Voima & Käyttö
Kraft & Drift

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu • 6–7/2020

Isäntävallan kasvaessa ay-liikkeen edunvalvonnan on terävöidyttävä
s. 6

Suomen Konepäällystöliiton 45 liittokokous pidettiin

Finlands Maskinbefälsförbunds 45:e förbundsmöte hölls s. 24–25

SISÄLLYS

Etukannen kuva Tomas Strömberg

Voima & Käyttö
Kraft & Drift
Suomen Konepäällystöliiton ammatti ja tiedotuslehti
114. vuosikerta

Pääkirjoitus ... 3
Puheenjohtajan palsta / Ordförandes kolumn ... 4
Sähkön hankinta ja kulutus elokuu 2020 ... 5
Isäntävallan kasvaessa ay-liikkeen edunvalvonnan on terävöidyttävä ... 6
Suomen Konepäällystöliiton uudet varsinaiset hallitusjäsenet ... 7
Finlands Maskinbefälsförbund nya ordinarie styrelsemedlemmar ... 7
Voimalaitosten voiteluhuolto ... 9
Lakimiehen palsta ... 10
Erään jäsenemme opinto ja työpolku sekä niiden yhdistäminen ... 11
Ombord praktik: objektiv eller subjektiv fråga? ... 12
Högskolan på Åland moderniseras ... 14
Sverige: bristande elevmottagande enligt prisat examensarbete ... 15
Sverige: dubbelt belönad för säkerhetshöjande plattformar ... 16
Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet vähenivät huomattavasti ... 17
Veneilyonnettomuudet noudattivat perinteistä kaavaa – alkoholi syynä joka kolmannessa onnettomuudessa ... 17
Merenkulkujärjestöjen Pyhäinpäivän muistotilaisuus sujui varsin lämpimässä säässä ... 18
Meluvamma on edelleen yleisin vahvistettu ammattitauti ... 19
Talvirenkaat alle sään ja kelin mukaan ... 20
Meripuoli: Kohti nollapäästöjä! ... 21
Joulupyhien vietto vuonna 2020 – koko perhe yhdessä vai etänä? ... 22
Suomen Konepäällystöliiton 45. liittokokous pidettiin ... 24
Finlands Maskinbefälsförbunds 45:e förbundsmöte har hållits ... 25
Liittokokouksen julkilausuma: Konepäällystö pitää Suomea pystyssä, mutta riittävät henkilöresurssit on turvattava 12.10.2020 ... 26
Förbundsmötets pressrelease: Maskinbefälet håller Finland på fötterna, men tillräckliga personresurser bör tryggas 12.10.2020 ... 26
Rajavartiolaitos: Virastoerää koskevat neuvottelut alkavat marraskuussa ... 26
Åland vill bli självförsörjande på el ... 27
Koillisväylästä ympärivuotinen laivareitti ... 27
Eräitä tapauksia höyrykattilan uudisrakennukselta Ruotsissa ... 28
Työeläkeindeksi ja palkkakerroin vahvistettu vuodelle 2021 ... 29
Arbetspensionsindexet och lönekoefficienten för år 2021 har fastställts ... 30
Todennäköisesti tekninen vika syynä Amorellan pohjakosketukseen ... 31
Sannolikt tekniskt fel bakom Amorellas grundstötning ... 31
Viking Glory blir ett av världens klimatsmartaste passagerarfartyg ... 31
Saaristomeren alueelle on luotava parempi turvallisuuskulttuuri ja toimintamallit vaaratilanteiden välttämiseksi ... 32
Säkerhetskulturen och verksamhetsmodellerna för att undvika farliga situationer måste förbättras på Skärgårdshavets område ... 33

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 Oy, Sisältö- ja suunnittelupalvelut

Painopaikka
Hämeen Kirjapaino Oy

ISSN-tunnus
ISSN 0355-7081 (painettu), ISSN 2736-9056 (verkkojulkaisu)

ILMESTYMIS JA AINEISTOPÄIVÄT 2021

Nro	Teemat	Aineiston varaus	Ilmestyy
1	Energia ja kunnossapito	26.01.21	09.02.21
2	Laivatekniikka	06.04.21	20.04.21
3	Turbiini ja kattilalaitos	15.06.21	29.06.21
4	Sähkö ja automaatio	24.08.21	07.09.21
5	Laiva-automaatio	28.09.21	12.10.21
6 & 7	Energian tuotanto ja opiskelijatoiminta	29.10.21	16.11.21

Onko autosi valmis syksyyn haasteisiin ja tulevaan talveen? ... 34
Är din bil redo för höstens utmaningar och den kommande vintern? ... 35
Työttömiä työnhakijoita syyskuussa 315 800 ... 36
I september fanns det 315 800 arbetslösa arbetssökande ... 36
Voima & Käyttö 60 vuotta sitten / Kraft & Drift 60 år sedan ... 37
Jäsenpalsta ... 37
Ammattihakemisto ... 40
Jäsenyhdistykset ... 43

PÄÄKIRJOITUS • LEDARE

Ensimmäinen pandemiavuosi on onneksi kohta takana

Tänä vuonna on poikkeuksellisesti rajoitettu kansalaisten liikkuvuutta ja elinkeinotoiminnan harjoittamista. Koronapandemian toinen aalto pitää meitä valitettavasti edelleen hyvin haastavassa tilanteessa, ja valitettavasti moni on tämän vuoksi edelleen lomautettuna tai työttömänä. Suomen Konepäällystöliiton liittokokous saatiin onneksi pidetty haastavasta koronatilanteesta huolimatta. Koronan ansiosta saadaan kuitenkin myös myönteisiä muutoksia yhteiskuntaan, kuten kaikkien kansalaisten valtava digiloikka, sujuva etätyö sekä etäopiskelu. EU:n ja Suomen hallituksen tekemät elvytyspäätökset ovat varmistaneet sen, että ainakin tämän vuoden olemme pystyneet pitämään koko maan kohtalaisen hyvin toiminnassa. Elvytystä tulee myös jatkaa ensi vuonna ja on syytä nostaa kotitalousvähennyksen tasoa, jotta voidaan parantaa työllisyystilannetta ja kotimaan kulutusta.

Meripuolen työehtosopimusneuvottelut alkavat kohta, ja tällä kertaa työantajapuolella tuntuu olevan kova kiire saada aikaan uusia sopimuksia. Liiton meripuolen neuvottelukunta on jo kerran ollut koolla ja käynyt läpi tulevien neuvotteluiden tavoitteita. Mikäli Joulupyhän aikana löytyy aikaa lukea jokin kirja, suosittelen lämpimästi kirjailija B.Traven Kuoleman laiva (Das Totenschiff) teosta. Kirjan alussa todetaan esim. että laivan rakennuttaneelle varustamolle oli tavalla tai toisella valjennut, että hyvin kohdeltu, hyvin ruokittu ja hyvin majoitettu miehistö on parempi aluksen ja varustamon kannalta kun huonosti kohdeltu miehistö. Lisäksi kirjassa todetaan että ”nykyajan laivoilla ei tarvita matruuseja, jotka tuntevat köysistön kuin omat taskunsa, vaan siellä **tarvitaan hyviä insinöörejä, mekaanikkoja ja koneista perillä olevia työmiehiä. Kipparinkin on oltava enemmän insinööri kuin merimies”**. Nämä asiat on hyvä muistaa tulevissa neuvotteluissa.

Vuoden loppu lähestyy jälleen ja haluan lämpimästi kiittää kaikkia jäseniä, jotka ovat tukeneet liiton toimintaa maksamalla jäsen- tai eläkejäsenmaksua.

Voima ja käyttö – lehden toimitus sekä Suomen Konepäällystöliiton henkilökunta toivottaa kaikille lukijoille oikein hyvää Joulua ja Menestyksellistä Uutta Vuotta!

Det första pandemiåret är som tur snart slut

Under året har medborgarnas rörelsefrihet och företagens rätt att idka sin näring begränsats. Fortfarande medför coronapandemins andra våg att vi befinner oss i en mycket utmanande situation och tyvärr är många därför fortfarande permitterade eller arbetslösa. Finlands Maskinbefälsförbunds förbundsmöte kunde som tur hållas trots den svåra situationen. P.g.a. coronaviruset får vi trots allt även positiva förändringar i vårt samhälle såsom det enorma digitaliseringssprång som hela befolkningen tagit, fungerande fjärrarbete och fjärrstuderande. De ekonomiska återhämtningsbeslut som gjorts inom EU och av landets regering har säkerställt att vi detta år kunnat hålla hela landet tämligen väl i funktionsskick. Det är viktigt att de ekonomiska stödåtgärderna fortsätter även under nästa år.

Sjöfartens kollektivavtalsförhandlingarna inleds snart och denna gång verkar arbetsgivarsidan ha en stor brådska att få till stånd nya avtal. Förbundets förhandlingsgrupp har redan en gång sammankommit och gått igenom målsättningarna för de kommande förhandlingarna. Om det under julhelgen finns tid att läsa en bok så rekommenderar jag varmt författaren B.Travens roman Dödsskeppet. I bokens början framförs t.ex. ”att rederiet som beställt fartyget, hade gjort den stora upptäckten, att en välbehandlad, välförplägad och vällogerad besättning är mer värd för fartyget och rederiet än en besättning som behandlas dåligt”. I boken framförs också att **”moderna fartyg behöver duktiga ingenjörer, maskinmästare och mekaniker och att t.o.m. skepparen bör vara mera ingenjör än sjöman”**. Dessa saker är bra att hålla i minnet vid de kommande förhandlingarna.

Årets slut närmar sig och jag vill igen rikta ett varmt tack till alla medlemmar som stött förbundets verksamhet genom att betala medlems- eller pensionärsavgiften.

Tidningen Kraft och Drifts redaktion samt Finlands Maskinbefälsförbunds personal önskar alla läsare en riktigt God Jul och ett Framgångsrikt Nytt År!

PUHEENJOHTAJAN PALSTA / ORDFÖRANDES KOLUMN

Hyvää loppuvuotta

Suomen Konepäällystöliiton 45. liittokokous pidettiin supistetulla ohjelmalla koronasuojaohjeiden valitessa Tampereella 10.10.2020.

Tarvittavat päätökset ja valinnat saatiin kuitenkin tehtyä haastavista olosuhteista huolimatta.

Kiitän saamastani luottamuksesta itseni ja valituksi tulleen liittohallituksen puolesta.

Liittokokouksesta lisää toisaalla lehdessä.

Suomalainen työehtosopimusjärjestelmä sai uuden käänteen lokakuun alussa kun työnantajia edustava Metsäteollisuus ry ilmoitti lopettavansa työehtosopimusten keskitetyn neuvottelemisen alalla. Tarkoituksena varmasti edistää ns. paikallista sopimista.

Päätös ei sinänsä ollut yllätys mutta valitettava ottaen huomioon sen aiheuttaman epävakauden tulevalle sopimuskierrokselle ja työrauhalle työmarkkinoilla.

Samaan aikaan ennen Metsäteollisuuden ilmoitusta EU:n työkomissaari **Nicolas Schmit** ja EU-komissio on juuri kehottanut kaikkia EU-maita ottamaan mallia Suomesta ja muista TES-neuvotteluihin nojatuvista maista.

Myös Suomen hallituksen työministeri Tuula Haatainen on todennut mm.:

”Suomi on vahvan järjestäytymisen ja kattavan tes-järjestelmän maa. Meille on ensisijaisen tärkeää pitää omasta toimivasta järjestelmästä kiinni.”

Nähtäväksi jää leviääkö Metsäteollisuuden irtiotto muihin sopimuskenttiin?

Käytiin tulevia sopimusneuvotteluita sitten keskitetysti tai paikallisesti niin paras turva

Suomen Konepäällystöliiton jäsenelle on itsenäinen ja oman jäsenkuntansa asiat tunteva liitto ja sen asiantuntemus.

Ehdottoman tärkeää on pitää järjestäytymisaste korkeana työpaikoilla!

Pertti Roti
Puheenjohtaja
Suomen Konepäällystöliitto

En god forsättning på detta år

Finlands Maskinbefälsförbunds 45. förbundsmöte hölls i Tammerfors den 10.10.2020 utan något kringprogram p.g.a. de coronaskyddsdirektiv som för tillfället råder. Trots de utmanande förhållanden kunde alla nödvändiga beslut och val genomföras. Jag vill tacka för min egen del och för den valda styrelsens del för det förtroende som vi erhållit av medlemmarna och medlemsföreningarna. På annat håll i denna tidning redogörs närmare om förbundsmötet.

En ny vändning i det finska arbetsavtalssystemet togs i början på oktober då Skogsindustrin r.f. som företräder arbetsgivarna meddelade att de helt upphör med att ingå branschvisa kollektivavtal. Avsikten är sannolikt att gynna s.k. lokala avtal. Beslutet var knappast någon stor överraskning men beklaligt då man beaktar den ostabilitet det medför för kommande förhandlingsrundor och arbetsfreden på arbetsmarknaderna. Vid samma tidpunkt som Skogsindustrin kom ut med sin information uppmanade

EU:s sysselsättningskommissionär **Nicolas Schmit** och EU kommissionen övriga länder att ta modell av Finland och övriga länder med ett starkt stöd för kollektivavtals arbetsrätt. Likaså konstaterade Finlands arbetsminister Tuula Haatainen nyligen att ”Arbetsmarknadsparterna har en stark ställning i landet och vi har ett heltäckande kollektivavtalssystem. Det är ytterst viktigt att vi håller fast i vårt eget fungerande system”.

Det återstår att se huruvida Skogsindustrins modell får efterföljare från annat håll.

Oberoende om avtalsförhandlingarna förs centralt eller lokalt är den bästa tryggheten för Finlands Maskinbefälsförbundets medlemmar ett sakkunnigt självständigt förbund som känner väl till sina medlemmars behov.

Det är synnerligen viktigt att hålla den fackliga organisationsgraden hög på arbetsplatsen.

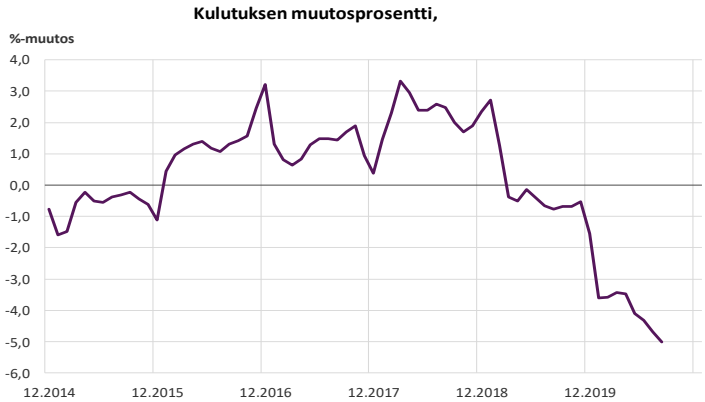
Pertti Roti
Ordförande
Finlands Maskinbefälsförbund

Energiateollisuus

KUUKAUSITILASTO

SÄHKÖN HANKINTA JA KULUTUS, elokuu 2020

Kulutus ja sen muutokset edelliseen vuoteen verrattuina:



	GWh	%
elokuu	5890	-5,6
vuoden alusta	53158	-6,6
viimeiset 12 kk	82314	-5,0

	2019			2020		
	GWh	Osuus-%	Muutos-%	GWh	Osuus-%	Muutos-%
elokuu						
KULUTUS	**6237**	**100,0**	**-1,2**	**5890**	**100,0**	**-5,6**
TUOTANTO	**4258**	**68,3**	**-4,7**	**4321**	**73,4**	**1,5**
vesivoima	669	10,7	-1,4	1046	17,8	56,3
tuulivoima	449	7,2	-7,3	379	6,4	-15,6
aurinkovoima	29	0,5	92,8	48	0,8	67,1
ydinvoima	1861	29,8	9,7	1659	28,2	-10,9
lämpövoima	1249	20,0	-21,7	1188	20,2	-4,9
yhteistuotanto	1037	16,6	-3,5	977	16,6	-5,8
erillistuotanto	212	3,4	-59,3	211	3,6	-0,2
NETTOTUONTI	**1979**	**31,7**	**7,6**	**1569**	**26,6**	**-20,7**
vuoden alusta						
KULUTUS	**56936**	**100,0**	**-1,4**	**53158**	**100,0**	**-6,6**
TUOTANTO	**43951**	**77,2**	**-0,7**	**43315**	**81,5**	**-1,4**
vesivoima	8349	14,7	-11,5	10452	19,7	25,2
tuulivoima	3971	7,0	14,5	4737	8,9	19,3
aurinkovoima	154	0,3	99,2	270	0,5	75,9
ydinvoima	15191	26,7	5,4	15089	28,4	-0,7
lämpövoima	16287	28,6	-3,4	12766	24,0	-21,6
yhteistuotanto	14505	25,5	5,6	11732	22,1	-19,1
erillistuotanto	1782	3,1	-42,9	1034	1,9	-42,0
NETTOTUONTI	**12984**	**22,8**	**-3,7**	**9843**	**18,5**	**-24,2**
viimeiset 12 kk						
KULUTUS	**86655**	**100,0**	**-0,8**	**82314**	**100,0**	**-5,0**
TUOTANTO	**67217**	**77,6**	**-0,3**	**65414**	**79,5**	**-2,7**
vesivoima	12056	13,9	-18,8	14390	17,5	19,4
tuulivoima	6342	7,3	18,8	6752	8,2	6,5
aurinkovoima	167	0,2	96,7	295	0,4	76,8
ydinvoima	22658	26,1	2,7	22824	27,7	0,7
lämpövoima	25994	30,0	3,6	21153	25,7	-18,6
yhteistuotanto	22585	26,1	8,1	19271	23,4	-14,7
erillistuotanto	3410	3,9	-18,7	1883	2,3	-44,8
NETTOTUONTI	**19438**	**22,4**	**-2,3**	**16901**	**20,5**	**-13,1**

Isäntävallan kasvaessa ay-liikkeen edunvalvonnan on terävöidyttävä

Kulunut vuosi osoitti, että revoluutio ohitti työelämässä evoluution. Tapamme tehdä työtä sekä työn tekemisen aika- ja paikkasidonnaisuus muuttuivat parissa viikossa enemmän kuin kuluneen 20 vuoden aikana.

Työmatkojen, työpäivän aikana tapahtuvien siirtymisten ja työn keskeytymisten vähenemisten sekä kokousten tiivistymisten myötä tuottavuus todennäköisesti parani. Myönteinen asia on ollut myös työmatkaliikenteen ja matkustamisen vähenemisestä seurannut päästöjen väheneminen.

Sosiaalisen vuorovaikutuksen väheneminen ja lähijohtamisen haasteet voivat vaikuttaa työhyvinvointiin ja sen myötä tuottavuuteen kielteisesti. Toisaalta sairauspoissaolot ovat vähentyneet. Kokonaisuudessaan uskon tuottavuuden parantuneen etätyössä

Toisaalta on syytä muistaa, että monet työntekijäryhmät eivät ole voineet siirtyä etätöihin vaan ovat koko pandemian ajan tehneet työnsä täysin normaalisti ilman mahdollisuutta siirtyä etätöihin.

***

Työmarkkinajärjestöt neuvottelevat parhaillaan hallitukselta budjettiriihessä saamansa toimeksiannon perusteella toimista, joilla voidaan edistää yli 55-vuotiaiden työllisyysastetta sekä parantaa heidän työmarkkina-asemaansa ja työssä jaksamista. Toimeksiannon ytimessä on yli 55-vuotiaiden työllisyyttä edistävä kokonaisuus, ja tavoitteena on vähentää varhaista työelämästä poistumista tavoilla, joilla saavutetaan vähintään 10 000 työllisen lisäys vuoteen 2029 mennessä. Työmarkkinajärjestöillä on neuvotteluaikaa marraskuun loppuun ja jos ne eivät onnistu neuvotteluissaan pääsemään yhteiseen esitykseen, hallitus linjaa tarvittavat toimet joulukuun aikana.

Neuvottelujen kohteena on muun muassa työttömyysturvan lisäpäivien eli niin sanotun eläkeputken poistaminen. Tämä on työnantajapuolen keskeinen tavoite ja totuuden nimissä on sanottava, että hallituksen tavoitteeseen pääseminen on miltei mahdotonta ilman eläkeputkeen koskemista.

Meille palkansaajapuolen edustajille eläkeputken poistaminen on erittäin vaikea asia. Päätavoitteemme neuvotteluissa onkin pyrkiä edistämään ikääntyneiden työssä jaksamista, työkykyä ja osaamista sekä vahvistaa työntekijöiden muutosturvaa.

Tärkeä asia, josta ei valitettavasti voi neuvotella, olisi asennemuutos ikääntyneitä kohtaan suomalaisessa yhteiskunnassa. Yhteiskunnassamme ja työmarkkinoilla esiintyy aivan liikaa ikääntyneiden syrjimistä – suoranaista ikärasismia. Tästä meidän tulisi päästä eroon.

***

Syksyn suurin työmarkkinauutinen on ollut Metsäteollisuus ry:n ilmoitus luopua valtakunnallisista työehtosopimuksista. Ajankohta yllätti, mutta sisältö ei, sillä merkit ovat olleet ilmassa jo jonkin aikaa.

Metsäteollisuus haluaa lisätä paikallista ja yrityskohtaista sopimustoimintaa. Mitä tämä sitten käytännössä tarkoittaa – siihen vastasi hallituksen puheenjohtaja, Metsä Groupin pääjohtaja Ilkka Hämälä lokakuun alun haastattelussa (HS 3.10.). Hän totesi sen kummemmin kiertelemättä, että työnantajien pyrkimys on muun muassa lisätä työnantajien oikeutta päättää työn järjestämisestä - eli lisätä niin sanottua direktio-oikeutta.

Metsäpatruunoiden ajatus on ollut, että ensin suitsitaan keskitettyjä sopimuksia tehnyt ja suomalaisen työn hinnasta neuvotellut työnantajakeskusjärjestö EK. Seuraavaksi vuorossa näyttävät nyt olevan valtakunnallisia sopimuksia neuvottelevat toimialakohtaiset työnantajaliitot. Perimmäinen tavoite on, että yritykset neuvottelevat jatkossa työpaikkakohtaiset sopimukset suoraan yksittäisten työntekijöiden kanssa. Kaiken huipuksi UPM:n työmarkkinajohtajaksi siirtyvä Metsäteollisuuden työmarkkinajohtaja totesi haastattelussa, että yrityskohtaiset neuvottelut aloitettaisiin nollasta eikä aiemmilla sopimuksilla ole merkitystä. Arvelen, että tätä työntekijäliitot eivät purematta niele.

