee tilaajan nimi, puh.nro, mikä
sormus ja sormuksen koko tai täyttämällä alla oleva tilauskaavake, joka lähetetään
liiton toimistoon osoitteella:

Joachim Alatalo
Suomen Konepäällystoliitto
Mikonkatu 8 A
00100 Helsinki

Nimi _____

Osoite _____

Puh.nro _____

Sormuksen koko _____

Tilaan:



1. Kultasormus



2. Kultakanta/hopearunko



3. Hopeasormus



2 timanttia



3 timanttia

Allekirjoitus _____



GRANSKNING AV NATURFÖRMÄNSERSÄTTNINGAR ÅR 2020

Under tecknarparterna har sinsemellan överenskommit om att naturförmänsersättningarna granskas fr.o.m. den 1.1.2020 enligt sedvanlig praxis. Parterna är överens om att förhöjningen 1.1.2019 är 0,9 %.

Naturförmänsersättningarna ändras fr.o.m. den 1.1.2020 enligt följande:

1. Kollektivavtal för maskinförbäl inom utrikestrafiken

1.1.2019 **1.1.2020**
Ersättning för kost och logi, såvida arbetstagaren inte erbjuds kost och logi:

Inom Finland	31,04 €	31,32 €
Utomlands	58,44 €	58,97 €
logiersättning	enligt faktura	

Under vederlagsdag, semester och sjukledighet;

22,78 € 22,98 €

- kostersättning	15,24 €	15,37 €
- logiersättning	7,54 €	7,61 €

2. Kollektivavtal för maskinförbäl inom utrikestrafikens smättonnage:

1.1.2019 **1.1.2020**

Naturförmänsersättning / årssemester;

22,78 € 22,98 €

Finlands Maskinförbunds rf

Rederierna i Finland rf

Om tolkningen av denna svenskspråkiga översättning leder till ett annat slutresultat än den ursprungliga finskspråkiga texten, ska man följa den finskspråkiga texten.



KOKOUSKUTSU

Kutsumme yhdistyksen jäseniä osallistumaan

SÄÄNTÖMÄÄRÄISEEN VUOSIKOKOUKSEEN.

Aika: lauantai 14.3.2020, alkaen kello 13:00

Paikka: Oulu laiva, Toppilanlaituri 4, 90520 Oulu

Käsiteltävinä asioina ovat muun muassa:
yhdistyksen toimintakertomus kalenterivuodelta 2019,
vahvistetaan toimintakauden 2019 tilinpäätös ja
päätetään vastuuvapauden myöntämisestä tilivelvollisille.

Muilta osin esityslista esitetään kokouksessa.
Tilaisuudessa on ruokatarjoilu!

Tervetuloa

Oulun Konemestariyhdistys ry:n johtokunta

Kerhoista kokoukseen osallistuvilla on mahdollisuus
saada kimpakyyteihin avustusta yhdistykseltä.

LUONTOISETUKORVAUSTEN TARKISTAMINEN 2020

Allekirjoittajaosapuolten kesken on sovittu, että luontoisetukorvauksia tarkistetaan 1.1.2020 alkaen aiemman käytännön mukaisesti. Korotus on 1.1.2020, 0,9 %.

Luontoisetukorvaukset muuttuvat 1.1.2020 alkaen seuraavasti:

1. Ulkomaanliikenteen konepäälystön työehtosopimus:

1.1.2019 **1.1.2020**
Korvaus ravinnosta ja asunnosta, ellei työntekijälle varata asuntoa ja ruokaa;

Suomessa	31,04 €	31,32 €
Ulkomailla	58,44 €	58,97 €
asuntokorvaus	laskun mukaan	

Luontoisetukorvaus vastikevapaan, vuosioman ja sairauden aikana;

22,78 € 22,98 €

- ravintokorvaus	15,24 €	15,37 €
- asuntokorvaus	7,54 €	7,61 €

2. Ulkomaanliikenteen konepäälystön pientonniston työehtosopimus:

1.1.2019 **1.1.2020**

Luontoisetukorvaus / vuosiomalla;

22,78 € 22,98 €

Suomen Konepäälysteliitto ry

Suomen Varustamot ry



OULUN KONEMESTARIYHDISTYS kutsuu jäsenet (avec)

Oulun kaupunginteatterin näytökseen

KALENTERITYTÖT

- 16.5.2020, kello 13:00.