***

Sivujuonena metsäpatruunoilla ja vähän muillakin on pitkään itänyt ajatus ajaa alas heidän inhoamansa suomalainen ayliike ja lisätä isäntävaltaa. Jos tämä toteutuisi, se merkitsisi paluuta yli sadan vuoden takaiseen menneisyyteen. Jokainen, joka on ”linnansa ja päätalonsa” lukenut tietää, mitä se kauniiden paikallisen sopimisen autuudesta viestivien puheiden takana merkitsisi tavalliselle työntekijälle.

Mutta ei ay-liike mihinkään häviä, vaikka laajoista keskusjärjestöjen sopimuksista ja valtakunnallisista liittokohtaisista sopimuksista luovuttaisiinkin. Arvelen, että tapahtuu aivan päinvastoin. Jatkossakin liitot neuvottelevat sopimukset joko työnantaja- ja työntekijäliittojen kesken tai sitten liittojensa ohjeistamana paikallisesti luottamusmiehen kanssa.

Viestini ammattiliitoille on: työntekijöiden järjestäytymisestä tulee entistäkin tärkeämpää. Jäsenhankintaan sekä -pitoon liittojen onkin syytä laittaa vastedes paljon ”paukkuja”. Vanha totuus, että yksin voi pyytää, mutta vain yhdessä voi vaatia, on työelämässä edelleen työntekijöille tärkeä viesti.

Metsäteollisuuden ilmoituksen jälkeen käydystä julkisesta keskustelusta minulle on muodostunut kuva, että siellä ei ole harkittu asiaa aivan loppuun asti. Ei nähdä, mitä valitulla tiellä vastaan voi tulla. Ilmassa on vähän soitellen sotaan lähtemisen meininki.

Jos Metsäteollisuuden ilmoitus luopua valtakunnallisesta työehtosopimustoiminnasta saa seuraajia, myös ay-liikkeen on arvioitava omia tavoitteitaan ja toimintatapojaan. Tiedän, että ay-liike ei ole peloissaan eikä edes hermostunut. Tehtävämme on selvä: olemme jatkossakin työpaikoilla jäsentemme ja työntekijöiden tukena sopimuksia tehtäessä. Tavat toimia valitaan tilanteen mukaan. Työnantajien isäntävallan pyrkiessä lisääntymään myös ay-liikkeen on terävöitettävä edunvalvontaansa. ■

Antti Palola
STTK:n puheenjohtaj

Suomen Konepäällystöliiton uudet varsinaiset hallitusjäsenet

Finlands Maskinbefälsförbund nya ordinarie styrelsemedlemmar

Liiton hallituksen varsinaisina jäseninä jatkaa /
I förbundsstyrelsen fortsätter som ordninarie medlemmar:
Pertti Roti, puheenjohtaja/ordförande, Antti Luostarinen, Harri Piispanen, Jarmo Luostarinen, Tommi Nilsson, Timo Leppäkorpi, Pasi Kaija,

Uudet varsinaiset hallitusjäsenet ovat / Nya ordinarie styrelsemedlemmar är:
Jarmo Lahdensivu, Sami Bäckman, Göran Ölander.

Tampereen liittokokouksessa Suomen Konepäällystöliiton hallitukseen valittiin seuraavat uudet kasvot:

Vid förbundsmötet i Tammerfors valdes följande nya ansikten till Finlands Maskinbefälsförbunds styrelse:

Nimi: Jarmo Lahdensivu
Kotipaikkakunta: Tampere
Yhdistys: KME ry
Harrastukset: kuntoilu ja ulkoilu koirien kanssa.
Koulutus ja miten koulutus on antanut valmiutta toimia nykyisessä työtehtävissä: voimalaitoskäyttäjä koulutus ja työnantajan muu koulutus
Työtehtävät ja työura:
Operaattori Tammervoimassa (jätteenpolttolaitos), vuodesta 1988 alkanut voimalaitos työ.
Työpaikan ja yhdistyksen mahd. luottamustehtävät:
varasihteeri KME ry:n hallituksessa,

Omat tavoitteet hallitustyöskentelyyn:
tarkoitus ensin huolella perehtyä liiton kaikkiin toimintoihin ja olla aktiivisesti mukana liiton jäsenten edunvalvontatyössä.
Miksi pitäisi liittyä konepäällystöliittoon:
Vanhan liiton miehenä katson, että joukkuevoima on edelleen hyvin tärkeä asia. Energiateollisuuden toimihenkilöt joutuisivat hyvin huonoon asemaan, jos joutuisivat yksin hoitamaan omia työsopimus- ja työehtosopimusasioita.
Onko jotain mitä sinun mielestäsi tulisi kehittää liiton jäsenpalveluksissa:
Ei, olen mm osallistunut liiton eri koulutuksiin ja ollut tyytyväinen liiton jäsenpalveluihin.

Nimi: Sami Bäckman
Kotipaikkakunta: Vantaa
Yhdistys: Luotsinkutterin kuljettajat ry
Perhe: 2 lasta
Harrastukset: Mökkeily ja moottoripyöräily
Työnantaja: Finnpilot
Työtehtävät: Luotsikutterinhoitaja

Työpaikan ja yhdistyksen mahd. luottamustehtävät: LKK:n Hallituksen jäsen.
Omat tavoitteet/motto hallitustyöskentelyyn: Uutta kohti ja pysytään väylällä.
Miksi pitäisi liittyä konepäällystöliittoon: Työnantajapuoli on lisännyt kautta linjan paikallistasopimista, minkä vuoksi pelkona on, että saavutetut edut heikkenevät. Tästä syystä liitto antaa ja tarjoaa hyvää suojaa/edunvalvontaa.
Onko jotain mitä sinun mielestäsi tulisi kehittää liiton jäsenpalveluksissa: Liiton palvelut ovat hyvät, eikä minul

NY ORDINARIE MEDLEM I FÖRBUNDSTYRELSEN

Namn: Göran Ölander
Hemort: Hammarland
Förening: Ålands Energi- och sjöfartstekniska förening ÅESF. rf
Familj och hobbies: fru och, barn och barn barn, hobbies. sjöräddning och gamla segelskutor,
Utbildning och hur bra har utbildningen motsvarar dina nuvarande arbetsuppgifter: yrkeshögskola, diplom i maskinteknik, (Högskolan på Åland, 2007, bra utbildning med nära kontakt med sjöfarten).
Arbetsuppgifter: maskinchef Finnfellov, började i december 2013,
Arbetsplatsens och föreningens ev. förtroendeuppdrag: huvudförtroendeman 11/2019, viceordförande i lokalföreningen. Sjömansskolans yrkesråd, viceordförande.
Målsättningar i styrelsearbetet:
se till framtiden för fackförbundet och få ungdomar mera involverade i facklig verksamhet, förbättra på informationen till de som arbetar inom näringen.
Varför bör man ansluta sig till Maskinbefälsförbundet:
ända sättet för en anställd att få säkerhet i dagens osäkra arbetsmarknad och förändring inom arbetsmarknaden (digitalisering, automatisering), rättslig och ekonomisk säkerhet om det går illa.
Finns det något som enligt dig borde utvecklas i förbundets medlemsservice:
Mycket fungera redan rätt bra på svenska men i synnerhet alla kollektivavtal bör vara på landets bägge officiella språk.

E.T.Kuisma Oy
• öljysäiliöiden puhdistus- ja tarkastus
• öljynsiirrot
• säiliöiden käytöstäpoistot
0400 735 638
www.etkuisma.fi myynti@etkuisma.fi

NAUTILUS FEDERATION
A Federation of Maritime Professionals
Supported by:-
NAUTILUS INTERNATIONAL
ACV Transcom Maritime - Aviation
AMOU
AIMPE
Cfdt: FGTE TRANSPORTS ENVIRONNEMENT
ufm Union Fédérale Maritime
Suomen Laivanpäällystöliitto - Finlands Skeppsbefälsförbund r.y
LEDERNE SØFART bringer dig videre
Merchant Navy Officers' Guild - HK
NZ MSG
Norwegian Union of Marine Engineers 1902
SMOU
SINGAPORE ORGANISATION OF SEAMEN
SJÖBEFÄLSFÖRENINGEN

FINLON OY
TARVIKKEITA KATTILALAITOKSIIN JA PROSESSEIHIN
- KATTILOIHIN JA SÄILIÖIHIN
- PUTKISTOIHIN
- PROSESSEIHIN
FINLON OY
PL 61, 20541 Turku Puh. (02) 212 6400 Faksi (02) 212 6411 www.finlon.fi

Voimalaitosten voiteluhuolto

Voimalaitoksilla on erittäin paljon öljy- ja rasvavoitelukohteita. Erot erityyppisten laitosten välillä, esimerkiksi turbiinin voitelussa, ovat melko pieniä. Kaikissa turbiineissa pääasiallinen voitelukohde on laakerit ja vaihteet.

Erot turbiiniöljyjen huollossa johtuvat käyttölämpötiloista. Korkeimmat lämpötilat on kaasuturbiineissa ja alhaisimmat vesiturbiineissa. Höyryturbiinien käyttölämpötilat ovat edellä mainittujen välissä.

KÄYTTÖLÄMPÖTILA NOUSEE, KÄYTTÖIKÄ LYHENEE JA HUOLTOTARVE KASVAA

Miksi siis huoltotarve on suurempi korkeammissa käyttölämpötiloissa? Syynä on öljyn vanhentumisprosessin nopeutuminen. Jokainen 8 celsiusasteen nousu lämpötilassa lyhentää öljyn käyttöikää puolella. Kun esimerkiksi käyttölämpötila on 40°C, on öljyn käyttöikä 40 vuotta. Kun käyttölämpötila on 48°C, on öljyn käyttöikä 20 vuotta. ***Peukalosääntönä voidaan todeta, että öljyn käyttölämpötilan noustessa 10°C öljyn käyttöikä puolittuu.*** Tämän on meille todistanut Nobel-palkittu Svante Arrhenius jo 1900-luvun alussa.

Öljyn vanhentumisesta aiheutuu

- rasvahappojen määrän kasvua, öljyn hapettumista
- hartsituotteiden syntyä, (hartsi on liimamainen tuote ja suurin syy mm. venttiiliongelmiin)
- vesipitoisuuden lisäystä
- viskositeetin kasvua
- öljyvuotoja, tiivisteiden elastisuuden häviämistä
- huonontuvaa öljykalvoa

Valitettavan usein öljy joudutaan vaihtamaan, koska voiteluhuolto on puutteellista, tai sitä ei tehdä lainkaan.

Perusasioita voiteluhuollossa, öljyn oikean valinnan lisäksi, ovat

- öljyn riittävä puhtaus
- öljyn oikeat analyysit, joissa huomioidaan kemialliset epäpuhtaudet, joiden merkitys on suurin niin öljyn kunnon kuin käyttövarmuuden kannalta
- huolehtiminen oikeasta käyttölämpötilasta, joka yleensä on 40°C
- öljyn oikean käsittely varmistaminen, ettei siitä aiheudu mm. öljyjen sekoittumista ja likaantumista
- alhaisen vesipitoisuuden varmistaminen, sillä mitä alhaisempi vesipitoisuus on, sitä hitaampaa on vanhentuminen
- huomion kiinnittäminen laakerivoitelujärjestelmään, sillä esimerkiksi huonosti suunniteltu säiliö ei anna öljylle riittävästi lepoaikaa ilman erottumiselle, mikä johtaa paineiskuihin, öljyn palamisreaktioon ja öljyn nopeampaan likaantumiseen

Voiteluun sisältyy paljon asioita, joita ei ehdi lyhyessä artikkelissa käsittelemään, mutta ajattelin ensimmäiseksi valottaa turbiiniöljyvoitelua.

Kokonaisvaltainen voiteluhuolto sisältää

- voiteluaineen valinnat
- mineraali/synteettinen öljy
- voiteluaineen puhtausvaatimukset
- Mikä on puhdas öljy?
- käytönaikainen puhdistus
- linjasuodatus/sivukiertopuhdistus
- öljyn kunnon seuranta
- Mitä analysoidaan?
- Miten analysoidaan?
- Kuinka usein analysoidaan?
- näytteenotto ja toimitukset
- analyysien tulkinnat ja niiden perusteella tehtävät jatkotoimenpiteet
- hankintaohjeet voiteluaineille
- tarvittavat laatu- ja puhtausvaatimukset
- toimitukset ja toimitusajat
- käytettävien öljyjen tekniset vaatimukset
- riittävät tekniset erittelyt öljyn kunnon seurannalle (esitteet eivät riitä)
- voiteluun tarvittava koulutus
- Mitä voitelu on, mitä pitää sisällään tribologia?

Voitelussa ja voitelujärjestelmissä on monia asioita, jotka pitää ottaa huomioon, jotta voitelu tapahtuu mahdollisimman hyvin. On paljon laskelmia ja paljon mutua, jotka tänä päivänäkin vallitsevat päätösten takana. Kunhan päätökset perustuvat faktoihin, niitä kannattaa toteuttaa kunnossapidon suunnittelussa.

Edellä kerroin voiteluöljyyn liittyvistä asioista. Kun sitten siirrytään voitelurasvoihin, niin siinäpä sitä perimätietoa tarvitaankin. Rasvavoitelussa eivät Newtonin lait päde, vaan se perustuu pääasiassa kokemustietoon. Suurin osa käyttäjistä muuttaa muun muassa rasvalaatuja ja vaihtaa automaattivoitelukohteita manuaalivoiteluun, mikä kertoo, että osaamisessa on paljon parannettavaa.

Rasvavoitelu lyhyesti

- Mitä on rasvavoitelu?
- Missä sitä käytetään?
- Miten rasvavoitelu manuaalisesti tehdään?
- Paljonko voitelurasvaa kohteisiin laitetaan?
- Mitä rasvoja käytetään?
- automaattiset voitelujärjestelmät
- Millaisia järjestelmiä on käytössä?
- Miten niiden valvonta ja hälytykset on suunniteltu?
- Ovatko ne luotettavia?
- huollot ja tarkastukset

Rasva- ja öljyvoitelun lisäksi voimalaitoksilla on muuntajat ja magneettierottimet. Muuntajat ovat elintärkeitä tuotannolle. Muuntajaöljylle asetetaan tarkat vaatimukset, jotta öljyn eristävä vaikutus, eli läpilyöntilujuus, pysyy hyvänä. Muuntajaöljylle on paljon muitakin vaatimuksia, joihon voidaan palata, jos kiinnostusta riittää.

Tässä artikkelissa toin hieman esille sitä, miten paljon voiteluun sisältyy asioita. Voidaksemme tehdä **ennakoivaa voiteluhuoltoa** on kaikkien osa-alueiden oltava mukana. Ei riitä, että kohdistamme huomiomme vain yhteen asiaan. ■

Teksti: kouluttaja **Jukka Kauppinen**, Taitotalo

Lähde: Kimmo Leola, 044 975 2049, Kl-kunnossapito@outlook.com

LAKIMIEHEN PALSTA

HOVIOIKEUDEN NS. KIKY-TUOMIO:

Yleinen tuomioistuin oli toimivaltainen ja kantajalla (palkansaaja) oli oikeussuojan tarve – työaikaa ei voitu pidentää

JUTUN KÄSITTELY HOVIOIKEUDESSA

Yhtiö Oy:lle oli 16.4.2020 myönnetty jatkokäsittelylupa.

Valituksessaan Yhtiö Oy oli vaatinut ensisijaisesti, että Kantajan kanne jätetään tutkimatta. Toissijaisesti Yhtiö oli vaatinut, että kannevaatimukset hylätään. Yhtiö oli edelleen vaatinut, että jos kannetta ei jätetä tutkimatta, hovioikeus pyytää työtuomioistuimelta lausunnon oikeudenkäynnistä työtuomioistuimessa annetun lain 39 §:n nojalla Yhtiön ja Kantajan välisessä työsuhteessa sovellettavan työehtosopimuksen 4 §:n työajan pidentämistä koskevan lausekkeen tulkinnasta. Lisäksi Yhtiö oli vaatinut, että Kantaja velvoitetaan korvaamaan sen oikeudenkäyntikulut käräjäoikeudessa 13.545 eurolla ja hovioikeudessa 26.985 eurolla, molemmat määrät korkoineen.

Vastauksessaan kantaja oli vaatinut, että valitus hylätään ja Yhtiö velvoitetaan korvaamaan hänen oikeudenkäyntikulunsa hovioikeudessa 11.550,60 eurolla korkoineen. Kantaja on myös vaatinut, että asiassa toimitetaan pääkäsittely hovioikeudessa. Lisäksi Kantaja on vaatinut, että Yhtiön oikeudenkäyntikuluvaatimus ensisijaisesti hylätään, toissijaisesti kuitataan ja viimesijaisesti että oikeudenkäyntikulujen korvausvelvollisuutta kohtuullistetaan.

Hovioikeus ei toimittanut asiassa pääkäsittelyä, vaan Kantajan pyyntö pääkäsittelyn toimittamisesta hovioikeudessa hylättiin.

Hovioikeus katsoi, että koska kanteessa tarkoitetun asian ratkaisemista ei ollut säädetty kuuluvaksi työtuomioistuimen toimivaltaan, asia kuului yleisen tuomioistuimen ratkaistavaksi.

Kysymystä Yhtiön oikeudesta yksipuolisesti muuttaa Kantajan työsopimukseen kirjattua työaikaehtoa työehtosopimuksen nojalla ei ratkaista työehtosopimuksen sanamuodon tai sen perusteella, mikä työehtosopimusosapuolten tarkoituksena oli tältä osin ollut. Asian arvioinnin kannalta merkityksellistä on sen sijaan jäljempänä todettavin tavoin se, onko työehtosopimusosapuolten ylipäätään mahdollista sopia työaikaehdosta työehtosopimuksessa poiketen työsopimuksen nimenomaisesta ehdosta työntekijän vahingoksi. Kysymys on sopimusoikeudellisesta arvioinnista ja erisisältöisten normien välisen ristiriidan ratkaisemisesta. Sen tekeminen ei edellytä erityistä työehtosopimusolojen tuntemusta.

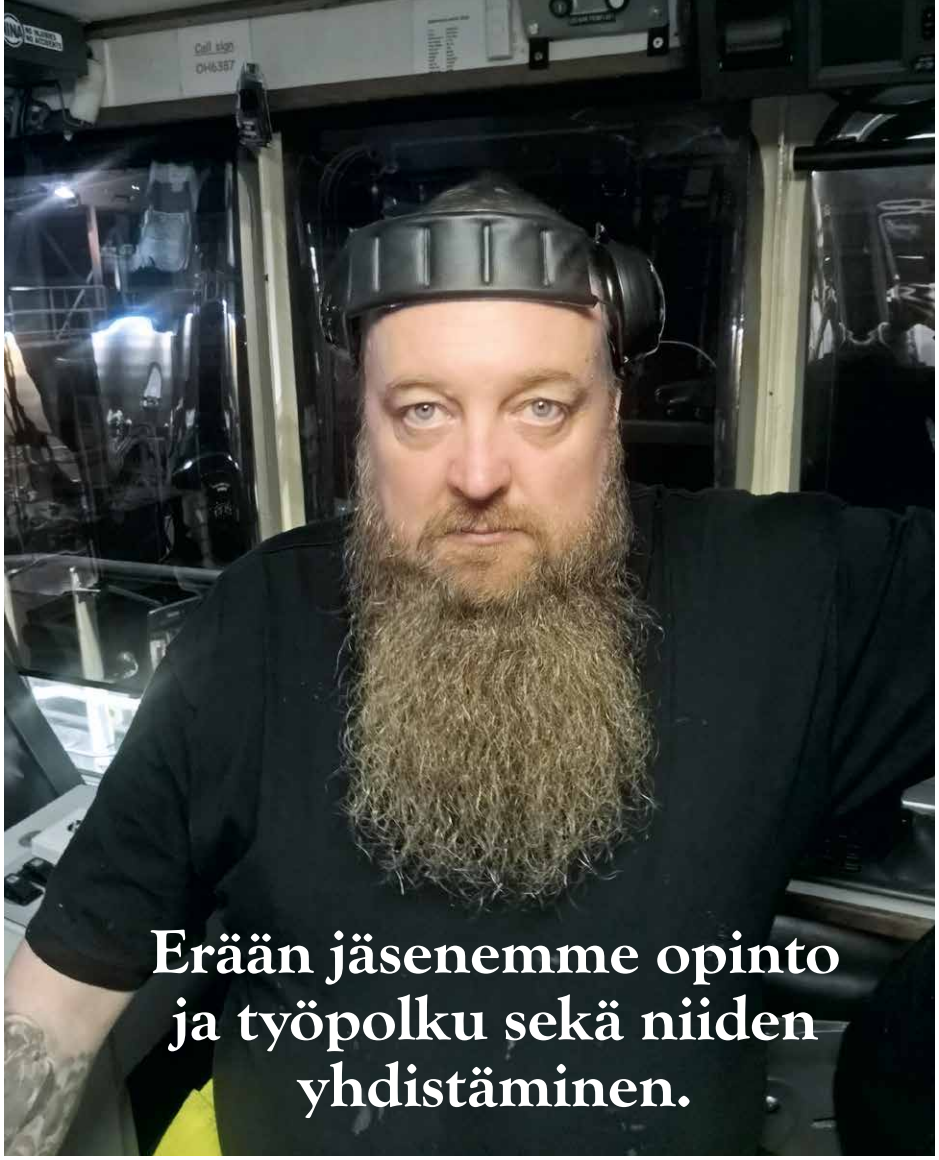
Helsingin hovioikeus 21.10.2020
- Tuomio Nro 1451
- Diaarinumero S 20/281
- Ratkaisu, johon on haettu muutosta
- Länsi-Uudenmaan käräjäoikeus 4.11.2019 nro 32551

Näillä perusteilla hovioikeus katsoi, ettei käsillä olevassa asiassa ole keskeisesti kysymys työehtosopimuksen sisällyksestä tai tulkinnasta. Asiassa ei ole myöskään kysymys työehtosopimuksen pätevyydestä, voimassaolosta tai laajuudesta tai tietyn menettelyn työehtosopimuksen mukaisuudesta tai siitä määrättävästä seuraamuksesta.

Hovioikeus katsoi, että kantajalla oli lisäksi asiassa oikeussuojan tarve. Yhtiön vaatimus kanteen tutkimatta jättämisestä hylättiin. Hovioikeus katsoi muun ohella, että tässä asiassa Kantaja on vaatinut vahvistettavaksi, että Yhtiö on menetellyt työsopimuksen vastaisesti eikä sillä ole ollut oikeutta yksipuolisesti lisätä Kantajan viikoittaista työaikaa. Lisäksi Kantaja on vaatinut, että Yhtiö velvoitetaan suorittamaan hänelle palkkasaatavaa. Kantajalla on oikeudellinen tarve saada ratkaisu siitä, onko Yhtiöllä kyseinen suoritusvelvollisuus. Suoritusvelvollisuuden olemassaolo on riippuvainen Kantajan esittämästä vahvistusvaatimuksesta. Näin ollen Kantajalla on oikeussuojan tarve vahvistusvaatimuksen osalta.

Pääasian osalta HO katsoi, ettei voimassa olevan työsopimuksen työaikaa koskevan nimenomaisen ehdon muuttaminen työntekijän vahingoksi ollut kuulunut työehtosopimusosapuolten säännöstämiskompetenssiin. Yhtiö ei ollut voinut yksipuolisesti pidentää kantajan työsopimuksen mukaista työaikaa työehtosopimukseen sisältyvän työaikamääräyksen perusteella. Kantajan työajan oli siten katsottava määräytyneen työsopimuksen perusteella myös 1.1.2017 jälkeen. KO:n tuomion lopputulosta ei muutettu. (Vailla lainvoimaa 30.10.2020). ■

Lisätietoja
SKL:n lakimies Riku Muurinen
p. 050 405 9397



Kuva Janne Niemisen arkisto

Erään jäsenemme opinto ja työpolku sekä niiden yhdistäminen.

Kuvassa komeilee herra nimeltään **Janne Nieminen.** Ikää hänellä on jo 44 vuotta joten kyseessä ei ole aivan työuraansa aloittelevasta ihmisestä vaan jo työ ja elämänkokemusta omaavasta opiskelijasta.

Hän valmistui Ekamin vahtikonemestarilinjalta vuonna 2020 keväällä. Alkuun Janne valitsi ammattikorkeakoulun sijasta ammattikoulun mutta kas kummaa: Tätä nykyään hän on opiskelijana XAMK-ammattikorkeakoulussa. Tähän johti keskustelut aluksilla työskentelevien konehenkilökunnan kanssa sekä omat ajatukset tulevasta merimiesurasta. Eikös ne vanhat ja viisaat ole jo muinoin sanoneetkin että elämä on jatkuvaa oppimista! Ainakin Kotkassa jo työelämässä olleita alanvaihtajaopiskelijoita on konepuolen opinnoissa runsaasti, jopa 40%. He ovat myös usein niitä jotka palkataan jo opiskelujen aikana töihin aluksille.

Aikaisemman työuran Janne on tehnyt kivimurskaamoilla ja muissa maansiirtoon liittyvissä työtehtävissä tehden monia erilaisia työtehtäviä asennukset ja metallityöt mukaan lukien. Hän koki että aiemmasta työtaustasta oli reilusti hyötyä uuden ammatin opiskelussa vaikka edelliset työt olivatkin aika kaukana merenkulusta. Tämä esimerkki kuitenkin tuo mukanaan muistutuksen siitä mitä konemiehistön työ kuitenkin on aluksilla. Työtehtävät pitävät kummassakin sisällään niin asennustöitä kuin metallitöitä. Eroksi jää työympäristö ja aloille kuuluvat speciaalimmat komponentit, kuitenkin tekniikan kanssa ollaan tekemisissä.

Janne työllistyi jo opintojen aikana ja vaikka matkaan mahtui ongelmiakin niin kaikesta huolimatta hänen töissäolo ja opintojen eteneminen saman aikaisesti oli kuitenkin mahdollista. Myös muut hänen kanssaan samassa ryhmässä olleet opiskelijat työllistyivät jo kouluaikana, osa heistä myös valmistui hänen kanssaan keväällä 2020.

Mennään kuitenkin takaisin vuoteen 2017 ja tarkemmin syksyyn jolloin hän aloitti opintonsa kotkassa Ekamin merenkulun perustutkinnossa. Vielä tuohon aikaan niinsanottujen aikuisopiskelijoiden ei tarvinnut käydä YTO-aineita vaan pelkät ammatilliset aineet riittivät. Näin ollen ensikosketus merenkululliseen elämään oikeassa ympäristössä hänen kohdallaan tapahtui jo pian opintojen aloituksen jälkeen koululaiva Katariinalla. Jo samana syksynä harjoittelut alkoivat pyöriä toden teolla ja aluksena oli tuolloin Mirva VG. Kaikenkaikkiaan hän oli kauppa-alusharjoittelussa Alfons Håkansin Castorilla, ESL Shippingin Alppilassa ja Langh Shipin Aila aluksilla ennen ensimmäistä palkallista toimea konevahtimiehenä ESL Shippingin Haagassa. Tästä alkoikin töiden teko opiskelun ohella koko loppuopintojen ajaksi.

Miten kevään 2020 koronapandemia vaikutti praktiikkapäivien hankkimiseen ja työskentelyyn ulkomaan liikenteessä?
Vaikutus näkyi siinä ettei aluksilta päässyt maihin käymään kuin apteekissa, lääkärissä tms. Myös vaihdot vaikeutuivat koska lennot olivat osaksi peruuntuneet ja korvaavia vaihtoehtoja oli löydyttävä jotta miehistönvaihdot saatiin suoritettua. Vaihdot menivät minun tapauksessani aina ruotsin läpi jolloin riski korona-altistukselle tietysti kasvoi vaikka henkilökohtaisesta suojauksesta ja käsihygieniasta pidettiin huolta. Itselläni oli hyvä tilanne koska olin työsuhteessa, kuulemma ne ketkä olivat harjoitteluissa niin laivapaikkojen saanti oli kiven alla ja tämän vuoksi muuttunut praktiikkavaatimus (200pv --> 360pv) oli vaikea saavuttaa.

Tätä nykyään opintojen suorittaminen siis jatkuu töiden ohessa. Opiskelupaikkaa Janne haki ja saikin kaakkois-suomen ammattikorkeakoulusta. Opinnot pääsivät alkamaan koronapandemiasta huolimatta aikataulussaan syksyllä 2020. Tähänastisissa opinnoissaan Hän on edennyt hyvin eikä opiskelun ja työnteon suhde ole päässyt häiritsemään edes rakkaita harrastuksia kotipuolessa. Haastattelun aikoihin Janne teki etätehtäviä meneillään olevasta mekaniikka ja lujuusoppi- kurssista. ■

KUKA?
Janne Nieminen

Mitä olet tehnyt ennen merenkulkualalle vaihtoa?
Työskentelin maansiirron parissa monissa erilaisissa työtehtävissä.
Keitä perheeseesi kuuluu?
Emäntä
Missä asut?
Lahti
Mikä vei miehen merille?
Pitkään mielessä ollut alanvaihto kiinnostavaan ammattiin
Mitä puuhailet vapaa-aikanasi?
Ajanvietto ja puuhaileminen mökillä, myös moottoripyöräily lähellä sydäntä
Koska valmistut ammattikorkeakoulusta?
Yritys kova ja tähtäimenä 2023
Tämän hetkinen toimenkuva?
Konepäällikkönä aluksella Multicat Eija

Ombord praktik: OBJEKTIV ELLER SUBJEKTIV FRÅGA?

Diskussioner och åsikter om hur praktiken ombord ett fartyg skall gå till förekommer ganska ofta, lika ofta kan man höra röster som beskriver praktiken som ofullständig, icke tillfredsställande och ibland även utnyttjande. Dessa åsikter kan vara grundade på riktiga erfarenheter som diverse studerande har upplevt under deras ombord praktik men man kan argumentera att ett stort antal kritiker kan vara en missuppfattning och att under ytan finns det mera att se än det som ögat möter.

Mitt namn är Victor Grigore, jag är en 30 år gammal kille som bor i Mariehamn och studerar på Högskolan på Åland till elektroteknikingenjör med inriktning på fartygsautomation. I utbildningen ingår alla nödvändiga STCW kurser som krävs för att få fartygselektriker- samt ETO (Electro Technical Officer) behörigheten och detta tar oss till vår nuvarande diskussion, nämligen den nödvändiga sjöpraktiken och förväntningar angående detta.

Syftet med denna artikel är att kasta lite ljus över olika delar och påtagliga faktorer som kan påverka ens praktik erfarenhet och kanske ännu viktigare ens uppfattning av denna erfarenhet. Artikeln har som grund mina personliga erfarenheter från min sista praktikperiod ombord. Praktiken utfördes på MS Viikki, ett 25 600 DWT general cargo fartyg som ägs av det finska rederiet ESL Shipping. Byggd år 2018 i Kina. Fartyget är relativt nytt och modernt med fokus på effektivisering samt optimering av bränsleförbrukning och därmed driftkostnader. Fartyget drivs även av LNG (Liquefied Natural Gas) för ett minskat miljöavtryck. Besättnings-mässigt kommer vi att beröra huvudsakligen maskinavdelningen eftersom detta var mitt praktikområde.

Som jag nämnde tidigare hade jag turen att praktisera ombord MS Viikki för ca två månader. Innan denna möjlighet kom hade jag bestämt mig för att försöka hitta en praktikplats ombord ett passagerar-/ kryssningsfartyg och detta för att dessa typer av fartyg har flera och mera utvecklade elsystem och därmed högre utbildad personal som sköter dessa system. Som vi alla vet, Covid 19 slog hårdast mot kryssnings- och passagerarsektorn och därmed fick mina planer ett abrupt stopp. Som sista utväg tog jag kontakt med Kvarnen (Mylly) och de hjälpte mig att ordna en praktikplats ombord MS Viikki.

Jag fick komma ombord i Nådendal med ett ursprungligt kontrakt på sex veckor men tack vare Covid situationen och fartygets snabbt ändrade schema valde jag att fortsätta praktisera tills vi skulle anlän-

da till en finsk hamn. Den bästa tiden ombord var faktiskt arbetstiden då man fick utföra diverse jobb och uppdrag och samtidigt interagera med besättningen. Under praktikperioden fick jag jobba med båda besättningarna och jag kan säga att det har varit ett nöje. Det flesta var relativt unga och öppensinnade individer som fick mig att känna att jag var en del av gruppen. Det som jag är extra tacksam för är tilliten som de visade mig. Detta gjorde att jag fick delta i det flesta service och operationer som skedde ombord oberoende av att t.ex. en operation hade ingenting med min utbildning att göra. Många skulle uppfatta ett sådant fall som utnyttjande och icke relevant för sin utbildning men jag anser att all kunskap man kan få är bara nyttig och att hjälpa varandra, speciellt ombord. Kan bara beskrivas som bra sjömanskap.

Med tanken på den konservativa och hierarkiska karaktären som den globala sjöfarten bibehåller även idag var detta en förvånansvärt avslappnad och förståelig praktikplats. En stor faktor som bidrar till detta anser jag vara den öppensinnade kulturen som finns i den nordiska och skandinaviska sjöfarten och vilket fortsätter växa tack vare individer som tar upp denna sorts frågor. Just denna faktor skulle vi (studenter/ praktikanter) försöka utnyttja bättre och ha den som underlag för att uppnå våra mål under praktikperioden, men samtidigt måste vi vara förberedda att acceptera och ha förståelse för vissa situationer som kan förekomma och bråka med våra planer.

Under varje praktikperiod får vi individer som ansvarar för oss under praktikperioden och har för uppgift att förse oss med yrkesfärdigheter och en bättre förståelse av arbetslivet ombord. Ibland kan det uppfattas att dessa individer saknar intresse för att stödja oss och uppnå dessa mål men vi får inte vara trångsynta och måste vara medvetna att samma individer utför och ansvarar också för egna uppgifter och prestationer utöver våra handlingar.

Ibland kan det vara så att våra krav och förväntningar angående kunskap som vi vill samla under praktiken inte finns där. Man bör först undersöka den kommande praktikplatsen och anpassa våra förväntningar utöver det. Med detta syftar jag på att förstå att för olika fartygstyper finns olika krav angående bemanning och dess kunskapsnivå och här kommer jag att relatera till min ovan nämnda praktikplats. Jag studerar till ingenjör och praktiserar till ETO men personen som ansvarade för mina dagliga uppgifter och mitt lärande var huvudsakligen elektrikern som ibland assisteras av maskinchefen. Kraven för denna fartygstyp säger att angående bemanning för elsidan räcker det med en fartygselektriker därför måste jag vara medveten om att jag troligen inte kommer att få svar på alla mina frågor som kan ligga över elektrikerns utbildning eller erfarenheter. Saknar man förståelse för detta så kan det förekomma negativa kommentarer såsom: "Jag har inte lärt mig något!" eller "Jag fick göra bara skitjobb".

Världen snurrar inte runt oss och ibland under sådana situationer det bästa vi kan göra är att erbjuda vår hjälp istället för att kräva den... Och här kommer vi in på ett annat hett ämne, nämligen den oavlönade praktiken.

En stor studerande procent ser detta system bara som ett sätt att använda praktikanter som gratis arbetskraft och denna känsla förstärks speciellt då när de känner att de inte lär sig något nytt. Rederier bör vara mera medvetna om att pengarna kan vara den enda motivation som får praktikanter att involvera sig och behålla moralen om resurserna för att lära ut praktikanter uppfattas som icke tillfredsställande.

Systemet som vi har i Finland och som involverar Kvarnen (Mylly) är ett bra system om man misslyckas att hitta praktik på egen hand. Detta var fallet för mig och tack vare Mylly fick jag en praktik ombord MS Viikki.

Problemet är att detta system kan stänga många dörrar för en studerande då han faktiskt försöker ordna praktik på egen hand för att inte prata om betald praktik vilket man kan glömma. Personligen upplevde jag detta för två år sedan då med syftet att ordna egen praktik (helst betald), jag började då ta kontakt med ett stort antal rederier i Finland. Det flesta svarade att de inte kan erbjuda praktik på egen hand pga. samarbetet med Kvarnen (Mylly) och som vi alla är medvetna om så erbjuder Kvarnen bara obetald praktik.

Detta gör att vi medvetet eller omedvetet belastar och kräver mera av praktikanter utan att erbjuda en motivation som får dem att ta initiativ och få den rätta sjömanskap andan. Om ett sådan stämning av frustration förekommer bland praktikanter så är det ombordpersonalen som måste stå ut med det och i långa loppet kan detta leda till att personalen tappar villigheten och lusten att engagera sig i den studerandes praktiska utbildning och detta skulle vara väldigt olyckligt.

Inget av dessa frågor är enkla frågor, speciellt när det involverar så många viktiga faktorer som måste stämma men vi får heller inte behandla dem som tabu-frågor. Vi måste ha förståelse och medkänsla för alla involverade i processen och sträva efter en homogen arbetsplats där alla känner sig uppskattade och en del av gemenskapen. ■

Text och bilder: **Victor Grigore**
Högskolan på Åland-Elektroteknik

Högskolan på Åland moderniseras

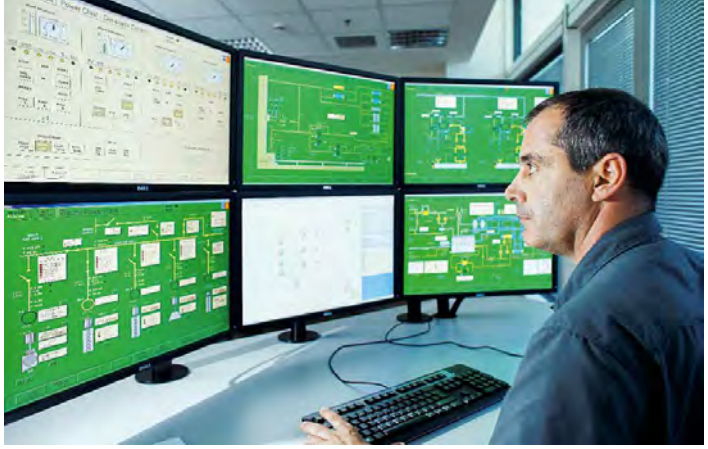


Foto Kongsberg: Instruktörsrummet för maskinsrumssimulatorn

Högskolan på Åland (HÅ) genomgår just nu en rejäl ansiktslyftning när det gäller utrymmen, utrustning och utbildning. Lokalerna renoveras, simulatorer samt annan utrustning förnyas och inom främst de teknikinriktade utbildningsprogrammen har man börjat bredda utbudet. De traditionella sjöinriktade programmen kompletteras med en tydligare, landinriktad profil och sedan höstterminen 2020 har studerande på elektroteknikprogrammet (ET) också kunnat välja en AEEM-inriktning (Automation-Energi-El-Miljö).

HÅ har påbörjat resan mot att bli en hållbar högskola.

Vicerektor Bengt Englund bjuder på en rundtur i de utrymmen som är så nya att slutsynen ännu inte har hållits. Vi navigerar försiktigt mellan fastighetsskötare som bär möbler och en montör från Kongsberg, som gör de sista installationerna i den nya maskinrumssimulatorn

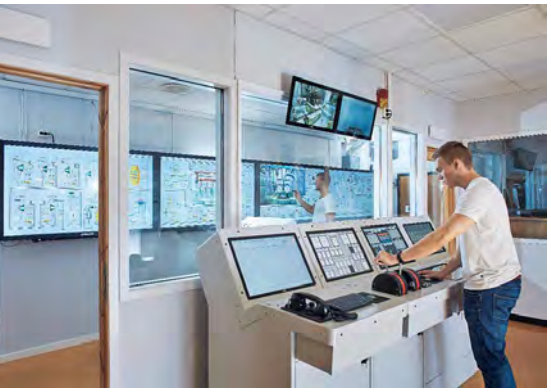


Foto Kongsberg: Maskinrumssimulatorns kontrollrum och -panel

Foto Kongsberg: "Big View" och arbetsstationer i maskinrumssimulatorn

Alla gamla analoga paneler är ersatta av touchskärmar, vilket gör det lätt att växla mellan olika fartygstyper och -miljöer. I nästa utrymme hittar vi en högspänningssimulator som sedan 2019 är ett viktigt tillskott till utbildningsprogrammen elektroteknik och maskinteknik.

I det färdiga automationslabbet sitter några studerande och jobbar på sina slutarbeten.

Simon Tavakoli konstruerar en eldriven sparkkälke. Han berättar att den drivs av en 72V elmotor och att batterierna har en kapacitet på 1,5 kW vilket med laglig fart ger tillräcklig räckvidd för att ta sig från hemmet på landsbygden till Mariehamn. **Philip Naftal** sitter och gör beräkningar för en 10 kW solpanelsanläggning, som ska användas i norra Tanzania för att alstra el för husets behov av både värme och kyla. Panelerna ska följa solens rörelse och överskottet kan antingen säljas till nätet eller lagras i ackumulatorer.

Vi tar en sväng via utrustningen som används för programmering av robotar och några 3D-printrar till ett rum för reglerteknik där särskilda skärmar på väggen gör att läraren kan övervaka de studerandes arbeten inom reglerteknik.

Under året har nya datasalar tagits i bruk. Salarna används inte enbart av studerande på IT-programmen utan även av dem som studerar maskinteknik och elektroteknik. För att kunna garantera tillräckligt säkerhetsavstånd under pågående pandemi är flera arbetsstationer inaktiverade.

Ett rum har förvandlats till en liten studio från vilken läraren ska kunna sköta distansundervisning eller digitalisera sitt undervisningsmaterial. Ska man hitta något gott med den pågående pandemin, så är det att digitaliseringen på HÅ tagit ett stort steg framåt. Bengt Englund berömmer lärarna som med kort varsel tvingades lägga om sin undervisning. Studerandekårens egna enkätundersökningar har visat att många uppskattat den flexibla hybridundervisningen och Englund menar att denna undervisningsform behöver kunna erbjudas även efter Coronan.

Vi avslutar turen med att prata om framtiden och de tankar och visioner som Englund har. I dem ingår att öka trycket på ansökningarna till de nya utbildningarna, något som han tror kan göras med intensivare marknadsföring. Den bästa reklamen är ändå nöjda studerande. Därför satsar HÅ just nu på lärarnas fortbildning i högskolepedagogik och användningen av digitala verktyg.

Annat som kan hjälpa till är den allt tydligare orienteringen mot förnyelsebara energilösningar i utbildningen. Just nu väntar både en vertikal vindsnurra och en solpanelsanläggning på att monteras på högskolans tak och det planeras för en ny kurs i hållbarhet för ingenjörsutbildningarna. Englund vill gärna se att HÅ inom en snar framtid kan erbjuda dem som kommer från yrkesgymnasiets utbildningar en fortsättning till bl.a. ingenjör inom vindkraft. Med tanke på att Åland nu står i beråd att bygga ut sina vindparker så verkar det vara ett naturligt steg. Det goda samarbetet som redan existerar mellan det åländska näringslivet och HÅ ger förutsättningar för att kunna samarbeta kring allt, från att använda lokal expertis i utbildningsplaneringen till praktikplatser, även inom detta område.

Vi avslutar samtalet med att konstatera att ett nytt campus hägrar, kanske 10 år in i framtiden, och att det, om vi ska leva som vi lär, behöver vara en modern och koldioxidneutral byggnad. De energilösningar och material som man väljer ska stödja undervisningen så att HÅ kan utexaminera studerande, som på sina framtida arbetsplatser kan fortsätta driva arbetet mot ett hållbart samhälle. ■

Text: **Bo Nygård**
Bilder: Högskolan på Åland

Sverige: bristande elevmottagande enligt prisat examensarbete

Bristande handledning, för lite information och för många arbetstimmar. Det är problem som sjöingenjörsstudenter ofta möter under sina praktiker ombord, visar ett examensarbete vid Sjöbefälsskolan i Kalmar.

Sjöingenjörsstudenterna **Johan Granlund** och **Carl Persson** vid Sjöbefälsskolan i Kalmar upplevde båda brister under den fartygsförlagda delen av utbildningen. Informationen från fartyget om vad som gällde under praktiken var begränsad och det fanns sällan någon plan för vad de skulle göra under tiden de var ombord. När det i våras blev dags för examinationsarbete beslutade de därför att undersöka hur andra sjöingenjörsstudenter haft det på sina praktiker. Det resulterade i rapporten: ”Jaha, kommer du i dag?” som också fick pris för bästa examensarbete.

– När vi läste respondenternas svar insåg vi att det inte bara var vi som upplevt de här bristerna, det gäller de flesta, säger Carl Persson som tog examen i juni och nu är arbetssökande.

LÅNGA ARBETSDAGAR

Den som går som elev ombord kan arbeta 20 timmar i veckan, om arbetsgivaren och eleven kommer överens om en anställning mot betalning, och ägna 40 timmar åt elevboken. Av svaren i undersökningen framgår dock att de flesta (15 av 18) arbetat mer än den avtalade tiden. Som mest var det en elev som arbetade 114 dagar i streck, 12 timmar om dagen.