Näytöksen jälkeen siirrytään yhteisesti ruokailemaan.

Varattuna on rajallinen määrä lippuja.

Omakustanneosuus on 35 €/henkilö,
johon sisältyy teatterilippu ja ruokailu.

Sitovat ilmoittautumiset ja maksut yhdistyksen
tilille FI89 1445 3000 0265 39 14.4. mennessä.

Tiedustelut ja ilmoittautumiset:

Jouko Saarela,

s-posti jouko.t.saarela@gmail.com,

p. 040 5336194.

Tervetuloa!

KORKEAPAINEPESUT JA IMUPALVELUT

Rescue Team Finland	s. 33
Pesupalvelu Hans Langh Oy	s. 34

LAIVADIESELEIDEN HUOLTO JA KORJAUS

Marine Diesel Finland Oy	s. 35
--------------------------------	-------

LAIVAELEKTRONIIKKA JA HUOLTO

ATMarine	s. 35
----------------	-------

LAIVAKORJAUKSIA

ABB	s. 35
JAPMetalli	s. 34

LAIVATARVIKKEITA

Tecmarin Ship Supply	s. 34
----------------------------	-------

LÄMPÖTEKNISET LAITTEET

Viitosmetalli Oy	s. 34
------------------------	-------

PAINEENALAISET TIIVISTYKSET

FSCService	s. 35
------------------	-------

PALOVARTIOINTIA

Rescue Team Finland	s. 33
---------------------------	-------

SUKELLUSPALVELUT

Diving Group	s. 35
Rannikon Sukelluspalvelu Oy	s. 34

SÄHKÖASENNUKSEET

Laivasähkötyö Oy	s. 35
------------------------	-------

TEOLLISUUSPOLTTIMET

Suomen Teollisuuspolttin Oy	s. 33
-----------------------------------	-------

TIIVISTEET

Densiq	s. 35
Tiivistetekniikka	s. 35
Tarseal Oy	s. 34

TULENKESTÄVIÄ MUURAUKSIA

Erikosmuuraus Oy	s.34
------------------------	------

VOIMALAITOS JA PROSESSIPOLTTIMET

Oilon Energy Oy	s. 35
-----------------------	-------

ÖLJY JA KAASUPOLTTIMIA

Laivapolttin	s. 35
--------------------	-------

ÖLJYNPUHDISTUSRATKAISUT

KiLYhtiöt Oy	s. 34
--------------------	-------

MUUT PALVELUT

Kospi Oy.....	s. 34
Tmi Kirveenrauma.....	s. 35
Logistics management Services RN.....	s. 35

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

WKmono80

UUTUUS!

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

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

 **SUOMENTEOLLISUUSPOLTTIN** -weishaupt-



Palovartiointi – Brandbevakning

- Kokenut ja asiantunteva henkilökunta sekä laaja sammutuskalusto.
- Yrkeskunnig och erfaren personal samt omfattande släckningsutrustning.

Puhdistustyöt – Rengöringsarbeten

- Korkeapainepesut, puhallustyöt, saneeraukset ja jälkivahingontorjunta.
- Högtrycksvätt, blästring, saneringar och restvärdesräddning.

Kohonnut Riski – Korkeampi valmius Förhöjd Risk – Förhöjd Beredskap

Oikea Osaaminen Ja Oikeat Varusteet Rätt Kompetens Och Rätt Utrustning

Turvallisuuskurssit – Säkerhetskurser

Lietteenkuivaus – Slamtorkning

RESCUE TEAM FINLAND

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

Jäsenistöille edullisesti:

- Henkilöauto renkaat
- Henkilöauto vanteet
- Tasapainoitus ja asennus
- Auton ilmastointi täyttö R134a
- Auton ilmastointi täyttö R1234yf
- Auton ilmastointi vuototestaus
- Raskaankaluston renkaat
- Raskaankaluston vanteet

Tarjoukset:
Kospi.oy@gmail.com
Puh: +358414343693
Os kattarakatu 3 Raisio 21260



Rannikon Sukelluspalvelu Oy
Coastal Diving Service Ltd

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



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

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

Tulenkestävät muuraukset ja massaukset
Savupiippujen muuraus- ja korjaustyöt
Korkeanpaikantyöt

ERIKOISMUURAUS OY

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

NTF FILTER

Tehokkaat ja edulliset öljynpuhdistusratkaisut

Kysy lisää!