– Som elev jobbar man ofta som den ordinarie besättningen. Vissa gör det för att de vill, andra för att de inte vågar säga ifrån. Man är rädd att det ska påverka betygen eller för att få dåligt rykte i branschen, säger Carl Persson.

En vanlig kommentar bland respondenterna var att de mest fick ägna arbetstiden åt vaskning och enklare uppgifter. Hälften av de svarande tyckte att de kunde fått ut mer av praktikerna om de tilldelats mer anpassade uppgifter.

– Både jag och Johan kände att vi hade kunnat lära oss betydligt mer om det funnits en utvecklingsplan, säger Carl Persson. Man fick uppfattningen att besättningarna såg oss mer som extra arbetskraft än elever som var där för att lära, vilket ju är lite märkligt eftersom vi inte får betalt.

Av respondenterna uppgav 11 av 18 att de inte blivit sämre bemötta på grund av att de var elever. Fem hade varit med om ett sämre bemötande på vissa fartyg där de utsatts för mobbning och utfrysning. En teknisk chef vägrade hälsa på eleverna och en respondent blev aldrig tilltalad med namn utan kallades bara för ”eleven”. Andra fick höra kommentarer som ”Du är bara elev, du kan inte ett piss...vad gör du ens här nere” eller grova skämt som ”det gör väl ingenting om eleven dör, vi får ju ändå en ny om ett par veckor.”

– Varför vissa agerar på det här sättet tror jag hänger ihop med två saker. Dels att man inte har läst tillräckligt om gott sjömansskap under utbildningen. Dels sitter den här typen av beteenden nog i ryggmärgen hos vissa befäl. En del handledare kanske själva blev dåligt behandlade som elever och därför utsätter andra för samma sak, säger Carl Persson.

En majoritet av de svarande tyckte inte att upplevelserna under praktikerna avskräckte dem från en karriär ombord. Vissa hade väntat sig en ännu hårdare jargong på fartygen och blev positivt överraskade. Men endast sex respondenter skulle kunna tänka sig att arbeta på något av de fartyg där de gjort praktik. Fyra respondenter uppgav att de inte längre ville jobba till sjöss på grund av upplevelserna ombord. För egen hoppas både Carl Persson och Johan Granlund på en framtida karriär till sjöss.

– Även om det finns mycket att förbättra under praktikerna har jag trivts ombord och tycker om jobbet till sjöss, säger Carl Persson. På grund av coronan har det nog blivit lite svårare att hitta jobb, men jag hoppas få komma ut på någon båt snart. ■

Källa: SAN-Nytt Linda Sundgren

Turboahtimien korjaus ja huolto

ABB Oy, Turbocharging
Lyhtytie 20
00750 Helsinki

turbo@fi.abb.com
abb.com/turbocharging
Tel. +358 10 22 11

ABB

Sverige: dubbelt belönad för säkerhetshöjande plattformar

Maskinreparatör **Peder Eriksson** på Silja Galaxy, har under många år intresserat sig för arbetsmiljön ombord. I år belönades han av Stiftelsen Sveriges sjömanshus för två innovationer som båda handlar om att göra arbetet ombord säkrare. Dels en upphängningsbar traversplattform för arbeten ovanför huvudmaskin, dels en justerbar plattform som kan användas vid arbeten i trapphus.

– Traversplattformen fick jag idén till när en av elingenjörerna berättade att de sitter på balken i taket och hasar fram när de ska byta lysrör eller batterier i rökdetektorerna, säger han. Jag hörde hur farligt det lät, även om de använde fallina eller sele. Traversplattformen är försedd med fotplatta och ryggskydd, men ska för säkerhets skull användas tillsammans med fallskyddssele. Den hakas fast och säkras direkt i traversbalken vilket ger en bra arbetshöjd. – Det mesta materialet fanns ombord och det enda jag behövde beställa var några kvadratmeter till själva plattan, säger Peder Eriksson. Bad om hjälp Den andra plattformen, avsedd för arbeten i trapphus, tog Peder Eriksson fram efter ett tillbud. En kollega hade stått på en stege i trapphuset för att göra ett jobb i taket när stegen vek sig och han föll. – Han slog sig förstås och blev nog ganska rädd även om det gick bra. Efteråt kom han till mig och undrade om jag inte kunde hitta på något för att göra arbeten i trapphus säkrare. Lösningen blev en justerbar plattform som går att vika ihop och är enkel att transportera. Höjden på plattformen går att ställa in efter avståndet mellan trappstegen. Arbetsmiljö och säkerhet är något som Peder Eriksson intresserat sig för under de 46 år han varit till sjöss. Men

när han blickar tillbaka tycker han att mycket ombord i fartygen har försämrats. Förr, säger han, var det enklare att komma åt i maskinrummen och han upplevde att det satsades mer på kvalitét än det gör i dag. – De båtar som byggdes i Sverige under 70-talet var fantastiskt fina med stora luftiga maskinrum. Det var lätt att komma åt och det fanns bra med lyftanordningar. Man kände att de som byggt båtarna hade tänkt att här ska grabbarna kunna göra ett bra jobb. I dag handlar allting om pengar och maskinrummen har krympt för att maximera lastutrymmena, i alla fall i de fartyg jag varit de senaste åren. Hur det är att jobba i moderna lastbåtar vet jag däremot inte. Peder Eriksson började sin karriär som 17-åring under tidigt sjuttiotal på Cementas Sunnanvik. Därefter följde en rad fartyg hos Nordström och Thulin, Gotlandsbolaget, Wallenius, Stena och Silja. ■

Källa: SAN-nytt Linda Sandgren

Kuolemaan johtaneet veneilyonnettomuudet vähenivät huomattavasti

Vilkkaasta veneilykesästä huolimatta kuolemaan johtaneet vesiliikenneonnettomuudet ovat vähentyneet huomattavasti tänä vuonna. Tammi-elokuussa veneillessä menehtyi 24 ihmistä, kymmenen vähemmän kuin edellisenä vuonna.

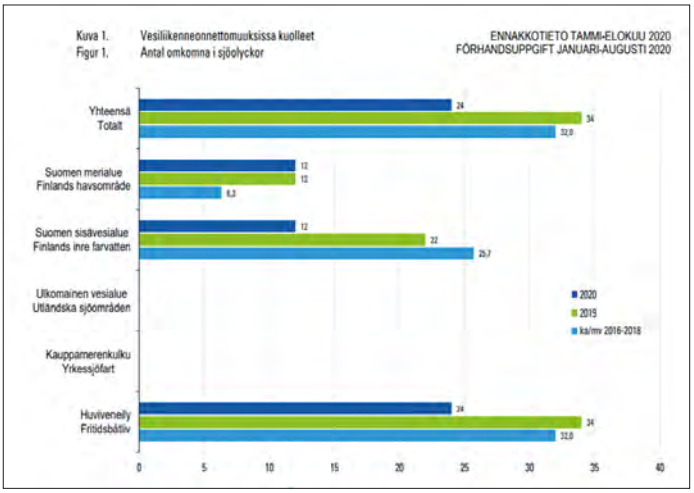
Vesiliikenneonnettomuuksien ennakkotilaston mukaan vesiliikenteessä menehtyi tammi-elokuussa 24 ihmistä, mikä oli huomattavasti edellisvuosia vähemmän. Vuoden 2019 tammi-elokuussa vesiliikenteessä kuoli 34 ihmistä ja vuosina 2016-18 keskimäärin 32 ihmistä.

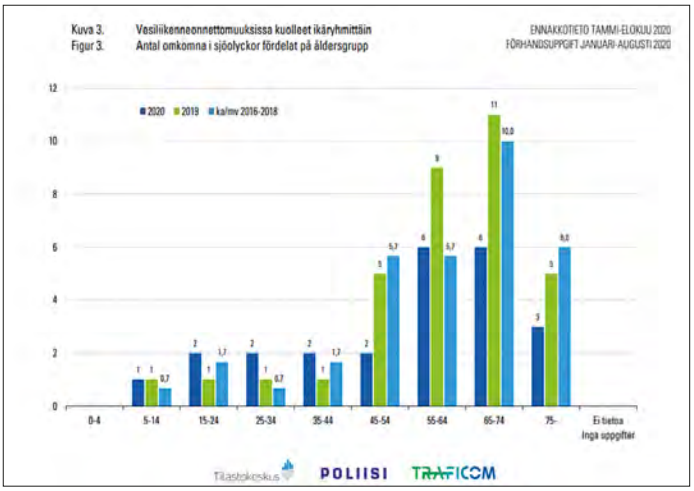
Mennyt kesä näkyy erilaisena myös veneiden ensirekisteröintitilastossa. Tämän vuoden huhti-syyskuussa rekisteröitiin 4274 vesikulkuneuvoa, mikä on 17 prosenttia enemmän kuin vuotta aikaisemmin.

"Voi kyllä sanoa, että meillä on takanamme kaikkien aikojen veneilykesä ja näyttää, että veneitä on ollut liikenteessä huomattavan paljon vielä nyt syksylläkin. Merkittävää on myös, että ennakkotilastojen mukaan kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtui huomattavasti edellisvuosia vähemmän. Toivottavasti tässä on takana pysyvämpi veneilyturvallisuuskulttuurin muutos", sanoo tiiminvetäjä **Suvi Toppari**.

"Kesän alussa tuli voimaan myös uusi vesiliikennelaki, jonka tavoitteena on vastuullisemman veneilykulttuurin luominen ja veneilyturvallisuuden kohentaminen. Kampanjoimme kesän aikana myös pelastusliivien käyttämisen puolesta", kertoo Toppari.

Uusi vesiliikennelaki tuli voimaan 1.6.2020. Laki kokoaa yhteen veneilijöitä koskevat vesiliikenteen säädökset ja antaa näin kaikille veneilijöille entistä selkeämmät pelisäännöt turvalliseen veneilyyn. Erityisesti veneen päällikön vastuullinen rooli korostuu uudessa laissa.



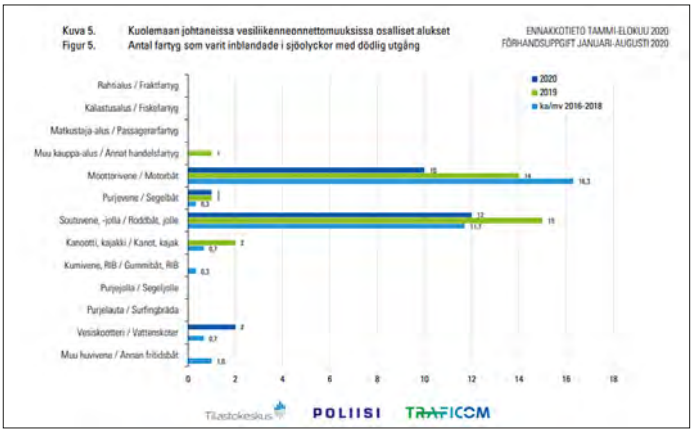


Veneilyonnettomuudet noudattivat perinteistä kaavaa – alkoholi syynä joka kolmannessa onnettomuudessa

Suurin osa onnettomuuksista sattui jälleen soutuveneen tai pienen moottoriveneen kaaduttua tai kallistuttua. Onnettomuuden inhimillisiä tekijöitä tarkasteltaessa joka toisessa onnettomuudessa syynä oli toimintavirhe ja joka kolmannessa alkoholi.

"Alkoholin osuus kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa on suuri. Veneilyturvallisuuden parantumisen näkökulmasta tämä on pelastusliivien käyttämisen lisäksi niitä asioita, johon meidän kaikkien on omalla toiminnallamme helppo vaikuttaa", painottaa Toppari.

Onnettomuustilanteita ajatellen kannattaa myös huolehtia, että mukana on meri-VHF-radiopuhelin, jonka kantomatka on paljon pidempi kuin tukiaseman läheisyyden vaatiman matkapuhelimen. Lisäksi meri-VHF-radiopuhelin on pakollinen laite kaikissa isommissa aluksissa. Mikäli hätähälytys ei tavoittaisi meripelastuskeskusta, voivat muut alukset välittää avunpyynnön meripelastusviranomaisille. ■



Lähde: Traficom

Merenkulkujärjestöjen Pyhäinpäivän muistotilaisuus sujui varsin lämpimässä säässä

Merenkulkujärjestöjen kunniakäynti merenkulkijoiden ja mereen menehtyneiden muistomerkillä Helsingin Eirassa Ursinin kalliolla järjestettiin lauantaina 31.10.2020. Sää oli syksyisen harmaa, mutta vuodenaikaan nähden varsin lämmin.

Tilaisuuteen osallistuivat Suomen Konepäällystöliitto, edustajanaan Riku Muurinen, ja 16 muuta merenkulkujärjestöä ja viranomaistahoa.

Seurakuntapastori Mari Repo-Rostedt piti juhlapuheen, minkä jälkeen pidettiin hiljainen hetki vainajien muiston kunnioittamiseksi.

Tänä vuonna seppeleen laski Liikenne- ja viestintävirasto Traficom.

Mikaelin Laulajat esiintyivät johtajanaan Jukka Okkonen. Kunniakäynnin aikana Suomen Meripelastusseuran alukset tekivät ohimarssin. Tilaisuuden jälkeen alukset olivat yleisön nähtävillä Kauppatorin rannassa.

Suomen Merimieskirkko oli hoitanut tilaisuuden käytännön järjestelyt. Vallitsevan korona tilanteen vuoksi kahvitarjoilu ei järjestetty.

Muistomerkin ovat suunnitelleet kuvanveistäjä Oskari Jauhiainen sekä arkkitehti Eero Eerikäinen. Se on betoninen, majakkamainen veistos, jonka yläosassa 12 metrin korkeudessa palaa ikuinen tuli.

Teksti ja kuva
Riku Muurinen, SKL:n lakimies p. 050 405 9397

Meluvamma on edelleen yleisin vahvistettu ammattitauti

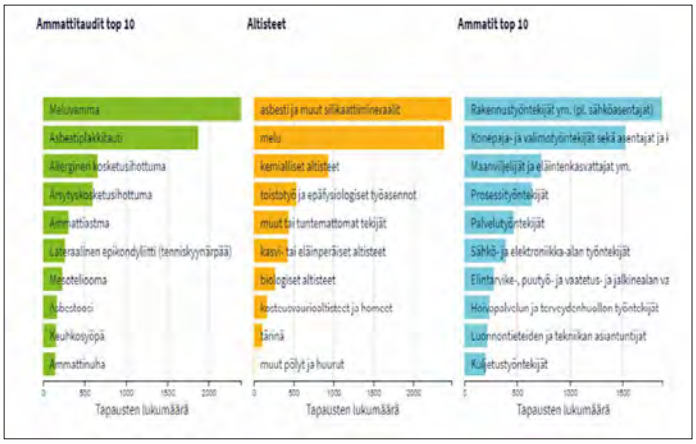
Vahvistettujen ammattitautien lukumäärä on laskenut noin 25 % vuosien 2012–2016 aikana. Vuonna 2016 vahvistettiin vajaa 1 500 ammattitautitapausta. Noin neljäsosa vahvistetuista ammattitautitapauksista todetaan vasta työuran jälkeen. Suurin osa vahvistetuista ammattitaudeista kirjataan miehille.

Yleisin vahvistettu ammattitauti on edelleen meluvamma. Meluvamma on sisäkorvaperäinen kuulonalenema, joka syntyy pitkäaikaisen tai toistuvan melualtistumisen seurauksena. Toiseksi yleisin vahvistettu ammattitauti on asbestiplakkitauti eli keuhkopussin kalkkeutumat.

Meluasetus määrää työnantajille velvoitteen selvittää melualtistumiset joko arvioimalla tai tarvittaessa mittauttamalla melualtistuminen pätevällä arvioijalla. Kuulovaurioriskin katsotaan seuraavan pääosin äänenpaineen viikoittaista tai päivittäistä ekvivalenttieli keskiäänitasoa. Melun keskiäänitasojen arvioinnilla arvioidaan meluntorjunnan toimenpiteiden, kuulosuojainten käytön ja työterveyshuollon määräaikaistarkastusten tarve. Jos meluasetuksen säädöksiä noudatetaan, ei uusia meluvammoja pitäisi työstä johtuen syntyä. Jos meluvamma kuitenkin todetaan, tulisi meluntorjuntatoimenpiteet ja niiden toteutuminen tarkistaa. Päivittäinen melualtistus, joka ylittää 80 dB(A) voimakkuuden voi olla kuulolle vahingollista. Ylempi toiminta-arvo melualtistukselle on 85 dB(A).

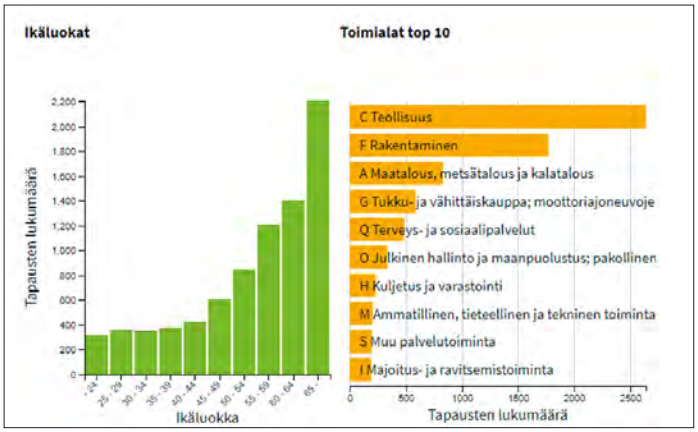
Merkittävä osa ammattitaudeista olisi ehkäistävissä tiedottamisen, työolojen kehittämisen, teknisten ratkaisujen, oikeiden työtapojen sekä suojautumisen avulla. Työpaikan riskienarviointi sekä yrityksen yhteistyö työterveyshuollon kanssa ovat keskeisessä asemassa ammattitautien ehkäisyssä.

TAPAUKSET AMMATTITAUDEITTAIN, ALTISTEITTAIN JA AMMATEITTAIN



Naisten ja miesten ammattitautien kirjo poikkeavat toisistaan. Miesten ammattitautitilastojen yleisimmät ammattitaudit meluvamma ja asbestiplakkitauti eivät ole yleisimpien joukossa naisten ammattitautitilastossa, jossa kärkeen nousevat ärsytyskosketusihottuma ja allerginen kosketusihottuma.

Toimialoittain tarkasteltuna ammattitauteja todetaan erityisesti mm. teollisuudessa, rakentamisessa, maataloudessa, tukku- ja vähittäiskaupassa sekä terveyspalveluissa. Ammateittain tarkasteltuna ammattitauteja todetaan lukumääräisesti eniten mm. rakennustyöntekijöillä, konepaja- ja valimotyöntekijöillä sekä asentajilla ja korjaajilla, maanviljelijöillä ja eläintenkasvattajilla, prosessityöntekijöillä sekä palvelutyöntekijöillä, esimerkiksi kampaajilla, partureilla ja kosmetologeilla.



Merkittävä osa ammattitaudeista olisi ehkäistävissä tiedottamisen, työolojen kehittämisen, teknisten ratkaisujen, oikeiden työtapojen sekä suojautumisen avulla. Työpaikan riskienarviointi sekä yrityksen yhteistyö työterveyshuollon kanssa ovat keskeisessä asemassa ammattitautien ehkäisyssä.

Lisätiedot: TTL kirsi.koskela(at)ttl.fi puh: +358 30 474 8684

Kuva Christoffer Jeschke

Talvirenkaat alle sään ja kelin mukaan

Muistakaa että tänä talvena talvirenkaat voidaan vaihtaa alle ensimmäistä kertaa säiden, eikä vain kalenterin perusteella. Uuden 1.6.2020 voimaan tulleen tieliikennelain mukaan talvirenkaita tulee käyttää, jos sää tai keli sitä edellyttää marras-maaliskuun aikana. Vaikka uusi laki antaakin lisää vapautta rengasvalintojen suhteen, niin se tarkoittaa myös entistäkin huolellisempaa kelien seurantaa, jotta liikenne sujuu turvallisesti.

Aikaisemmin talvirengaspakko oli säästä tai kelistä riippumatta joulu-helmikuun välinen aika. Nyt henkilöautossa, jonka kokonaismassa on enintään 3,5 tonnia sekä pakettiautossa on käytettävä Suomessa talvirenkaita 1.11. - 31.3. välisenä aikana, jos sää tai keli sitä edellyttää. Talvirengasvaatimus koskee myös erikoisautoja, moottoripyöriä, mopoja ja kolmi- ja nelipyöriä sekä perävaunuja, joiden luokittelu- tai kytkentämassa on yli 0,75 tonnia ja enintään 3,5 tonnia.

Talvirenkaiden kulutuspinnan pääurien syvyyden on oltava vähintään 3,0 mm. ”Renkaiden kunnolla on suuri vaikutus liikenneturvallisuuteen. Kulutuspinnan lisäksi on syytä kiinnittää huomiota renkaiden ikään ja nastarenkaissa jäljellä olevien nastojen määrään ja kuntoon”, sanoo Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin johtava asiantuntija Jussi Pohjonen.

”Vakavimmissa talvikelionnettomuuksissa nastarenkaiden heikkokuntoisuus tai renkaiden soveltumattomuus talvikeleihin myötävaikutti joka viidennessä tapauksessa”, painottaa OTIn liikenneturvallisuuspäällikkö **Esa Räty**.

”Ajoneuvolain mukaan ajoneuvon omistaja tai hänen sijastaan haltija sekä ajoneuvon kuljettaja ovat vastuussa siitä, että liikenteeseen käytettävä auto on liikennekelpoinen. Käytännössä on siis kuljettajan vastuulla, että talviolosuhteissa autossa on talvirenkaat”, tarkentaa Liikenneturvan yhteyspäällikkö Tapio Heiskanen.

SÄÄ- JA KELIPERUSTEISUUS TALVIRENKAIDEN KÄYTTÖÖNOTOSSA MERKITSEE KULJETTAJALLE ENTISTÄ TARKEMPAA AJO-OLOSUHTEIDEN SEURANTAA

Ilmatieteen laitos antaa varoituksia säästä ja kelistä johtuvista heikentyneistä liikenneolosuhteista pääteillä. Varoitusluokkia on kolme: normaali ajokeli (vihreä, eli ei varoitusta), huono ajokeli (keltainen) ja erittäin huono ajokeli (oranssi). ”Alemmalla tieverkolla ja katuverkostolla keliolosuhteet voivat kuitenkin olla hyvinkin erilaiset, eikä Ilmatieteen laitoksen varoituksissa oteta kantaa niillä vallitseviin olosuhteisiin”, korostaa Ilmatieteen laitoksen Turvallisuussääpäivystyksen ryhmäpäällikkö Henri Nyman.

Ajokelivaroituksen laativa meteorologi ottaa tilanteessa huomioon sään aiheuttamia vaikutuksia, joten vuorokauden- ja vuodenajalla sekä alueella on merkitystä varoitukseen. Tämän seurauksena esim. syksyllä ja alkutalvella jo pieni lumisade tai paikallinen musta jää voi johtaa varoitukseen, mutta keskitalvella, kun tiet ovat osin jo valmiiksi lumi- tai jääpolanteisia, ei varoitusta kevyestä lumisateesta anneta vaan tällöin on voimassa ns. normaali talvikeli.

”Renkaiden kanssa onkin syytä olla erityisen tarkkana, jotta talvioloissa liikenne sujuu kaikkien kannalta turvallisesti. Ennakoinnilla on tässä iso rooli ja talvirenkaat on syytä vaihtaa ajoissa alle. Päivittyvää tieliikenteen tilannetietoa kannattaa myös seurata Liikennetilanne-palvelusta, josta näkee paitsi paikkakuntakohtaiset ajokelit, niin myös esimerkiksi liikennemäärät, talvikunnossapitotiedot, kelikamerakuvat ja tiesääasematiedot. Palvelu on saatavissa ilmaiseksi myös mobiilisti”, muistuttaa tieliikennekeskuksesta yksikön päällikkö Jani Laiho.

Valvontatilanteessa talviolosuhteet määrittelee poliisi. ”Silloin kun on liukasta, ei kesärenkailla saa ajaa”, toteaa poliisitarkastaja Heikki Ihalainen. ”Aamulla ei kannata lähteä ajamaan kesärenkailla, jos päivällä on odotettavissa lumisadetta tai muuten liukasta keliä. Jos liukas keli jälleen kerran yllättää, niin ilman talvirenkaita ei tietenkään pidä lähteä ajamaan esimerkiksi takaisin kotiin”, muistuttaa Ihalainen.

Kuva Olli Ko

Poliisihallituksen kannanotto siitä milloin talvirenkaita pitää käyttää on selvä: ”..silloin kun on liukasta, ei kesärenkailla saa ajaa. Liukkauden määrittelee valvontatilanteessa oleva poliisi ja tilanne pystytään dokumentoimaan poliisin Revika-laitteiden videolla tai normaalilla kameralla.” ”Jos poliisi kohtaa keliin sopimattomalla rengastuksella ajavan, on Poliisihallituksen mukaan seurauksena pääsääntöisesti sadan euron liikennevirhemaksu. Ajonjatkaminen kielletään, kunnes keli ei enää ole liukas.” ■

Lisätietoja:
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
johtava asiantuntija Jussi Pohjonen,
p. 029 5345 310,
jussi.pohjonen(at)traficom.fri

SAMK
Insinööri (AMK)
- 270 opintopistettä
- 20 aloituspaikkaa
- Tekniikan ammattikorkeakoulututkinto
- Kampus: Suojantie 2, Rauma
- Hakuaika: 17.3.–31.3.2021
- Opinnot alkavat: syksyllä 2021

Lisätiedot:
https://www.samk.fi/opiskelu/hae-opiskelijaksi/amk-tutkinto/merenkulku-insinoori/

Meripuoli: Kohti nollapäästöjä!

Satakunnan Ammattikorkeakoulun (SAMK) Rauman kampuksen auditoriossa pidettiin 29.10.2020 tilaisuus aiheesta Towards Zero Emissions (kohti nollapäästöjä).

Koronan vuoksi fyysisesti paikalla osallistujien määrä oli rajattu, mutta luentoa pystyi seuraamaan myös etäyhteyden välityksellä.

UUDISRAKENNUSALUS M/S AURORA BOTNIA

Toimitusjohtaja Peter Ståhlberg, Wasaline/NLC Ferry Ab Oy:stä, vastasi kysymykseen: Mitä me tilasimme? Ståhlberg kertoi ominaisuuksista, joita uuteen alukseen tulee, minkä lisäksi hän kertoi muun ohessa, että kyseessä on toistaiseksi ympäristöystävällisin alus omassa luokassaan. Polttoaineena se tulee käyttämään pääosin nesteytettyä maakaasua LNG:tä. Ympäristön huomioon ottaminen aiheuttaa tiettyjä haasteita myös siinä, miten ja kuinka alus rakennetaan.

Kysymykseen siitä: kuinka telakka ratkaisi ongelmat?, olivat vastaamassa myyntipäällikkö Mika Laurilehto ja suunnittelija, Janne Holopainen, Rauma Marine Constructions (RMC). Laurilehdon ja Holopaisen esitys oli hyvin valmisteltu ja perusteellinen. Lisäksi äänen pääsi myös konepuolen opiskelija, joka oli kiinnostunut uudesta tekniikasta ja odotti innolla sitä, että tätä tekniikkaa päästään kokeilemaan käytännössä. Siitä kuinka luokituslaitos valmistautuu näihin uusiin ratkaisuihin, oli kertomassa Harri Ruohonen, DNV GL.

Lisäksi luennoivat hankepäällikkö Olli Soininen VTS Finland, Traffic Management Finland Group ja tutkimuspäällikkö Minna Keinänen-Toivola, FT (SAMK).

Heikki Koivisto, SAMK, merenkulun hankepäällikkö toteaa, että Greenship-projekti on hyvä esimerkki SAMK:n projektikannasta, jossa tavoitteena on yhteistyössä EU-partnereiden kanssa kehittää merenkulun koulutusta, tutkimusta ja tuoda omaa panosta esim. ympäristöasioihin. Opiskelijat aktivoidaan aina mukaan projekteihin ja heidän tuoreet ajatuksensa ovat vuosien varsilla taanneet hyvät lopputulokset projekteillemme. Yksi viimeisimmistä, meriteollisuuden yhteistyöprojekteista on LaivaDigiLab. Laivat ovat merellä "suljettuja kaupunkeja", joten ne ovat itsenäisiä yksiköitä ja siksi turvallisuuden kannalta haavoittuvaisia. Uudenlainen, verkostomainen tapa laivanrakennusteollisuudessa mahdollistaa joustavan toiminnan ja eri yritysten erikoistumisen omaan erikoisosaamiseensa. Rakennettavissa laivoissa on kymmeniä digitaalisia järjestelmiä sekä kansi- että konepuolella, joiden yhteensopivuutta ei voida testata ennen rakennettaviin aluksiin asentamista, vaan "paikan päällä" yritys/erehdysmenetelmällä. Yhteensopivuuden haasteet johtavat turvallisuusriskeihin matkustajille, miehistölle ja ympäristölle.

LaivaDigiLab - projektissa Satakuntaan luodaan riippumaton digitaalinen ennakkotestaamisen laboratorio laivanrakentamisen digijärjestelmien yhteensopivuuden ja turvallisuuden varmistamiseksi. Todellisia laivanrakennuspilotointeja käytetään ennakkotestaamiseen.

Tilaisuuteen osallistui myös Godby Shippingillä konepäällikkönä työskentelevä Toni Koivisto. Koivisto toimii päätyönsä lisäksi sivutoimisena opettajana SAMK:ssa. Hän on opettaa toista vuotta lähinnä konepuolen kursseja. Koivisto on pitää opettamisesta ja se tuo hyvää vastapainoa seilaamiselle. Luennolla käsitellyn uuden aluksen **(M / S Aurora Botnia)** osalta Koivisto toteaa, että se herättää konepuolen näkökulmasta kysymyksiä. Alusta voidaan pitää edelläkävijänä ympäristönäkökulmasta ja on mielenkiintoista seurata, miten se toimii käytännössä. Myös se, mikä vaikutus tulee olemaan bunkkerin kulutukseen, on mielenkiintoista, koska nykyistä ja uutta tulevaa alusta voi tältä osin vertailla keskenään.

TILAISUUS SAI KIITOSTA SEKÄ OPISKELIJOILTA ETTÄ MUILTA OSALLISTUJILTA

Tilaisuuteen oli saapunut varsin runsaasti myös konepuolen opiskelijoita. Opiskelijat olivat tyytyväisiä päivän antiin. Opiskelijat pitivät tilaisuutta tärkeänä ja hyvin onnistuneena. Myös muut osallistujat olivat tyytyväisiä tilaisuuteen.

SAMK: KANSAINVÄLISIIN JA VASTUULLISIIN TEHTÄVIIN KONEPÄÄLLYSTÖÖN

Suomen ulkomaankauppa on lähes täysin sidoksissa meritse toimiviin kuljetusyhteyksiin. Olemme kuin saari teollisuutemme tuottamien tuotteiden myyjinä ja tärkeiden raaka-aineiden sekä kulutushyödykkeiden ostajina. Tässä perusasetelmassa suomalaisten merikuljetustaidot ovat yhteiskuntamme eräs selviytymiselementti.

Talviolosuhteet, vaikeakulkuinen merirajamme ja meriympäristömme suojelu edellyttävät, että kauppalaivastoa operoi ammattitaitoinen merihenkilöstö. Merenkulun insinöörinä toimit vastuunalaisissa kansi- ja konepäällystötehtävissä, aluksen päällikkönä ja konepäällikkönä kansainvälisessä liikenteessä olevilla erityyppisillä ja eri kokoisilla matkustaja- ja rahtialuksilla. Koulutus antaa valmiudet toimia myös monipuolisissa maaorganisaatiotehtävissä meriteollisuudessa sekä teknisellä sektorilla. ■

Teksti ja kuvat
Riku Muurinen, SKL:n lakimies
p. 050 405 9397

Kuva Ian Keefe

Kuva Jonathan Borba

Joulupyhien vietto vuonna 2020 – koko perhe yhdessä vai etänä?

Joulun ja uudenvuoden vietto uuden normaalin keskellä tulee olemaan poikkeuksellinen koko maailmalle. Viimeisestä pandemiasta on kulunut sata vuotta ja koko maailma on koronan alla uuden edessä. Suomalaisille yksi konkreettisimmista asioista on varmaankin linnanjuhlat ja nekin tullaan viettämään etänä tänä vuonna. Miten siis juhlia tänä vuonna pyhiä yhdessä turvallisesti, ydinperheen tai suvun kanssa, maakuntakohtaiset rajoitukset huomioiden?

"Arkihuolesi kaikki heitä, mielehes nuorena nousta suo / Armas joulu joulu jo kutsuu meitä, taasen muistojen suurten luo". Joulun pyhät tulevat tänä vuonna varmasti enemmän kuin tarpeeseen, saamme syyn juhlistaa yhdessä ja unohtaa arjen murheet. Poikkeusoloista huolimatta omalle jaksamiselle tekee varmasti hyvää koettaa viettää mahdollisimman normaalia joulua. Listasimme asioita, joita kannattaa ottaa huomioon jo joulua suunniteltaessa, jotta joulunvietto onnistuisi turvallisesti, mutta kuitenkin perinteitä vaalien.

Joka tapauksessa joulua tullaan viettämään poikkeusolojen keskellä tänä vuonna. Joulunviettoon voi kuitenkin varautua jo nyt ja sopia hyvissä ajoin, missä ja miten ja millä kokoonpanolla joulua vietetään. Lisäksi sukulaisten kassa kannattaa sopia yhteiset pelisäännöt siitä, miten joulua voidaan juhlistaa yhdessä turvallisesti. Vähäisistäkin oireista kärsivien tulisi lähtökohtaisesti jättää fyysinen osallistuminen väliin, jotta ei tule altistaneeksi muita.

OMASTA JA MUIDEN JAKSAMISESTA HUOLEHTIMINEN TÄNÄ JOULUNA

Suomi oli keväällä edelläkävijämaita ja suunnannäyttäjiä etätöihin siirtymisessä. Hyvin nopeasti kaikki etätöihin kykenevät siirtyivät kotikonttoreille ja kaupunkien keskustat ja toimistot tyhjenivät nopeasti. Viime kevään jälkeen monien mielenterveys ja jaksaminen on saattanut olla kovilla. Kun poikkeusolot jatkuvat ennusteiden mukaan vielä pitkään, on asioita, joita jokainen voi oman hyvinvointinsa ja jaksamisen vuoksi tehdä.

Kriisin keskellä saattaa ahdistaa, se on normaalia ja kuuluu asiaan, ole siis lempeä ja armollinen itsellesi ja muille, jos alkaa ahdistaa tai jos välillä tulee pieniä takapakkeja omassa jaksamisessa. Maailman terveysjärjestö WHO on listannut joitakin asioita, joihin oman henkisen jaksamisen ja oman mielenterveyden vuoksi kannattaa panostaa. Mindfulness sekä erilaiset meditatiiviset rentoutumis- ja hengityksharjoitukset voivat toimia joillekin henkireikänä siinä missä toisen henkisen jaksamisen akut latautuvat ulkoillessa ja liikkuessa.

Terveellisen ruokavalion ylläpito siinä missä riittävän unen takaaminen ovat tärkeitä, niiden lisäksi on konkreettisia asioita, joita jokainen voi tehdä:

- pidä edelleen yhteyttä läheisiisi ja pysy sisällä sosiaalisissa verkostoissasi
- välillä voi pysähtyä ja antaa tilaa omille ajatuksille, niin peloille, kuin ilonaiheille
- apua kannattaa pyytää, jos sitä tarvitsee ja sitä kannattaa tarjota

- ylläpidä terveellisiä rutiinejasi, tämä pätee ruokavalioon, liikuntaan kuin myös unen määrään

Muistuta itseäsi ja muita siitä, että kriisi ei kestä ikuisesti, joulu tuo varmasti valtavasti valoa arjen keskelle, pandemiasta huolimatta.

YHDESSÄ JOULUNA – MUTTA MITEN SE KÄYTÄNNÖSSÄ ONNISTUU?

Kun sukua saattaa asua ympäri Suomea tai jopa maan rajojen yli, tänä jouluna, jos koskaan on tärkeää muistaa omia sukulaisia lähellä ja kaukaa. Yksinäisyys ja eristäytyneisyys koettelee sukusi vanhimpia, mutta koskee myös sukusi nuorimpia. Keväällä uskottiin, että koronakriisi olisi ankarin vain ikäihmisille ja riskiryhmille, kuitenkin Euroopan alueiden komitean (AK) laatima barometri osoittaa nyt, että vaikka nuoret ovatkin suojassa vakavilta tautimuodoilta, he kärsivät kriisistä taloudellisesti ja sosiaalisesti kaikista pahimmin.

Kuinka riskiryhmien ja yli rajojen asuvien läheisten kanssa voi viettää joulua yhdessä korona-ajasta huolimatta? Hieman erilainen joulu tulee varmastikin olemaan. Joulua voi viettää etänä yhdessä tai yhdessä, mutta hieman eri tavoin kuin aikaisemmin. Joulun vietto on suomalaisille tärkeä juhla, jossa monet sukupolvet juhlivat yhdessä ja käyvät esimerkiksi joulukirkossa ja haudoilla jouluna. Joulukirkkoon menoon kannattaa harkita osallistumista digitaalisesti, mutta haudoilla käyminen on varmastikin turvallista. Lisäksi jouluillan viettoon löytyy muutamiakin turvallisia vaihtoehtoja.

Yhdessä jouluillallisen syöminen turvallisesti on haastavaa. Harvoissa kodeissa turvavälien pito ruokapöydässä on mahdollista. Käytännössä yhdessä syöminen ja keskustelu on riskaabelia, sillä maskien käyttö on tällöin mahdotonta. Voisiko joulua viettää yhdessä lahjojen avaamisen ja yhdessäolon merkeissä, ilman jouluillallista? Tai olisiko mahdollista viettää joulua etäyhteyksien avulla? Etätöihin siirtyminen pakotti monet lataamaan applikaatioita, joiden avulla etäyhteydet onnistuvat, niin kotikonttoreissa, kuin sukuloinnissa. Esimerkiksi Microsoft Teams sekä Whatsapp -applikaatiot, jotka toimivat suurimmassa osassa älypuhelimista ja joihin voi osallistua kahdeksan henkilöä samaan aikaan.

Myös ulkosalla on mahdollista nauttia yhdessä jouluglögit turvallisesti, turvavälit huomioiden. Tämä on tietenkin sään kannalta haastava, mutta uloshan saisi parhaimmillaan koristeltua ja tehtyä kauniin esillepanon jouluiselle glögihetkelle. Tehkää lasten kanssa lumilyhty, tuokaa joulukuusi ulos ja kattakaa glögit esille ulos. Mikä olisikaan tunnelmallisempi tapa viettää joulua?

JOULUPUKIN VIERAILU TÄNÄ JOULUNA – MITEN SE ONNISTUU TURVALLISESTI?

Joulupukin kotivierailu saattaa olla riski tänä vuonna, ihan jo siitä syystä, että pahimmillaan pukki vierailee useissa kodeissa ja saattaa oireettomana taudinkantajana tartuttaa monia. Vaikka pukin vierailu, pukille laulaminen ja muut rituaalit kuuluvatkin monien lapsien joulun kohokohtiin. Tänä vuonna kuitenkin pukin pitäisi vierailla maskin kanssa. Toinen vaihtoehto voisi olla se, että pukki yksinkertaisesti vilkuttaa ulkoa ja jättää lahjapussin ulos – voihan pukilla olla kiire toisaalle ja siksi ei tänä vuonna ennätä sisälle saakka tuomaan lahjoja!

Kuva: Phillip Goldsberry

PITKIEN JOULUPYHIEN VIETTO

Mitä puuhata maan rajojen sisällä turvallisesti perheen kanssa? Onneksi ulkona voi talvisin puuhailla vaikka ja mitä. Lapset voi viedä pulkkamäkeen tai ulos rakentamaan lumilinnoja tai lumiukkoja. Mikä olisikaan hauskempaa, kuin pakata lämmintä kaakaota ja pipareita mukaan koko perheen ulkoleikkeihin? Entä jos sää ei ole joululomalla suopea? Lautapelin pelaaminen, korttipelit yhdessä, lukeminen sekä esimerkiksi leipominen ja kokkaaminen yhdessä ovat hyviä vaihtoehtoja räntäisimpien päivien puuhaksi. Kokeilkaa vaikka glögipiparijuustokakuntekoa yhdessä tai moderniin joulunviettoon tuunattua bataattilaatikkoa! ■

Rentouttavaa joulun aikaa kaikille!
Teksti: Sirpa Blomqvist

GLÖGIPIPARIJUUSTOKAKUN OHJE

Valmistusaika 50 minuuttia sekä 8 h tekeytymistä

Joulunmakuinen ja täyteläinen mutta raikas glögijuustokakku kruunaa joulupöydän. Siinä yhdistyvät kermainen juustokakku sekä pipareista tehty pohja. Valmistukseen menee noin 50 minuuttia, jonka jälkeen kakun täytyy antaa levätä jääkaapissa yönyli. Tarvitset irtovuoan, jonka halkaisija noin 24 cm.

VALMISTUSOHJE

AINEKSET

Pohja
150g Piparkakkuja
75g voita

Kiille
4 liivatelehteä
1dl vettä
3dl glögitiivistettä

Täyte
4 liivatelehteä
2 dl vispikermaa
180 g maustamatonta tuorejuustoa
1 dl tomusokeria
½ tl kanelia
½ tl kardemummaa

Aloita murskaamalla piparkakut, tämä onnistuu helposti esimerkiksi laittamalla piparit muovipussiin, jonka päällä rullaa esimerkiksi vesilasia. Sulata voi mikrossa ja sekoita se piparinmurujen sekaan. Aseta leivinpaperi vuoan pohjalle ja painele piparivoiseos tasaiseksi massaksi pohjalle.

Tämän jälkeen valmistetaan juustotäyte. Laita liivatteet likoamaan kylmään veteen vartiksi. Vatkaa kerma kuohkeaksi vaahdoksi. Sekoita keskenään tomusokeri, tuorejuusto sekä kaneli ja kardemumma ja lisää nämä kermavaahdon joukkoon. Kiehauta tilkka vettä anna liivatelehtien loiota veteen, kaada liivateseos pitkänä nauhana täytteen sekaan, samalla sekoittaen. Kaada koko seos murskattujen pipareiden päälle. Anna hyytyä kolme tuntia jääkaapissa.

Kun juustotäyte alkaa olla jähmettynyt, on aika valmistaa kiille. Aloita laittamalla liivatteet likoamaan kylmään veteen vartiksi. Kiehauta vesi ja glögitiiviste ja lisää lionneet liivatteet nesteeseen. Anna liivateglögiseoksen jäähtyä hetkisen jääkaapissa, voit sekoittaa välillä, jottei liivate hyydy – tarkoitus on saada siitä viileämpää. Noin vartin jäädyttelyn jälkeen kaada glögiliivateseos juustotäytteen päälle. Nyt kakku saa levätä jääkapissa yön yli. Seuraavana päivänä se on valmis herkuteltavaksi!

HUOM! Käyttämällä gluteenittomia piparkakkuja, saat valmistettua keliaakikoille sopivan version.

Liittohallituksen puheenjohtaja Pertti Roti avasi 45. liittokokouksen ja toivotti liittokokousedustajat tervetulleiksi Tampereelle.

Suomen Konepäällystöliiton 45. liittokokous pidettiin

Suomen Konepäällystöliiton 45:s liittokokous pidettiin Tampereella 10.10.2020 jossa paikalla oli 23 edustajaa jotka olivat oikeutettuja edustamaan itsensä lisäksi 33 edustajaa. Huolimatta koronapandemian vaatimista tiukoista turvallisuusohjeista liittokokous sujui melko jouhevasti. Puheenjohtaja **Pertti Roti** avasi kokouksen, jonka jälkeen STTK:n puheenjohtaja **Antti Palola** toi keskusjärjestön tervehdyksen kokoukseen.

Tämän jälkeen oli käsittelyssä kokouksen järjestäytyminen, missä valittiin puheenjohtajisto. Puheenjohtajaksi valittiin **Pekka Vainio** Loviisasta ja varalle **Juha Uimonen** ja **Jari Luostarinen**, sekä sihteereiksi **Riku Muurinen** ja **Päivi Saarinen**. Liittokokouksen julkilausuma toi esiin jäsenkunnan huolen lisääntyvästä minimimiehityksestä työpaikoilla niin maissa kuin merillä, jolloin etenkin kriisitilanteissa yhteiskunta ja yritykset ovat erityisen haavoittuvia mm. kyberturvallisuusriskien takia.