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



VIITOS-METALLI OY

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

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

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

Lämpötekniikan edelläkävijä



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

Parker **Luna**

MARISOL™
Marine Chemicals

Danfoss

Hans Langh

Dirty job well done

Puhdistamme

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

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





ABB Turboahtimet

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

FSC-SERVICE Oy

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

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



PÄIVYSTYS 24 h

GSM: 0400 522 020
0400 825 640

AT-Marine Oy

**Palveluksessa
maalla ja merellä**

• Navigointi- ja
merenkulkulaitteet

• Kommunikointilaitteet

• Konehuonelaiteet ja anturit

• Palohälytysjärjestelmät

• LED/Xenon valonheittimet
LED-ulkokansivalot

• Valopylväät ja -opasteet

www.atmarine.fi
service@atmarine.fi



Laivadieseleiden huolto ja korjaus

**Täydelliset konehaalaukset
CAT Authorized Marine Dealer
KEMEL akselitiivisteet ja -laakerit
Vaihteiden ja potkurilaitteiden työt
Koneiden linjaukset ja muovivalut**

ISO 9001 -sertifioitu

www.marinediesel.fi
Eteläkaari 10, 21420 Lieto
Puh 020 711 8220



T:mi Kirveenrauma
Turvallisuus ensin!

- Työturvallisuus- ja tulityökorittokoulutukset
- Asennusvalvonta- ja työnjohtotehtävät
- Paineastioiden käytönvalvonta
- Putoamissuojain- ja nostoapuvälinetarkastukset
- Nostotöiden valvonta
- Kotimaanliikenteen laivuri

Puh. **050 454 2437**
kirveenrauma@gmail.com



- 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@elisanet.fi
www.laivapoltin.fi



Tiivisteratkaisuja jo vuodesta 1918

Oma tuotanto mm. grafiittitiivisteet

24/7 päivystys

**EN1591-4 sertifioitu
laippaliitoskoulutus**

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

**Logistiikan koulutus-, konsultointi ja
turvallisuusneuvonantajapalvelut
yli 30 vuoden kokemuksella!**
Soita ja pyydä tarjous, puh: 050 6681962



Hiihtomäentie 16 A 6, 00810 Helsinki

**Teollisuus-, voimalaitos- ja
prosessipolttimet,
teollisuuskylmä ja
teollisuuslämpöpumput**

Luotettavaa ja kattavaa asiakaspalvelua

- Laitetoimitukset
- Käyttöönotto
- Koulutus
- Huoltopalvelut
- Varaosat, vuosihuollot
- Modernisoinnit

oilon®
www.oilon.com



LSTGROUP
Luotettava sähköistykseen toimittaja

- 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

PROSESSITEOLLISUUDEN TIIVISTEET

**Liukurengastiivisteet
Huollot ja korjaukset**



TIIVISTETEKNIikka OY

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

JÄSENYHDISTYKSET / MEDLEMSFÖRENINGAR

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITON JÄSENYHDISTYKSET / FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUNDS MEDLEMSFÖRENINGAR

Nro 001

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

• Puh.joht. **Tapani Hirvonen**
Iltaruskonkuja 5, 55120 Imatra
puh. 040 540 1385

• Varapuh.joht. **Sami Niemelä**

• Siht. **Timo Leskinen**
Niittävillantie 11 F, 53920 Lappeenranta
puh. 050 492 6315
etsakonepsihteeri@gmail.com

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

Kokoukset syystoukokuun aikana, kuukauden
kolmantena arkikeskiyöksi klo 18.00
Lappeenrannan pääkirjasto, Valtakatu 47,
53100 Lpr

Nro 002

Haminan Konemestariyhdistys (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 Pyhäntä
puh. 040 502 8131

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

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan sähköpostitse
tai 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.

Nro 004

Helsingin Konemestariyhdistys (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**
Pitkäljärvenranta 2 B, 02730 Espoo
puh. t. 041 513 7713
kohtalainen@pp.inet.fi

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

• Rah.hoit. **Kimmo Ruuskanen**
Anjankuja 3 B 114, 02230 Espoo
puh. 040 548 3883
kimmo.ruuskanen@kolumbus.fi

Kokoukset pidetään syys-toukokuun välisenä
aikana (vaalikokous joulukuussa ja vuosikokous
maaliskuussa) kuukauden ensimmäisenä
arkikeskiyöksi 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 Konemestariyhdistys (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. **Mika Nurmi**
Sompiontie 1 A 3, 11130 Riihimäki
puh. 050 575 9367

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

Nro 007

Kemin Konemestariyhdistys (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. **MarjaLeena Huuska**
Heikinkuja 10, 94100 Kemi
puh. 041 507 8442

Yhdistys kokoontuu erikseen ilmoitettuna
ajankohtana

Nro 008

KeskiPohjanmaan Konemestariyhdistys – Mellersta Österbottens Maskinmästareförening (Perust. – Grund. 1939)

• Puh.joht. **Kristian Gustafsson**
Sorvarinkatu 5, 67100 Kokkola
Puh. 040 5119816

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

• Siht. **Esa Jylhä**
Kermatie 4, 67900 Kokkola
Puh. k. 040-556 1667

• Rah.hoit. **Teuvo Pietilä**
Ruusanmäki 4, 68660 Pietarsaari
puh. t. 0204 169 284, 040 585 2284

Nro 009

KeskiSuomen Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1947)

• Puh.joht. **Teemu Valkonen**
Korpikallentie 7, 40800 Vaajakoski
puh. 040 508 6634
teemu.valkonen@alva.fi

• Varapuh.joht. **Hannu Orslathi**
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 Sohviissa

Nro 010

Kotkan Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1923)

www.kotkaengineers.fi

• Puh.joht. **Antti Luostarinen**

Vipusenkatu 1, 48700 Kotka
puh. 050 355 2083
antti.luostarinen@keng.fi

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

• Siht. **Joona Karvinen**
Peipontie 7, 48220 KOTKA
puh. 050 344 9713
joona.karvinen@keng.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, GSM 050 559 1637
pertti.roti@kme.fi

• Varapuh.joht. **Matti Virta**
puh. 040 521 0911
matti.virta@kme.fi

• Siht. **Henna Lepistö**
puh. 040 769 7822
henna.lepisto@kme.fi

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

• 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. **Joonas Lehto**
Orvokkikaarre 6B, 70870 Hiltulanlahti
puh. 0407097312
joonas.lehto@kuopionenergia.fi

• 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. **Maija Kääriäinen**
puh. 0407097345
maija.kaariainen@kuopionenergia.fi

Kuukausikokoukset talvikuukausina erikseen
ilmoitettuna aikana

Nro 013

Lahden Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

www.lahdenkonemestariyhdistys.fi

• Puh.joht. **Juha Sinivaara**
Viherlaaksontie 9, 15200 Lahti
juha.sinivaara@phnet.fi

• Varapuh.joht. **Riku Gröhn**
riku.grohn@lahtienergia.fi

• Siht./rah.hoit. **Lauri Honkola**
lauri.honkola@lahtienergia.fi

www.lahdenkonemestariyhdistys.fi

Kuukausikokoukset. paikka sama, (hotellin nimi
muuttunut) Hotelli Scandic Lahti, Kauppakatu 10
15140 Lahti.

Nro 014

Mikkelin Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1948)

• Puh.joht. **Seppo Piira**
Suentassu 4, 50100 Mikkelä
puh. 044 7353 726
seppo.piira@ese.fi

• Siht. / rah.hoit. **Tapio Haverinen**
Haiharansuu 2 A 4, 33710 Tampere
puh. 044 7353 739
tapio.haverinen@ese.fi

Kuukausikokoukset tammi, maaliskuu, touko,
syys ja marraskuussa kuukauden ensimmäisenä
arkitiistaina klo 19.30 Ravintola Pruuvii, Mikkelä

Nro 015

Oulun Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1903)

• Puh.joht./siht. **Ari Heinonen**
Hekkanlahdentie 24, 90820 Kello
puh. 040 354 6047
ariheinonen@live.com

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

• Rah.hoit. **Sauli Teräsmö**
Kirkkotie 8 a C 11, 90830 Haukipudas
puh. 040 178 8017
sauli.terasmo@arctica.fi