Koska perinteisten asioiden kuten tasekirjojen ja tilintarkastajien lausuntojen lisäksi kokoukseen oli saapunut vain muutama sääntömuutosesitys, kokousta saatiin vietyä läpi yhdessä päivässä. Liittokokouksen henkilövalinnat olivat jälleen mielenkiintoisia ja tällä kertaa kaksi jäsentä tavoitteli puheenjohtajuutta. Ehdolla oli Pertti Roti, Konemestarit ja Energiatekniset KME ja **Harri Piispanen**, Turun Konepäällystöyhdistys. Sillä aikaa äänet laskettiin, kokousedustajat saivat kuulla ylikonemestari **Jukka Kauppisen** esitys ”Painelaitteen käytönvalvojan tehtävistä ja pätevyydestä”.

Kun äänet oli laskettu, niin selvisi että Pertti Roti oli saanut 41 ääntä ja Harri Piispanen 14 ääntä joten Pertti Roti valittiin Liitohallituksen uudeksi puheenjohtajaksi seuraavalle kaudelle (2020- 2024). Muut hallituksen varsinaiset jäsenet ovat **Jarmo Lahdensivu**, Konemestarit ja Energiatekniset KME, **Harri Piispanen**, Turun Konepäällystöyhdistys, **Tommi Nilsson**, JAME, **Antti Luostarinen**, Kotkan Konepäällystöyhdistys, **Jari Luostarinen**, Helsingin Konemestariyhdistys, **Göran Ölander**, Ålands Energi- och Sjöfartstekniska Förening, **Pasi Kaijanpoika**, Porin Konemestariyhdistys, **Sami Bäckman**, Luotsinkutterinkuljettajat, **Timo Leppäkorpi**, Vaasan Konemestariyhdistys ja **Tage Johansson** Pargas Maskinbefälsförening. ■

STTK:n puheenjohtaja Antti Palola toi liittokokoukselle keskusjärjestön terveiset.

Äänestys menossa

Finlands Maskinbefälsförbunds 45:e förbundsmöte har hållits

Finlands Maskinbefälsförbunds 45:e förbundsmöte hölls i Tammerfors den 10.10.2020. På plats vid mötet var 23 delegater som därtill med fullmakt företrädde 33 delegater. Trots de strikta säkerhetsåtgärder som krävdes p.g.a. den rådande coronapandemi situationen kunde mötet genomföras rätt så smidigt.

Ordförande **Pertti Roti** öppnade mötet, varefter centralförbundets ordförande **Antti Palola** framförde sin hälsning till mötet. Efter det valdes **Pekka Vainio** från Lovisa till mötets ordförande, **Jari Luostarinen** och **Juha Uimonen** till viceordföranden samt **Riku Muurinen** och **Päivi Saarinen** till sekreterare. Förbundsmötets mediainformation tog upp medlemskårens oro över den ökande minimibemanningen både till lands och till sjöss som i synnerhet gör samhället och företagen mycket sårbara vid krissituationer på grund av cybersäkerhetsrisker till exempel.

Förbundsmötet löpte raskt undan och det mesta som behandlades var rutinärenden, som bokslut, revisorernas berättelser och då mötet innehöll endast några stadgeförändringsförslag kunde mötet avslutas på en dag. Förbundsmötets personval var igen intressanta och i år ställde två medlemmar Pertti Roti KME och **Harri Piispanen** Åbo Maskinbefälsförening upp i ordförandevalet. Under den tid som rösterna räknades fick mötesdelegaterna höra **Jukka Kauppinens** anförande om ”Tryckbärande anordningars driftövervakares uppgifter och kompetenskrav”.

Då rösterna räknats blev det klart att Pertti Roti som erhållit 41 röster blev vald till ordförande för förbundet för perioden 2020 – 2024. De övriga ordinarie styrelsemedlemmarna är **Jarmo Lahdensivu**, KME, Harri Piispanen, Åbo Maskinbefälsförening, **Tommi Nilsson**, JAME, **Antti Luostarinen**, Kotka Maskinbefälsförening, **Jari Luostarinen**, Helsingfors Maskinbefälsförening, **Göran Ölander**, Ålands Energi- och Sjöfartstekniska Förening, **Pasi Kaijanpoika**, Björneborgs Maskinmästarförening, **Sami Bäckman**, Lotskutterförarna, **Timo Leppäkorpi**, Vasa Maskinmästarförening och **Tage Johansson** Pargas Maskinbefälsförening. ■

LIITTOKOKOUKSEN JULKILAUSUMA:

Konepäällystö pitää Suomea pystyssä, mutta riittävät henkilöresurssit on turvattava 12.10.2020

Suomen Konepäällystöliiton 45:s liittokokous pidettiin Tampereella 10.10.2020. Koronavuosi on nostanut esille konepäällystön merkityksen yhteiskunnan toiminnan turvaamisessa ja muistuttaa kansallisen huoltovarmuuden tärkeydestä.

Konepäällystöliiton jäsenet pitävät huolta sähkön- ja lämmöntuotannosta, mutta myös tärkeiden raaka-aineiden ja tavaroiden tuonnista sekä viennistä meriliikenteen kautta. Lisäksi jäsenet palvelevat tärkeissä tehtävissä mm. kotimaan jäämurtaja- ja tielauttaliikenteessä sekä Puolustusvoimissa ja Rajavartiolaitoksessa.

Liittokokous toi esiin jäsenkunnan huolen lisääntyvästä minimimiehityksestä työpaikoilla niin maissa kuin merillä, jolloin etenkin kriisitilanteissa yhteiskunta ja yritykset ovat erityisen haavoittuvia mm. kyberturvallisuusriskien takia.

FÖRBUNDSMÖTETS PRESSRELEASE:

Maskinbefälet håller Finland på fötterna, men tillräckliga personresurser bör tryggas 12.10.2020

Finlands Maskinbefälsförbunds 45:e förbundsmöte hölls i Tammerfors den 10.10.2020. Coronapandemiåret har lyft fram maskinbefälets betydelse för att trygga samhällets livsviktiga funktioner och påmint alla om försörjningsberedskapens betydelse.

Maskinbefälsförbundets medlemmar ombesörjer el- och värmeproduktion för landets befolkning men sköter även om att import och export av viktiga råvaror och övriga förnödenheter sköts via fartygstrafiken. Medlemskåren ansvarar därtill för centrala befäl- och expertuppgifter inom bl.a. isbrytar- och vägfärjetrafiken samt vid Försvarsmakten och Gränsbevakningsväsendet.

Förbundsmötet tog upp medlemskårens oro över den ökande minimibemanningen både till lands och till sjöss som i synnerhet gör samhället och företagen mycket sårbara vid krissituationer på grund av cybersäkerhetsrisker till exempel.

Tilläggsuppgifter: Ordförande Pertti Roti 050 5591637

Rajavartiolaitos: Virastoerää koskevat neuvottelut alkavat marraskuussa

SKL:N JÄSENET PYSTYIVÄT ESITTÄMÄÄN OMIA EHDOTUKSIA NEUVOTTELUTAVOITTEIKSI

Vallitsevan korona tilanteen vuoksi SKL järjesti 23.9.2020 webinaarina jäsentilaisuuden, jossa keskusteltiin tulevasta virastoerästä. Webinaarissa käytiin läpi tulevaa kierrosta yleisesti sekä jäseniltä tulleet neuvottelutavoitteet ja tältä pohjalta vahvistettiin SKL:n neuvottelutavoitteet tulevalle virastoerää koskevalle kierrokselle.

SKL:n pääluottamusmies Rajavartiolaitoksessa **Mikael Borg** ja lakimies **Riku Muurinen** osallistuivat muiden palkansaajajärjestöjen kanssa pidettyyn yhteispalaveriin, joka pidettiin 5.10.2020 Upseeriliiton tiloissa. Edustettuina olivat SKL:n lisäksi RTU, Upseeriliitto, MPHL, JHL ja Päällystöliitto. Keskustelua käytiin hyvässä hengessä tulevista neuvotteluista ja aiheena olivat muun ohella neuvottelu tavoitteet.

Kuvassa Mikael Borg, kuvan ottanut Robert Nyman

MIKÄ VIRASTOERÄ OIKEASTAAN ON JA MITEN SEN KOHDENTAMISESTA NEUVOTELLAAN?

Loppuvuodesta 2020 ja alkuvuodesta 2021 käydään virastoeräneuvottelut työnantajan ja palkansaajajärjestöjen kesken, joissa neuvotellaan vuoden 2021 virastoerän kohdentamisesta.

Virastoerällä viedään eteenpäin SKL:n tavoitteita. Virastoerän ero yleiskorotukseen on se, että sitä ei pääsääntöisesti makseta kaikille. Mikäli virastoerä jaettaisiin tasan kaikille, palkankorotus olisi muutamia euroja kuukaudessa.

Neuvottelut 1.5.2021 lukien toteutettavasta erästä on käytävä 15.3.2021 mennessä. Jos neuvottelutulosta virka- ja työehtosopimukseksi virastoerän toteuttamisesta ei saavuteta edellä sanottuun määräaikaan mennessä, toteutetaan erä prosentuaalisena yleiskorotuksena. ■

Teksti Riku Muurinen, SKL lakimies
p. 050 405 9397

- Sopimusalakohtaisesti on toteutettavana **1,00 prosentin** suuruinen virastoerä 1.5.2021 lukien.
- Neuvottelu työnantajan kanssa virastoerästä **alkavat marraskuussa 2020**.
- Neuvottelut 1.5.2021 lukien toteutettavasta erästä on käytävä **15.3.2021 mennessä**.
- Lisätietoja:
  Mikael Borg
  Suomen Konepäällystöliito ry:n pääluottamusmies Rajavartiolaitoksessa
  tel. +358 295 428 862
  e-mail: mikael.borg@raja.fi

Åland vill bli självförsörjande på el

Åland vill bli självförsörjande på el. Ålands landskapsregering planerar havsbaserade vindkraftsparker på sammanlagt cirka tusen kvadratkilometer stort område.

Det rör sig om en miljardsatsning på åländsk vindkraft. Enligt Ålands utvecklingsminister finns det redan flera seriösa intressenter.
Det geografiska läget är i princip det enda som skiljer havsbaserad vindkraft från traditionell vindkraft.
Ålands landskapsregering söker privata investerare till en miljardsatsning på havsbaserade vindkraftsparker. 500 turbiner ska få plats på cirka tusen kvadratkilometer.

Källa:Energinyheter.se

Koillisväylästä ympärivuotinen laivareitti

Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) on saanut kuuden arktisen jääluokan Arc7 LNG-aluksen tilauksen Sovcomflotilta and Mitsui O.S.K. Lines (MOL)Lta. Aker Arctic on kehittänyt Novatekin tarpeisiin uudentyyppiset LNG:tä kuljettavat alukset. Alusten erikoisuus on hyvin korkea jääluokka (Arc7) sekä niiden huikea jäänmurtokyky. Tätä tarvitaan, sillä alusten on tarkoitus kuljettaa LNG:tä Koillisväylän läpi ympärivuotisesti.

Toisen polven arktiset Arc7 LNG-laivat on kehitetty Christophe de Margerie-luokan alusten käyttökokemusten pohjalta (kuvassa). Uudet alukset on suunniteltu purjehtimaan pääasiassa Beringin salmen suuntaan Obin lahdelta, siksi mm. potkuriteho on kasvatettu 51 MW:iin.

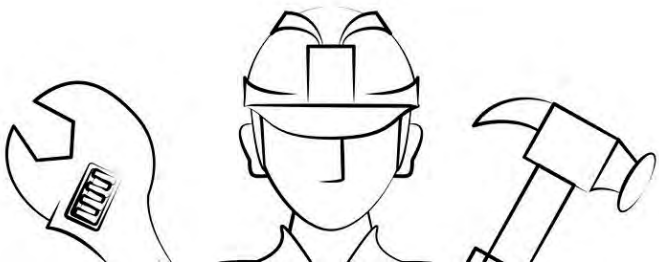
Laivat tulee rakentamaan Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) telakka Etelä-Koreassa. Sovcomflot ja japanilainen Mitsui O.S.K. ovat kumpikin vahvistaneet kolmen laivan tilauksen DSME:n telakalta sekä tehneet rahtisopimuksen Novatekin hallinnoiman Arctic LNG2 yhtiön kanssa tulevan tuotannon kuljettamisesta. Arctic LNG2 sijaitsee Venäjän arktikassa Gydanin niemimaalla ja sen suunniteltu tuotantokapasiteetti on 19,8 miljoonaa tonnia nesteytettyä maakaasua vuodessa.

Utrenny-nimiselle terminaalille esivalmistetaan parhailaan Murmanskin Belokamenkassa Kolayards telakalla proomuperustaisia tuotanto- ja varastolaitoksia, joilla kaasu nesteytetään pääasiassa Aasian markkinoille suuntautuviin kuljetuksiin Pohjoista Meritietä pitkin. Näiden toisen sukupolven arktisten LNG alusten suunnittelu Novatek yhtiölle alkoi vuonna 2018, tarkoituksena aikaansaada laivat ympärivuotiseen liikenteeseen. Koillisväylää ei vielä ole käytetty ympärivuotisessa liikenteessä, joten nämä laivat ovat ensimmäisiä laatuaan.

Reitin erittäin haastavat jääolosuhteet johtivat siihen, että laivalla täytyy olla erinomainen oma jäänmurtokyky. Ne pystyvät kulkemaan yli kahden metrin jäässä ja saavuttamaan lähes 10 solmun nopeuden 1,5 metrin jäässä. Nopeutta tarvitaan, jotta kuljetukset ovat taloudellisesti mahdollisia. Alukset käyttävät Double Acting Ship DASTM periaatetta, eli ne murtavat jäätä takaperin eivätkä tarvitse jäänmurtajia. Laivoihin tulee kolme 17MW teholtaan olevat Azipod ruoripotkurilaitteet. Yhteisteho on siten 51 MW.

Laivojen suunnittelu viedään loppuun yhdessä rakentavan telakan kanssa. DSME on rakentanut edellisen 15:ta arktisen LNG laivan sarjan, joten sillä on kokemusta vastaavan kaltaisten laivojen rakentajana. Alusten lopullinen suunnittelu on vielä käynnissä. Aker Arcticilla on oma uniikki laivojen jäämallikoeallas ja siellä tullaan varmistamaan alusten lopullinen suorituskyky ennen rakentamisen aloittamista. Sovcomflotin tilaamat 172,140 kuutiometrin uudisrakennukset valmistuvat vuonna 2023. Ne ovat parannettuja edelleenkehitelmiä Yamal LNG:tä varten rakennetuista laivoista.

Lähde: Navigator Magazine



Eräitä tapauksia höyrykattilan uudisrakennukselta Ruotsissa

Tammikuun alussa alkoi kattilahuoneen teräsrungon ja hoitotasojen pystytys. Teräsrakentajat tekivät joka päivä 12 tuntista päivää. He tekivät kaksi viikkoa töitä ja kolmannen viikon olivat vapaalla Suomessa. Olosuhteet olivat haasteellisia. Pahimmillaan oli yli 20 astetta pakkasta, meri avoinna kilometrin päässä, tuulta, hämärää aamulla ja hämärää illalla. Teräsrakenteet valmistuivat aikataulun mukaisesti.

Rungon tekijöille sattui kaksi erikoista tapausta. Eräänä aamuna kello 7 kattilanasentajat ja hitsaajat, joita oli paikalla keskimäärin 50–60, olivat tavan mukaisessa päivittäisessä käskynjaossa betonitasolla kattilahallin alakerrassa. Työmaapäällikkö tunsi jotakin outoa valkoisessa kypärässään. Hän pyyhkäisi kädellään kypäräänsä, ja kun kämmen tuli punaiseksi, hän oletti, että joku pilailee hänen kustannuksellaan, ja on ruiskuttanut ruotsalaista Felix-ketsuppia hänen päälleen. Sitten pisaroita tippui hänen kasvoilleen ja maahan betonilattialle. Tällöin huomattiin, että kyseessä onkin vakava työtapaturma.

Lähdimme nopeasti nousemaan ylöspäin kerroksiin tutkimaan, mitä oli sattunut. Kaksikymmentä metriä ylempää, hoitotasolta, löytyi teräsrakennusasentaja verissään ja tajuttomana. Hälytettiin ambulanssi, kannettiin loukkaantunut asentaja paareilla lämpimään porraskäyttävään alakertaan. Ambulanssi tuli 30 kilometrin päästä. Oli erittäin sankka sumu, ja ambulanssin tulo kesti 45 minuuttia. Potilas oli suurimman osan ajasta tajuttomana, välillä hän liikahti vähän. Kielitaitoinen konemestari lähti ambulanssin ja potilaan mukana sairaalaan. Potilaan päähän laitettiin kahteen kerrokseen yhteensä 60 tikkiä. Hän parani täysin työkykyiseksi muutaman viikon sairasloman jälkeen.

Tapaturmaan liittyivät seuraavat seikat. Kyseillä tehtaalla oli työntekijä kuollut muutama vuosi aiemmin, kun hoitotason ritilä oli irronnut hänen asuttuessaan ritilän päälle. Tehtaalla oli pysyväismääräys, että hoitotasojen ja rappusten ritilät pitää hitsata kiinni, eikä vain kiinnittää kiinnikkeillä ja ruuveilla, kuten tavallisesti tehdään. Nyt tapahtuneessa onnettomuudessa teräsrakennusasentaja oli itse poistanut hoitotason ritilän paikoiltaan, kun esivalmisteli hitsaustyötään. Eli hän putosi joistain syystä itse tekemästään hoitotason aukosta.

Kun ambulanssi potilaineen oli lähtenyt sumussa sairaalaan, loukkaantuneen asentajan paremmin tuntevat työkaverit kertoivat potilaan selviävän varmasti, koska hänellä oli kokemusta putoamisesta. Hän oli kerran aiemmin pudonnut työmaalla. Toisen kerran hän oli pudonnut hotelliravintolan toisesta kerroksesta, kun oli kiivennyt vesikourua pitkin sisälle ravintolaan, koska portsari ei ollut laskenut ravintolaan, ja vesikouru oli irronnut seinästä.

Toinen rungontekijöiden tapaus sattui heidän työnjohtajalleen. Työnjohtaja oli ollut viikonloppuiltana paikallisessa ravintolassa, tavannut mukavan ja viehättävän naisen. Yhteistä kieltä heillä ei ollut, eräs konemestari toimi tulkkina. Kahden yhteisen oluen jälkeen ei enää tarvittu tulkkia, vaan luonto hoiti homman. Pari vietti muutaman onnellisen viikon yöt yhdessä. Mutta sitten paikkakunnan pojat tulivat mustasukkaisiksi, kun finski vei heidän naisensa. Yhtenä aamuna kello puoli kuusi, kun työnjohtaja lähti naisen luota töihin, pihalla odotti kolme paikkakuntalaista miestä terästangot käsissään. Yhteistä kieltä ei ollut, mutta mukaan otetut työkalut kertoivat tilanteen ja tulevat tapahtumat työnjohtajalle. Nopeakinttuinen työjohtaja pääsi pakenemaan muutamien isojen mustelmien kanssa tehtaalle. Mustelmia ihmeteltiin konttorilla.

Työmaapäällikkö päätti, että runkotöiden tässä vaiheessa pärjätään ilman teräsrakennetyönjohtajaa, etenkin, kun paikalliset ruotsalaisdaamit eivät olleet herättäneet hänessä mitään suurempaa ihastusta. Hän lähti heti, hakematta tavaroitaankaan, asunnoltaan seuraavalle työmaalleen Suomen kotinsa kautta.

Seuraava työmaa oli iso teräsrakennuskohde Neuvostoliitossa. Koska työnjohtaja oli viettänyt vuosikymmenen hyvin kosteaa elämää ja nauttinut hyvästä viinistä ja kauniista naisista, pelkäsivät hänen läheisimmät ystävänsä ja entiset kollegansa, että hän kuolee votkaan Neuvostoliitossa. Onneksi toisin kävi, hänestä tuli siellä täysin raivoraitis, ja hän voi hyvin tänäkin päivänä vireänä ja aktiivisena eläkeläisenä Suomessa. ■

teksti ylikonemestari **Liimatainen**

Työeläkeindeksi ja palkkakerroin vahvistettu vuodelle 2021

Sosiaali- ja terveysministeriö on vahvistanut 22.10.2020 työeläketurvaa koskevat indeksit vuodelle 2021.

Työeläkeindeksi on ensi vuonna 2631. Työeläkeindeksi nousee noin 0,5 prosenttia vuoteen 2020 verrattuna. Työeläkeindeksillä tarkistetaan maksussa olevat työeläkkeet. Työeläkeindeksiä laskettaessa palkkojen muutoksen osuus on 20 prosenttia ja hintojen muutoksen 80 prosenttia.

Palkkakertoimeksi vahvistettiin 1,465. Vuoteen 2020 verrattuna palkkakerroin nousee noin 1,3 prosenttia. Palkkakerrointa käytetään tulevan työeläkkeen laskennassa. Sillä tarkistetaan vuosiansiot eläkkeen alkamisvuoden tasoon. Palkkakertoimessa palkkojen muutoksen osuus on 80 prosenttia ja hintojen muutoksen 20 prosenttia.

Työeläkeindeksiin on sidottu yksityisten alojen työeläkelakien mukaiset maksussa olevat ansio- ja perhe-eläkkeet sekä julkisten alojen eläkejärjestelmien mukaiset maksussa olevat ansio- ja perhe-eläkkeet, sotilasvammalain mukaiset eräät korvaukset sekä luopumiseläkkeet ja luopumistuet.

Työeläkeindeksin mukaisesti tarkistetaan myös muun muassa Kansaneläkelaitoksen kuntoutusetuuksista ja kuntoutusrahaetuuksista annetun lain mukainen vuodenvaihteen yli maksussa oleva kuntoutusraha (lukuun ottamatta 34 §:n mukaista eläkkeensaajan kuntoutusrahaa), valtion virkamieslain mukainen toistuva korvaus, liikennevakuutuslain, potilasvakuutuslain ja ympäristövahinkovakuutuksesta annetun lain mukaiset maksussa olevat jatkuvat korvaukset sekä työtapaturma- ja ammattitautilain, maatalousyrittäjän työtapaturma- ja ammattitautilain, sotilastapaturman ja palvelussairauden korvaamisesta annetun lain mukaiset maksussa olevat eläkkeet ja eräät muut korvaukset kuten jatkuvana maksettavat haittarahat.

Palkkakertoimella tarkistetaan työeläkettä laskettaessa eläkkeen perusteena oleva ansiot ja työeläkelaeissa säädetyt tulorajat laskentahetken tasoon. Lisäksi osittaisen varhennetun vanhuuseläkkeen jälkeen maksettavaa muuta eläkettä tai osittaisen varhennetun vanhuuseläkkeen jälkimmäistä eläkeosuutta laskettaessa osittaisen varhennetun vanhuuseläkkeen perusteen vielä myöntämättä oleva eläkeosuus tarkistetaan palkkakertoimella eläkkeen alkamisvuoden tasoon.