Kuukausikokoukset pidetään Oulu laivalla,
Toppilanlaituri 4, 90520 Oulu, kello 18:00.
Kokouspäivät vuonna 2020: 20.1. – 10.2. – 20.4.
– 11.5. – 14.9. – 12.10. ja 14.12. 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 **JanErik Söderholm**
Skepparvägen 35, 21600 Pargas
tel. 040 753 0554
janerik.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
kaijanpoika@gmail.com

• 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
63tiku@gmail.com

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

Kokoukset tammitoukokuun ja syysjoulukuun
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. **Anitta Heikura**
Mäkitie 6 A 2, 26840 Kortela
puh. 0400 744 025
eaheikura@gmail.com

• Varapuh.joht. **Toivo Mäkilä**
Syväraumankatu 8 B 29, 26100 Rauma

• Siht. **Raimo Jalonen**
Peuratie 30, 26200 Rauma
puh. 050 324 2100
raimojalonen2@gmail.com

• Rah.hoit. **Esko Laihin**
26560 Kolla

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
jukkaarilehtinen@gmail.com

• Varapuh.joht. **Harri Piispanen**
Kattarakatu 3, 21260 Raisio
puh. 050 445 9932
harri.piispanen@osm.no

• 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
kirveenrauma@gmail.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.
Keskustelukerho Ikäveljet kokoontuvat parittomien
viikkojen tiistaina (syys–huhtikuussa) klo 11.00–
12.30.

Yhdistyksen sähköposti on
turunkonepaalystoyhdistys1874@gmail.com 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./ viceordf. **Keijo Laitinen**
puh. 040 841 9156

• Siht./sekr. / rah.hoit./kassör
VeliPekka Uitto
puh. 050 540 5431

• Rah.hoit./ kassör **Leena Saarela**
puh. 040 7449501.

• Laivaasiamies **Timo Leppäkorpi**

Yhdistys kokoontuu talviuukausina
kuukausikokouksiin neljä (4) kertaa: syyskuussa,
joulukuussa, kuukausi/vaalikokous, helmikuussa,
kuukausi/vuosikokous sekä toukokuussa, em.
kokoussuukausien 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/valmöte,
februari/årsmöte, samt maj. Månadsmöten hålles
första helgfria torsdagen, om inte annan meddelas.
Mötesplats Hotelli Tekla, restaurang Brando,
Brändövägen 58, kl. 18.00

Yhdistyksen sähköposti on
konemestarit.vaasa@outlook.com

Nro 023**Julkisen alan merenkulku, erikois
ja energiatekniset JAME**
(Perust. – Grund. 1950)

www.jame.fi

• Puh.joht. **Tommi Nilsson**
puh. 040 507 6454
tomminil@gmail.com

• Varapuh.joht. **Mikael Borg**
puh. 045 210 0048
borgmikael@hotmail.com

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

• Rah.hoit. **Jorma Korhonen**
puh. 040 500 5662
jormaed@gmail.com

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 Järvinen**
Reitsaarentie 41, 48910 Kotka
puh. 041 436 6017
timo.jarvinen@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

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

• Viceordf. **Göran Ölander**
Västmyrsvägen 118, 22240 Hammarland
tel. 040 526 4091

• 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**
Saaristokatu 4, 67900 Kokkola
puh. 045 155 6070
tapsa.jarvinen@anvianet.fi

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO – FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND

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

Talous / ekonomi
Jäsenasiat / medlemsärenden
Ann-Katrin Viertola
09 5860 4815

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

Asiantuntijat – Sakunniga
Joachim Alatalo
09 5860 4812, 050 345 1052
Riku Muurinen
09 5860 4810, 050 405 9397
Päivi Saarinen
09 5860 4811, 040 525 7805

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

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

• 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

PohjoisKarjalan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1987)

• Puh.joht. **Mikko Hiltunen**
puh. 040 746 9277

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

Nro 029

Luotsikutterinkuljettajat – Lotskutterförarna (Perust. – Grund. 1989)

• Puh.joht./ordf. **Aki Saartia**
Aki.saartia@finnpilot.fi
puh. 050 439 4316

• Varapuh.joht./viceordf. **Jyrki Huhtanen**
Jyrki.huhtanen@finnpilot.fi
puh. 050 344 5035

• Siht. **Aki Tarkia**
Aki.tarkia@finnpilot.fi
puh. 050 347 1735

• Rah.hoit. **Ari Pöyhtäri**
Ari.poyhtari@finnpilot.fi
puh. 040 567 4640

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

Asemamiehenkatu 4 /
Stationskarlsgatan 4
00520 Helsinki / Helsingfors

Neuvonta / Info 020 690 871

Puh.palvelu / tel.service
020 690 069
ma, ke, pe klo 9.00–11.00
mā, on, fre kl. 9.00–11.00

kassa@jytk.fi
www.jytk.fi

TOIMISTO TIEDOTTAA / 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

Sjömansservicebyrån:
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//nyttinfopaketom
sjukforsakringavsjoman

TE-toimisto/Merivälitys

Itsenäisyydenaukio 2, 20800 Turku
Ville Käldestrom
puh. 02 950 44821
ville.kaldestrom@te-toimisto.fi

TE-byrån/Havsförmedling

Självständighetsplan 2, 20800 Åbo
Ville Käldestrom
tel. 02 950 44821
ville.kaldestrom@te-byran.fi



Sjöfartens dag 2020 i Mariehamn

I sjöfartsstaden Mariehamn ordnas årligen Sjöfartens dag, the Maritime Day. Åland har en lång tradition av sjöfart och idag står sjöfarten för 20 % av Ålands BNP. Sjöfartsklustret är den enskilt största arbetsgivaren på Åland. Åland angörs dagligen av 20 passagerarfartyg och är navet i norra Östersjöns trafiksystem.

Sjöfartens dag började som en mäsas riktad till studerande på sjöfartsutbildningar i Mariehamn.

Evenemanget har sedan dess växt år för år och idag är eleverna fortfarande hjärtligt välkomna, men evenemanget riktar sig numera främst till rederier och sjöfartsrelaterade företag.

År 2019 hade evenemanget drygt 110 utställande företag och ett tusental besökare.

Föreläsningarna är välbesökta och uppskattade. Programmet är inte helt spikat för årets evenemang, som går av stapeln torsdagen den 14 maj, men några av rubrikerna är "Human element in sustainable shipping" och "Climate change and its effect on shipping".

Under Sjöfartens dag finns flera tillfällen till kontaktskapande mingel. I år kommer också besökarna ha möjlighet att se Alanta som håller på och byggs i Sjöckvarteret i Mariehamn. Alanta är en 15 meter lång jakt som byggs enligt ritningar från början av 1800-talet.

Många av besökarna kommer till Åland redan några dagar innan mässan för möten mm. Därför har arrangören, Ålands Sjöfart r.f., ordnat program också på onsdag eftermiddag och kväll. För andra året ordnas ett välgörenhetslopp, Mercy Ships Race, där deltagarna kan välja mellan att gå eller springa 5 eller 10 km. Anmälningavgiften går oavkortat till Mercy Ships, som bedriver hjälpverksamhet främst i Afrika. Mercy Ships har verkat i över 40 år och år 2019 gjordes den hundra tusende operationen ombord på fartyget Africa Mercy då en sju månader gammal flicka fick sin gomsplatt opererad.

På onsdag kväll hålls också diskussionstillfällen om sjöfartsrelaterade ämnen.

Talare 2020

Björn Blomqvist, Eckerö Group
Christer Bruzelius, Destination Gotland
Håkan Fagerström, Tallink Silja
Lasse Johansson, SMHI
Kjetil Kåsamo, Master Mariner
Petter Mowinkel, Naval Architect
Borna Petrovic, BRS Brokers
Peter Ståhlberg, Wasaline
Per Tunell, Wallenius Marine
Cecilia Österman, Linnaeus University

Uppdaterad information på www.sjofart.ax.

Kontaktuppgifter

Ålands Sjöfart r.f.
www.sjofart.ax
Eva Mikkola-Karlström, ordförande
(eva.mikkola@godbyshipping.fi, +358 50 526 7004)
Birgitta Bergman-Jansson, assistent
(birgitta@sjofart.ax, +358 457 3424 941)

Fakta Sjöfartens dag

Datum: 14 maj 2020
Plats: Alandica i Mariehamn
Antal utställare: drygt 110
Antal besökare: drygt 1000
Arrangör: Ålands Sjöfart r.f.

Fakta Åland

Läge: Åland är ett autonomt örike
i Östersjön mellan Finland och Sverige
Befolkning: 30 000
Huvudstad: Mariehamn, 11 000 invånare
Närings: Sjöfart och turism

Organizer

In co-operation with