Palkkakerrointa käytetään omaishoidon tuen vähimmäismäärän sekä perhehoitolain mukaisen palkkion määrittämisessä, työnantajien työttömyysvakuutusmaksujen porrastusta sääntelevien palkkasummarajojen ja työnantajan työttömyysvakuutusmaksuvelvollisuuden alarajan tarkistamisessa sekä poikkeustapauksissa myös työttömyyspäivärahan perusteena olevan palkan määrittämisessä.

Palkkakertoimella tarkistetaan myös valtion varoista suoritettavasta eläkkeen korvaamisesta alle kolmivuotiaan lapsen hoidon tai opiskelun ajalta annetun lain mukainen laskennallinen tulo. Myös muun muassa työtapaturma- ja ammattitautilain, lain tapaturman ja palvelussairauden korvaamisesta kriisinhallintatehtävässä sekä sotilastapaturmalain ja palvelussairauden korvaamisesta annetun lain mukaiset rahamäärät kuten korvauksia koskeva vähimmäisvuosityöansio ja haittarahan perusmäärä tarkistetaan vuosittain palkkakertoimella.

Palkkakerrointa käytetään myös ansionmenetyskorvauksen ja perhe-eläkkeen perusteena olevan vuosityöansion määrittämisessä. Myös vakuuttamisvelvollisuuden euromääräinen alaraja tarkistetaan vuosittain palkkakertoimella. Liikennevakuutuslain, potilasvakuutuslain ja ympäristövakuutuksesta annetun lain mukaisten ansionmenetystä ja elatuksen menetystä koskevien korvausten määrittämisessä käytetään niin ikään palkkakerrointa. Palkkakertoimella tarkistamista käytetään myös silloin, kun vanhempainpäiväraha määräytyy edellisen vanhempainpäivärahan perusteena olleen työtulon tai vuositulon perusteella. ■

Lisätietoja:
matemaatikko Harri Isokorpi
p. 0295 163429
etunimi.sukunimi@stm.fi

Arbetspensionsindexet och lönekoefficienten för år 2021 har fastställts

Social- och hälsovårdsministeriet har den 22 oktober fastställt indextalen beträffande arbetspensionsskyddet för år 2021.

Arbetspensionsindexet är nästa år 2631. Arbetspensionsindexet stiger med cirka 0,5 procent jämfört med år 2020. De löpande arbetspensionerna justeras med arbetspensionsindexet. Då man beräknar arbetspensionsindexet är andelen ändring i lönenivån 20 procent och ändring i prisnivån 80 procent.

Som lönekoefficient fastställdes 1,465. Jämfört med år 2020 stiger lönekoefficienten cirka 1,3 procent. Lönekoefficienten används vid beräkning av den framtida pensionen. Med koefficienten justeras årsinkomsterna till nivån för det år då pensionen börjar löpa. Av lönekoefficienten är andelen ändring i lönenivå 80 procent och ändring i prisnivå 20 procent.

Förmåner som är bundna till arbetspensionsindexet är löpande förvärvs- och familjepensioner enligt arbetspensionslagarna för de privata sektorerna och pensionssystemen för de offentliga sektorerna, vissa ersättningar enligt lagen om skada ådragen i militärtjänst samt avträdelsepensioner och avträdelsestöd.

Enligt arbetspensionsindexet justeras också bland annat rehabiliteringspenning som löper över årsskiftet enligt lagen om Folkpensionsanstaltens rehabiliteringsförmåner och rehabiliteringspenningsförmåner (med undantag för den rehabiliteringspenning till pensionstagare som det föreskrivs om i 34 §), periodisk ersättning enligt statstjänstemannalagen, löpande förmåner enligt trafikförsäkringslagen, patientskadelagen och lagen om miljöskadeförsäkring, löpande pensioner enligt lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar, lagen om lantbruksföretagares olycksfall i arbetet och yrkessjukdomar, lagen om ersättning för olycksfall i militärtjänst och tjänstgöringsrelaterad sjukdom och vissa andra ersättningar, såsom fortlöpande menersättning.

När arbetspensionen beräknas justeras med lönekoefficienten de inkomster som ligger till grund för pensionen och de inkomstgränser som anges i arbetspensionslagarna till nivån vid beräkningstidpunkten. Vid beräkningen av annan pension som betalas ut efter partiell förtida ålderspension eller av den senare andelen av partiell förtida ålderspension justeras dessutom den ännu obeviljade pensionsandelen av grunden för den partiella förtida ålderspensionen med lönekoefficienten till nivån för det år när pensionen börjar löpa.

Lönekoefficienten används för att fastställa minimibeloppet av stödet för närståendevård och arvodet enligt familjevårdslagen, för att justera de lönebeloppsgränser som reglerar graderingen av arbetsgivares arbetslöshetsförsäkringspremier och den nedre gränsen för arbetsgivares skyldighet att betala arbetslöshetsförsäkringspremie samt i undantagsfall också för att fastställa den lön som ligger till grund för arbetslöshetsdagpenningen.

Med lönekoefficienten justeras också den kalkylerade inkomsten enligt lagen om pensionsersättning som ska betalas av statens medel för tiden för vård av barn under tre år eller för tiden för studier. Även beloppen enligt bland annat lagen om olycksfall i arbetet och om yrkessjukdomar, lagen om ersättning för olycksfall och tjänstgöringsrelaterad sjukdom i krishanteringsuppdrag samt lagen om olycksfall i militärtjänst och tjänstgöringsrelaterad sjukdom, såsom minimibeloppet av årsarbetsinkomsten för ersättningarna och grundbeloppet för menersättning, justeras årligen med lönekoefficienten.

Lönekoefficienten används också vid fastställandet av den årsarbetsinkomst som ligger till grund för ersättningen för inkomstbortfall och familjepension. Också den nedre gränsen i euro för försäkringsskyldigheten justeras årligen med lönekoefficienten. Lönekoefficienten används också vid fastställandet av ersättningar för inkomstbortfall och förlust av underhåll enligt trafikförsäkringslagen, patientförsäkringslagen och miljöförsäkringslagen. Justering med lönekoefficienten tillämpas också när föräldradagpenningen bestäms på grundval av den arbetsinkomst eller årsinkomst som legat till grund för en föregående föräldradagpenning. ■

Mer information:
Tom Strandström, specialsakkunnig,
tfn 0295 163430,
fornamn.efternamn@stm.fi

Todennäköisesti tekninen vika syynä Amorellan pohjakosketukseen

AMORELLAN pohjakosketuksen virallinen tutkinta on vielä kesken, mutta nyt tiedetään jo se, että syy ei ollut inhimillinen. Se oli tekninen, kertoo Viking Line. Asiasta uutisoi Åbo Underrättelser.

"Niiden tietojen perusteella, joita meillä nyt on, voidaan olettaa, että inhimillinen tekijä voidaan poissulkea. Marraskuun loppupuolella pidettävässä meriselvityksessä saamme vastauksen, mikä oli syy karilleajolle", kertoo tiedotusjohtaja Johanna Boijer-Svahnström.

POHJAKOSKETUKSESSA vaurioitunut Viking Amorella palaa Turun ja Tukholman väliseen liikenteeseen ensi viikolla 4. marraskuuta, kertoo Yle.

Sannolikt tekniskt fel bakom Amorellas grundstötning

Exakt vad som förorsakade olyckan vet man ändå ännu inte, skriver Åbo Underrättelser.
Enligt Viking Lines tekniska direktör Ulf Hagström har man uteslutit den mänskliga faktorn som orsak till att fartyget Amorella stötte på grund i september.

– Sannolikt har det varit frågan om ett tekniskt fel, säger Hagström till Åbo Underrättelser.

SKADORNA BESKRIVS SOM HANTERBARA.

Stålet i bottnen var deformerat och det hade kommit in omkring 1 000 liter vatten i en av de vattentäta sektionerna. Mest var det elanordningarna som tagit skada, säger Hagström.
Fartyget ska nu flyttas till Åbo hamn och enligt YLE kommer fartyget att återvända till trafiken mellan Åbo och Stockholm den 4.11.2020.

Enligt ÅU:s uppgifter fortsätter Olycksutredningscentralen utreda olycksorsaken och om en månad ska händelseförloppet ha klarnat. Det var den 20 september som Amorella hade en grundstötning utanför Järsö i den åländska skärgården. Ombord fanns omkring 300 personer.

Källa Åbo Underrättelserw

Viking Glory blir ett av världens klimatsmartaste passagerarfartyg

Tack vare avancerade och innovativa tekniska lösningar kommer Viking Glory att bli ett av världens klimatsmartaste passagerarfartyg. Det förväntas förbruka upp till 10 % mindre bränsle än det till storlek aningen mindre fartyget Viking Grace, som tidigare fått utmärkelsen världens miljövänligaste. Viking Glory, som sätts i trafik 2021, blir det första fartyget i världen som utrustas med Wärtsiläs 31DF-flerbränslemotorer, som bland annat utnyttjar den nyaste tekniken och drivs med helt svavelfri naturgas (LNG). Liksom Grace kan även Viking Glory drivas med biogas, då ett sådant alternativ blir möjligt i framtiden.

– Viking Glory utrustas med sex stycken 31DF motorer med vilka vi effektivt kan optimera bränsleförbrukningen. Dessa motorer har den lägsta bränsleförbrukningen, men samtidigt den högsta cylindereffekten inom sitt segment (550 kW/cylinder), berättar Viking Lines projektchef för nybygget, Kari Granberg. Viking Glory kommer också vara först i världen med att ta till vara spillkylan från LNG för att återanvänds i kyldiskar, kylrum och andra specialutrymmen. - Idag är det redan vanligt att ta till vara på spillvärme, men att kunna ta vara på spillkyla för att hålla kyldiskar, kylrum och andra specialutrymmen kalla är innovativt och mycket klimatsmart. Utvecklingsarbetet har skett i nära samarbete mellan Wärtsilä, Projektia, Deltamarin och Viking Line, fortsätter Granberg. Viking Glory utrustas dessutom med ett energiåtervinningssystem från Climeon som konverterar spillvärme från motorerna till elektricitet. Systemet kan ge upp till 40 % av den el som krävs för passagerarfunktionerna. Vidare installerar man ett dynamiskt ventilations- och belysningssystem, som direkt påverkar energiförbrukningen. Systemet styrs av bokningssystemet och om en hytt står tom under en avgång, går den så att säga i sparläge, vilket innebär att luftkonditionering och uppvärmning av dessa hytter minimeras. Det är också första gången som ett passagerarfartyg av detta slag, använder ABB:s Azipod-roderpropellersystem, som sparar tid och energi vid manövreringen av fartyget: det går att vända snabbare i hamnarna och skrovet har kunnat planeras så att motståndet vid körning är cirka 8 % mindre än med en traditionell propeller. Pressmeddelande

- Viking Line visar tydligt väg för hållbar sjöfart, vilket märks både i designen och konstruktionen av våra nya fartyg. De tekniska innovationer som vi nu testar och utvecklar tillsammans med våra nordiska partners, är en viktig grund för de nya kryssningsupplevelser vi kommer att kunna erbjuda framöver i skärgården, säger Head of Business Development Gustaf Eklund, ansvarig för utvecklingen av konceptet för det nya fartyget. Kort fakta om de tekniska innovationerna på Viking Glory: Flerbränslemotorer från Wärtsilä ger en mer optimerad bränsleförbrukning. LNG-drift ger inga svavelutsläpp och minskade koldioxidutsläpp jämfört med diesel. Kylan från LNG återanvänds i kyldiskar, kylrum och specialutrymmen på fartyget. Energiåtervinningssystem från Climeon, beräknas ge upp till 40 procent av den el som krävs för passagerarfunktionerna. Azipod-propellersystem från ABB, sparar tid och bränsle för att manövrera fartyget. Viking Glory blir det första fartyget av detta slag i världen med detta propellersystem. Dynamisk ventilation och belysning sparar energi. Vissa utrymmen utrustas med sensorer. Då dessa utrymmen inte används släcks belysningen automatiskt. Likaså minskas ventilationen automatiskt i utrymmen som inte för stunden används.

Närmare information:
Kari Granberg, projektchef
Viking Glory, Viking Line Marine Operations
kari.granberg@vikingline.com,
+358 40 549 6262

Saaristomeren alueelle on luotava parempi turvallisuuskulttuuri ja toimintamallit vaaratilanteiden välttämiseksi

Onnettomuustutkintakeskuksen tutkinta 13.11.2019 Saaristomerellä tapahtuneen Finnlines-Oyj:n ropax-alus M/s Finnswanin ja Suomen Lauttaliikenne Oy:n maantielautta L/a Merguksen vaaratilanteesta on valmistunut. Molemmat alukset joutuivat tekemään voimakkaan väistöliikkeen, jonka ansiosta yhteen törmäämiseltä vältyttiin. Alusten välinen etäisyys oli pienimmillään vain noin kolmekymmentä metriä.

Linjalaivat, maantiealukset ja yhteysalukset kohtaavat usein Naantalin väylällä, mutta kohtaamisten riskejä ei ole kunnolla tarkasteltu. Toiminta ja meriteiden sääntöjen soveltaminen perustuvat vakiintuneeseen tapaan sekä päälliköiden ja lossinkuljettajien omaan harkintaan. Suomeen täytyy saada esimerkiksi Ruotsin mallin mukainen järjestelmä, joka ohjaa samoilla väylillä säännöllisesti liikennöiviä varustamoja keskustelemaan keskenään sekä toimintaa ohjaavien ja valvovien viranomaisten kanssa, toteaa OTKESin johtaja, professori ***Veli-Pekka Nurmi****.*

Tällä hetkellä väylän käyttäjillä ei ole riittäviä eväitä vaaratilanteiden arviointiin. Luotetaan esimerkiksi vakiintuneeseen käytäntöön, että maantielauta väistävät yleensä isoja aluksia. Merguksen ja Finnswanin tapauksessa maantielautan päällikkö hoiti useampaa tehtävää yhtä aikaan. Tähystäjän käyttöä sekä maantielauttojen ja yhteysalusten lähtöilmoitusten tekoa esimerkiksi vaaditaan vain huonossa säässä. Liikaa vaaratilanteisiin ja mahdollisiin onnettomuuksiin myötävaikuttavia tekijöitä jää nyt harkinnanvaraisiksi ja tähän haluamme puuttua suosituksillamme, toteaa tutkinnanjohtaja ***Esko Värttiö****.*

Tutkinnan perusteella on annettu kaiken kaikkiaan **neljä suositusta ja toistettu yksi vanha suositus**. Suositukset on osoitettu usealle alan toimijalle: Liikenne- ja viestintävirastolle, Suomen Lauttaliikenne Oy:lle, Suomen Varustamot ry:lle, Finnpilot Oy:lle sekä VTS Finlandille. Suositukset koskevat turvallisuusyhteistyötä eri toimijoiden välillä, valvontaa ja tiedon jakamista, operatiivisia toimintamalleja, riskiarvioita ja tietojärjestelmiä, liikenneilmoituskäytäntöjä sekä ohjaamo- ja komentosiltaergonomiaa.

Lisätiedot:
Johtaja, professori Veli-Pekka Nurmi
puh. 02951 50701 Twitter: @VPNurmi

M2019-03 Kahden matkustaja-aluksen yhteentörmäämisvaara 13.11.2019 Saaristomerellä; ropax-alus Finnswan ja maantielautta Mergus

Tutkintanumero:
M2019-03
Onnettomuustyyppi:
Vesiliikenne
Onnettomuuspäivä:
13.11.2019
Julkaisupäivä:
13.10.2020
Tutkinnan aloituspäivä:
13.11.2019

Keskiviikkona 13.11.2019 kello 12.50 Naantalista Kapellskäriin matkalla ollut Finnlines Oyj:n ropax-alus M/s Finnswan ja Norrskatasta Korppooseen matkalla ollut Suomen Lauttaliikenne Oy:n maantielautta L/a Mergus olivat törmätä toisiinsa.

Merguksen ohjaamossa oli vain päällikkö. Hän ohjasi alusta taemmalta ohjauspaikalta ja hoiti samalla puhelimessa muita työhön liittyviä asioita. Kun aluksen suunta vakiintui kohti Galtbytä, päällikkö kytki automaattiohjauksen päälle ja siirtyi etummaiselle ohjauspaikalle.

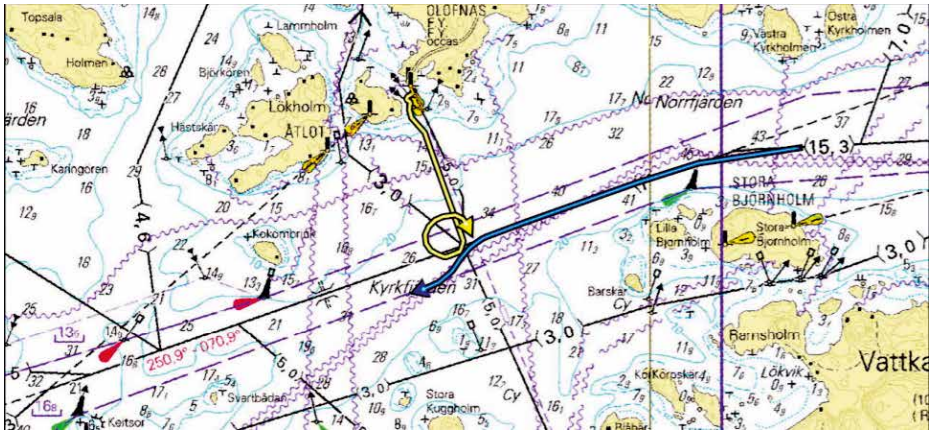
Finnswanin komentosillalla vahdissa olleet linjaluotsi ja 2. perämies näkivät maantielautan ja seurasivat sen liikkeitä, mutta eivät heti keskustelleet tilanteesta. Mergus ei antanut lähtöä koskevaa liikenneilmoitusta VTS:lle, koska sellainen vaaditaan vain alle yhden merimailin näkyvyydessä. Pian Merguksen lähdön jälkeen Finnswan antoi liikenneilmoituksen, joka koski Smörgrundiin saapumista. Kun Merguksen kulkusuunta vakiintui, Finnswanin ECDIS:n lähimmän sivuutusetäisyyden arvio oli 0,12 merimailia siten, että Mergus kulkisi perän takaa. Merguksen vauhdin lisäännyttyä arviot pienenivät 0,01 merimailiin, jolloin alukset olivat törmäyskurssilla.

Noin puolitoista minuuttia tämän jälkeen Finnswanin navigointivastuussa ollut linjaluotsi kutsui Mergusta VTS-kanavalla. Kun Mergus ei vastannut, linjaluotsi aloitti hätäväistön vasemmalle. Hetken kuluttua myös Merguksen päällikkö havaitsi yhteentörmäysvaaran ja käänsi jyrkästi oikealle. Merguksen väistöliike alkoi noin 30 sekuntia Finnswanin väistöliikkeen alkamisen jälkeen, jolloin alukset olivat enää noin 75 metrin päässä toisistaan. Törmäys vältettiin viime hetkellä; alusten välinen etäisyys oli pienimmillään alle 30 metriä.

Tutkinnassa tunnistettiin toimintatapoja, jotka osoittavat, että toimintakulttuuri ja meriteiden sääntöjen soveltaminen perustuu vakiintuneeseen tapaan. Suomessa ei ole järjestelmää, joka ohjaisi samoilla väylillä liikennöiviä varustamoja keskustelemaan turvallisuudesta niin toistensa kuin toimintaa ohjaavien ja valvovien viranomaisten kanssa.

VTS ei valvo ja ohjaa maantielauttojen ja yhteysalusten kulkua eikä ota riskinarvioinnissaan huomioon liikenteen määrän vaikutusta tai yksin ajettavien alusten muodostamaa riskiä. VTS:n operatiiviset toimintamallit ovat säilyneet pääosin samanlaisina, vaikka keskuksia on yhdistetty ja niissä käytettävä tekniikka on lisääntynyt ja kehittynyt. Myös aluksilla käytössä olevat navigointijärjestelmät ovat kehittyneet huomattavasti.

Alusten käyttämät reitit ja väistöliikkeet



ONNETTOMUUSTUTKINTAKESKUS SUOSITTAA, ETTÄ:

1. Suomen Lauttaliikenne Oy selventää ainakin aluksen lähtemistä, puhelimen käyttöä ja tähystäjänä toimimista koskevia ohjeita, ja kehittää turvallisuusjohtamis- ja koulutusjärjestelmiänsä siten, että niissä otetaan nykyistä paremmin huomioon sekä alus- ja lauttapaikkakohtaiset että inhimillisiin tekijöihin liittyvät riskitekijät ja niiden hallinta.

2. Suomen Varustamot ry yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston, Finnpilot Oy:n ja VTS Finlandin kanssa kehittää väylien käyttäjien, niiden ylläpitäjien sekä liikennettä valvovien toimijoiden välistä turvallisuusyhteistyötä sekä avointa tiedon jakamista, esimerkiksi Ruotsin mallin mukaisten säännöllisten väyläkokousten avulla.

3. VTS Finland kehittää operatiivisia toimintamalleja, alusliikennettä koskevaa riskinarviota ja tietojärjestelmiä siten, että alusliikenteen ohjaajilla on konkreettiset mahdollisuudet havaita kehittymässä olevat ruuhka- tai vaaratilanteet ja toimia ennakoivasti kaiken valvontavastuullaan olevan liikenteen varoittamiseksi.

4. VTS Finland kehittää yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa maantielauttojen ja yhteysalusten liikenneilmoituskäytäntöä siten, että ilmoituksista kokonaisuutena saadaan mahdollisimman suuri turvallisuushyöty, eikä niitä sidota vain huonoon näkyvyyteen

Lisäksi Onnettomuustutkintakeskus toistaa tutkintaselostuksessa M2019-01 annetun suosituksen 2020-S13:

Liikenne- ja viestintävirasto ohjeistaa alusten komentosiltaergonomian toimivuuden ja laitteiden käytettävyyden arvioinnin alusten tarkastusten yhteydessä.

Säkerhetskulturen och verksamhetsmodellerna för att undvika farliga situationer måste förbättras på Skärgårdshavets område

Referens:M2019-03 Risk för kollision mellan två passagerarfartyg på Skärgårdshavet 13.11.2019; ropax-fartyget Finnswan och landsvägsfärjan Mergus

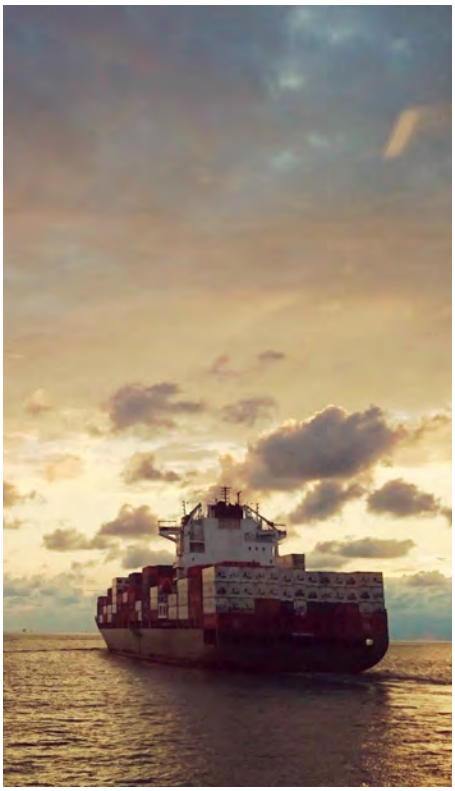
Olycksutredningscentralens utredning av tillbudet mellan Finnlines Abp:s ropax-fartyg M/s Finnswan och Finlands Färjetrafik Ab:s landsvägsfärja M/s Mergus som inträffade på Skärgårdshavet den 13 november 2019 är klar. Båda fartygen var tvungna att göra en kraftig väjningsrörelse för att undvika en kollision. Som minst var avståndet mellan fartygen endast cirka trettio meter.

Linjefartyg, landsvägsfärjor och förbindelsefartyg möts ofta i Nådendalsfarleden, men riskerna med dessa möten har inte granskats ordentligt. Verksamheten och tillämpningen av sjövägsreglerna grundar sig på vedertagen praxis samt på befälhavarnas och färjeförarnas eget övervägande. Finland måste få ett system, till exempel enligt Sveriges modell, som vägleder rederier som regelbundet trafikerar samma farleder att diskutera sinsemellan samt med de myndigheter som styr och övervakar verksamheten, konstaterar Olycksutredningscentralens direktör, professor Veli-Pekka Nurmi.

För närvarande har de som använder farlederna inte tillräckliga verktyg för att bedöma farliga situationer. Man förlitar sig till exempel på vedertagen praxis, dvs. att en landsvägsfärja i regel väjer för stora fartyg. I Mergus och Finnswans fall skötte landsvägsfärjans befälhavare flera olika uppgifter samtidigt. Användning av utkik samt avgångsanmälningar för landsvägsfärjor och förbindelsefartyg krävs till exempel endast vid dåligt väder. Alltför många faktorer som bidrar till tillbud och möjliga olyckor är i nuläget föremål för eget övervägande och det vill vi ingripa i med hjälp av våra rekommendationer, konstaterar utredningsledare Esko Värttiö.

Med stöd av utredningen gavs sammanlagt **fyra rekommendationer och en gammal rekommendation upprepades**. Rekommendationerna är riktade till åtskilliga aktörer inom branschen: Transport- och kommunikationsverket, Finlands Färjetrafik Ab, Rederierna i Finland rf, Finnpilot Ab samt VTS Finland. Rekommendationerna gäller säkerhetssamarbete mellan olika aktörer, övervakning och informationsförmedling, operativa verksamhetsmodeller, riskbedömningar och datasystem, trafikanmälningsförfaranden samt ergonomin i styrhytten och på kommandobryggan.

Mer information:
Direktör, professor Veli-Pekka Nurmi
tfn 02951 5070



Syksy vaikuttaa autoilijan arkeen. Lämmitysjohto pitää taas löytää varastosta, entä onkohan jääraappa vielä ehjä, jos yöllä on pakkasta? Kuinka valmistautua tulevaan talveen? Vakuutusyhtiö Turvan autovakuutusten korvausasiantuntija **Säde Huhtala** antaa autoiluvinkit sujuvaan syyskauteen ja talveen valmistautumiseen.

Onko autosi valmis syksyyn haasteisiin ja tulevaan talveen?

KESÄ- JA TALVIRENKAIDEN KUNTO

Renkaiden kunto on tarkistettava hyvissä ajoin ennen syksyn sateita ja pimeneviä iltoja. Onhan renkaissa tarpeeksi kulutuspintaa? Jos rengaspaineiden tarkistaminen meinaa unohtua liian pitkäksi ajaksi, tavaksi voi ottaa niiden tarkastamisen esimerkiksi joka kolmannen tankkauksen yhteydessä. Turvallisen matkan lisäksi saat pitkäikäiset renkaat.

Tarkista hyvissä ajoin syksyllä ennen liukkaiden kelien alkamista myös talvirenkaidesi kunto ja hanki tarvittaessa uudet. Uuden tieliikennelain myötä talvirenkaita tulee käyttää marras-, joulu-, tammi-, helmi- ja maaliskuun aikana, jos sää tai keli sitä edellyttää. Talvirenkaiden kulutuspinnan pääurien syvyys on oltava vähintään 3,0 millimetriä (TLL 105 §). Talvirenkaiden uusintaa on syytä harkita viimeistään silloin, kun urasyvyyttä on jäljellä 5 millimetriä tai vähemmän.

Jos kesärenkaat näyttävät vaihdon yhteydessä jo liian kuluneilta, laita kalenteriin muistutus keväälle uusien renkaiden hankkimisesta. Ei tule sitten kiusausta keväällä laittaa kuluneita renkaita takaisin käyttöön, jos uusien ostaminen on unohtunut. Vaikka kesärenkaiden urasyvyyden vähimmäisvaatimus on 1,6 millimetriä, vesiliirron mahdollisuus kasvaa huomattavasti jo silloin, kun urasyvyys laskee alle 4 millimetrin.

TARKISTA VALOT JA VARAA TARVITTAESSA SYYSHUOLTO

Syysillat ja aikaiset aamut ennen lumentuloa ovat vuoden pimeintä aikaa, joten ajovalojen kunto on myös syytä varmistaa kesän päätteeksi. Tarkista ainakin, että kaikki valot toimivat kuten pitääkin – tavalliset ja pitkät ajovalot, sumuvalot, jarruvalot ja pysäköintivalot sekä suuntavilkut.

Näkyvyyteen vaikuttaa tietysti myös se, miten hyvin autosta näkee ulos! Milloin viimeksi olet putsannut autosi tuulilasin sisäpuolelta, ei vain ulkoa?

Tarvittaessa teetä autolle syyshuolto ja varmista samalla, että akku on kunnossa. Pakkaskelit kuormittavat akkua varsinkin lyhyessä ajossa, jolloin akku ei ehdi lataantua riittävästi.

VARUSTAUDU MATKAN KATKEAMISEN VARALTA

Varaa autoon lämpimiä vaatteita. Jos matka katkeaa teknisen vian tai vahingon takia, voi apua joutua odottelemaan kylmässä autossa tai ulkona. Lämpimät ja tuulta pitävät vaatteet tulevat tällöin tarpeeseen. Ylimääräiset villasukat ja paksut hansikkaat hanskalokerossa tekevät ikävästä tilanteesta siedettävämmän jo syksyllä, mutta erityisesti talven pakkaskeleillä. Taskulamppu ja heijastinliivi kuuluvat myös joka autoilijan varusteisiin, jotta näet ja näyt, jos matka katkeaa.

Jos autosi on vakuutettu Turvassa, kannattaa puhelimeen vuodenajasta riippumatta tallentaa Turvan hätäpalvelun numero 010 195 111. Hätäpalvelusta apua saa ympäri vuorokauden, jos autoon iskee kesken matkan tekninen vika tai vaikkapa suistut liukkaalla kelillä tieltä.

MUISTA NÄMÄ ENNEN AJOMATKAA

Kun lämpötilat alkavat lähestyä nollaa, on syytä muistaa auton moottorin esilämmitys ennen ajoon lähtöä. Esilämmitys helpottaa myös auton lasien puhdistamista ja alentaa auton päästöjä merkittävästi.

Aina autolla liikkeelle lähtiessä on huolehdittava auton perusteellisesta puhdistuksesta – puhdista lumet auton päältä ja poista jää sekä huurre kaikista ikkunoista. Varaa siis autoon lumiharja ja jääraappa! Lumen poistamiseksi auton ympäriltä voit hankkia myös autoon tarkoitetun lumilapion. Lapiosta voi olla hyötyä myös, jos auto jää jumiin penkkaan tai pehmeään lumeen.

ONHAN VAKUUTUS KUNNOSSA?

Hyvästä varautumisesta huolimatta vahinkoja sattuu, sille ei voi mitään. Kunhan vakuutus on kunnossa, harmia ei kuitenkaan tarvitse kantaa yksin. Vakuutusyhtiö Turva tarjoaa kaikille suomalaisten ammattiliittojen jäsenille jatkuvan 10 % alennuksen kaskovakuutuksista.

Vain ammattiliittojen jäsenille ja heidän perheilleen tarjolla oleva Liittokasko sisältää muun muassa pysäköintiturvan, lunastusedun sekä bonusturvan, jonka myötä bonuksesi ei tipu vahingon sattuessa. Vakuutukseen kuuluvan laajan sijaisautoedun turvin allesi toimitetaan jopa tunnissa vara-auto, jos matka katkeaa tekniseen vikaan tai auto vahingoittuu kesken matkan. Tutustu Liittokaskoon osoitteessa turva.fi/liittokasko. ■

Hösten påverkar bilisternas vardag. Nu gäller det att gräva fram värmekabeln i förrådet och kontrollera att isskrapan fortfarande är hel, ifall temperaturen sjunker under nollstrecket på natten. Hur ska man förbereda sig inför vintern? **Säde Huhtala**, som är ersättningsexpert inom bilförsäkringar vid Försäkringsbolaget Turva, ger några tips om hur bilisterna kan se till att höstsäsongen löper smidigt och förbereda sig inför vintern.

Är din bil redo för höstens utmaningar och den kommande vintern?

SOMMAR- OCH VINTERDÄCKEN

Kontrollera i vilket skick däcken är i god tid före höstregnen och de mörka kvällarna. Finns det tillräckligt mycket slitbana kvar på däcken? Om du brukar glömma att kontrollera lufttrycket i däcken kan du ta till vana att kontrollera det exempelvis i samband med var tredje tankning. På så sätt säkerställer du att bilfärden löper tryggt och att däcken håller länge.

Kontrollera också i god tid på hösten, innan det blir halt på vägarna, i vilket skick vinterdäcken är och skaffa nya vid behov. Enligt den nya vägtrafiklagen ska vinterdäck användas under månaderna november, december, januari, februari och mars, om vädret eller väglaget förutsätter det. Slitbanans huvudspår på vinterdäcken ska ha ett djup på minst 3,0 millimeter (VTL 105 §). Du bör överväga att köpa nya vinterdäck senast när huvudspåren har ett djup på 5 millimeter eller mindre.

Om sommardäcken ser för slitna ut redan på hösten när du byter däck lönar det sig att sätta in en påminnelse i kalendern om att du måste skaffa nya däck på våren. Annars blir frestelsen stor att på våren byta tillbaka till de utslitna däcken om du har glömt bort att köpa nya. Även om minimikravet på slitbanans huvudspår på sommardäck är ett djup på 1,6 millimeter ökar risken för vattenplaning avsevärt redan när huvudspårens djup är mindre än 4 millimeter.

KONTROLLERA BELYSNINGEN OCH BOKA VID BEHOV TID FÖR BILSERVICE

Höstkvällarna och de tidiga morgnarna innan snön kommer är den mörkaste tiden på året. Kom därför ihåg att också kontrollera bilens belysning i slutet av sommaren. Se åtminstone till att alla lyktor fungerar som de ska – halvljusen och helljusen, dimljusen, bromsljusen, parkeringsljusen och blinkrarna.

Sikten påverkas givetvis också av hur mycket du ser genom vindrutan! När har du senast putsat insidan av vindrutan på din bil?

Lämna in bilen på service om det behövs och kontrollera samtidigt att bilens batteri fungerar som det ska. Vid minusgrader belastas batteriet hårt särskilt när bilen körs bara en kort sträcka, och då hinner batteriet inte laddas tillräckligt mycket.

FÖRBERED DIG PÅ AVBROTT I RESAN

Se till att det finns varma kläder i bilen. Om bilresan avbryts på grund av ett tekniskt fel eller en olycka kan du bli tvungen att vänta på hjälp i en kall bil eller ute i kylan. Då behöver du varma och vindtåliga kläder. Ett par extra yllesockor och tjocka handskar i handskfacket kan göra en tråkig situation mindre outhärdlig redan på hösten, men i synnerhet på vintern när det är minusgrader utomhus. En ficklampa och reflexväst hör också till den utrustning som bör finnas i alla bilar. Om bilen stannar på vägen är det viktigt att du ser, och att du syns.

Om du har försäkrat din bil hos Turva lönar det sig oberoende av årstiden att spara numret till Turvas nödtjänst, 010 195 111, i din telefon. Via nödtjänsten får du hjälp dygnet runt om det t.ex. plötsligt uppstår ett tekniskt fel i din bil eller om det är halt och du kör av vägen.

KOM IHÅG DETTA INNAN DU KÖR IVÄG

När temperaturen börjar närma sig nollstrecket är det viktigt att komma ihåg att värma upp motorn före avfärd. Då blir det också lättare att skrapa bilrutorna, och bilens utsläpp minskar avsevärt.

Se alltid till att rengöra bilen noggrant innan du kör iväg – borsta bort all snö som finns på bilen och skrapa bort isen och rimfrosten från alla bilrutor. Det ska alltså alltid finnas en snöborste och isskrapa i bilen! Du kan också skaffa en särskild snöspade som är avsedd att användas till att skotta snö runt bilen. Du kan ha nytta av spaden också om bilen fastnar i en snödriva eller i mjuk snö.

KONTROLLERA FÖRSÄKRINGEN

Skador kan inträffa hur förberedd du än är. Det är oundvikligt. Huvudsaken är att du har en giltig försäkring, så står du inte ensam där med dina problem. Försäkringsbolaget Turva erbjuder alla som är medlem i ett finländskt fackförbund en fortlöpande rabatt på 10 % på alla kaskoförsäkringar.

Liittokasko, som vi erbjuder endast fackmedlemmar och deras familjer, omfattar bl.a. ett parkeringsskydd, en inlösningsförmån och ett bonusskydd, som gör att din bonus inte sjunker efter den första skadan. Försäkringen innehåller en omfattande förmån med ersättande bil, som garanterar att du får en reservbil så snabbt som inom en timme, om din resa avbryts på grund av ett tekniskt fel eller om bilen skadas mitt under en resa. Läs mer om Liittokasko på adressen turva.fi/liittokasko. ■

Työttömiä työnhakijoita syyskuussa 315 800

Työ- ja elinkeinotoimistoissa oli syyskuun lopussa yhteensä 315 800 työtöntä työnhakijaa. Se on 89 700 enemmän kuin vuotta aikaisemmin. Työttömien työnhakijoiden määrä väheni edellisestä kuusta 13 900:lla. Työttömien työnhakijoiden lukumäärä sisältää myös kokoaikaisesti lomautetut. Tiedot ilmenevät työ- ja elinkeinoministeriön Työllisyyskatsauksesta.

Koko maassa oli lomautettuna syyskuun lopussa 73 600 henkilöä, mikä on 60 000 enemmän kuin edellisenä vuonna vastaavaan aikaan. Kokoaikaisesti lomautettuja oli yhteensä 56 700 henkilöä, mikä on 48 400 enemmän kuin edellisen vuoden syyskuussa. Elokuusta kokoaikaisesti lomautettujen määrä väheni 4 200:lla.

Pitkäaikaistyöttömiä eli yhdenjaksoisesti vähintään vuoden työttömänä työnhakijana olleita oli 81 100, mikä on 18 500 enemmän kuin vuotta aikaisemmin. Yli 50-vuotiaita työttömiä työnhakijoita oli 113 500 eli 27 300 enemmän kuin edellisenä vuonna samaan aikaan.

Nuoria alle 25-vuotiaita työttömiä työnhakijoita oli 10 200 enemmän kuin edellisen vuoden syyskuussa eli yhteensä 38 100. Nuorten työttömyyksistä päättyi ennen kolmen kuukauden työttömyyttä tammi-syyskuussa keskimäärin 63,7 prosenttia, mikä on 3,4 prosenttiyksikköä vähemmän kuin vuotta aikaisemmin.

Uusien avoimien työpaikkojen määrä väheni

Uusia avoimia työpaikkoja ilmoitettiin TE-toimistoihin syyskuun aikana 58 100 eli 7 400 vähemmän kuin edellisen vuoden syyskuussa. Kaikkiaan TE-toimistoissa oli syyskuussa avoinna 103 000 työpaikkaa, mikä on 18 500 vähemmän kuin vuosi sitten.

Aktivointiasteeseen laskettavissa palveluissa oli syyskuun lopussa 113 900 henkilöä, mikä on 6 400 vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Näitä palveluita ovat esimerkiksi palkkatuki, työvoimakoulutus, työkokeilu ja omaehtoinen opiskelu.

Tilastokeskus: Työttömyysaste 7,6 prosenttia

Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen mukaan työllisiä oli syyskuussa 35 000 vähemmän kuin vuotta aiemmin. Työllisyysaste oli 72,0 prosenttia, mikä on 0,7 prosenttiyksikköä matalampi kuin edellisen vuoden syyskuussa. Työvoimatutkimuksen mukaan työttömiä oli 208 000, mikä oli 47 000 enemmän kuin vuosi sitten. Työttömyysaste oli 7,6 prosenttia eli 1,7 prosenttiyksikköä korkeampi kuin vuotta aiemmin. ■

I september fanns det 315 800 arbetslösa arbetssökande

Vid arbets- och näringsbyråerna fanns det i slutet av september sammanlagt 315 800 arbetslösa arbetssökande. Det är 89 700 fler än ett år tidigare. Från föregående månad minskade antalet arbetslösa arbetssökande med 13 900. I antalet arbetslösa arbetssökande ingår också heltidspermitterade. Uppgifterna framgår av arbets- och näringsministeriets sysselsättningsöversikt.

I slutet av september fanns det i hela landet 73 600 permitterade, vilket är 60 000 fler än vid motsvarande tidpunkt föregående år. Antalet permitterade på heltid var sammanlagt 56 700, vilket är 48 400 fler än i september i fjol. Från och med augusti minskade antalet permitterade på heltid med 4 200.

Antalet långtidsarbetslösa, det vill säga personer som varit arbetslösa arbetssökande utan avbrott i minst ett år, uppgick till 81 100. Detta är 18 500 fler än ett år tidigare. Antalet arbetslösa arbetssökande som fyllt 50 år uppgick till 113 500, det vill säga 27 300 fler än vid samma tidpunkt i fjol.

Antalet unga arbetslösa arbetssökande under 25 år var 10 200 fler än i september i fjol, det vill säga sammanlagt 38 100. I januari–september avslutades i genomsnitt 63,7 procent av arbetslöshetsperioderna för unga personer innan arbetslösheten varat i tre månader, vilket är 3,4 procentenheter mindre än ett år tidigare.

Antalet nya lediga jobb minskade

Till arbets- och näringsbyråerna anmäldes under september 58 100 nya lediga jobb, dvs. 7 400 färre än i september i fjol. Allt som allt fanns det i september 103 000 lediga jobb vid arbets- och näringsbyråerna, vilket är 18 500 färre än för ett år sedan.

I slutet av september deltog 113 900 personer i service som räknas in i aktiveringsgraden, vilket är 6 400 färre än ett år tidigare. Sådan service är till exempel lönesubvention, arbetskraftsutbildning, arbetsprövning och frivilliga studier.

Statistikcentralen: Arbetslöshetsgraden 7,6 procent

Enligt Statistikcentralens arbetskraftsundersökning fanns det i september 35 000 färre sysselsatta än ett år tidigare. Sysselsättningsgraden var 72,0 procent, dvs. 0,7 procentenheter lägre än i september i fjol. Enligt arbetskraftsundersökningen uppgick antalet arbetslösa till 208 000, vilket är 47 000 flera än för ett år sedan. Arbetslöshetsgraden var 7,6 procent, dvs. 1,7 procentenheter högre än ett år tidigare. ■

Voima & Käyttö 60 vuotta sitten / Kraft & Drift 60 år sedan

TAPA SEKIN

Vanhaan hyvään aikaan tapahtui kerran, että päällikkö ja konepäällikkö eivät aina päässeet sopimukseen siitä, kuka tuli ja meni tai että olivat ajaneet karille. Kerran oli laiva satamassa ja konepäällikkö oli menossa maihin. Kippari huusi kuitenkin hänen peräänsä "Hei Antti, älä mene maihin, sillä kohta aluksella lähdetään ulos. Lähde sinä ukkorahja vaan sanoi konepäällikkö ja meni tiehensä suuri paketti kainalossa.

Kuin laiva oli lähtövalmis, eikä konepäällikköä löytynyt, kutsui kapteeni ensimmäisen mestarin luokseen ja pyysi häntä selvittämään koneen lähtövalmiiksi. Ykkönen vastasi, "tällä kertaa ei voi olla avuksi sillä, konepäällikkö oli ottanut suunnanvaihtokoneesta joitakin laakereita mukaansa – juuri ne olivat hänellä paketissa maihin mennessä". Tällä kertaa asialle ei siis voitu mitään.

Seuraavan päivän aamulla saapui konepäällikkö, laakerit pantiin paikoilleen, minkä jälkeen konepäällikkö ilmoitti kipparille – nyt voimme lähteä! Lienee tarpeetonta mainita, että tämän jälkeen nämä kaksi herraa tulivat hyvin toimeen keskenään.

OCKSÅ ETT SÄTT

Det hände en gång under den gamla goda tiden att skepparen och chiefen inte alltid kunde komma överens om vem som kom och gick eller vilka det var som kört på grund. En gång låg fartyget i hamn och chiefen var på väg i land. Skepparen ropade dock till honom "Hör du Anders gå inte i land för jag tänker gå ut strax! Gå du bara gubbjävel, sa chiefen och gick sin väg med ett stort paket under armen.

Då fartyget var avgångsklart och chiefen inte infunnit sig kallade skepparen på första maskinmästaren och bad honom göra klart för avgång. Första svarade dock, "tyvärr kan jag inte denna gång stå till tjänst för chiefen tog några lager med sig från omkastningsmaskin – det var just det paketet som han bar under armen då han gick iland". Denna gång var det ingenting att göra åt saken utan bara att vänta.

Nästa morgon infann sig sedan chiefen, lagren placerades på plats varefter han meddelade skepparen " nu kan vi avgå från hamnen". Vi behöver väl inte tala om att dessa två herrar härefter kom mycket bra överens.

SUOMEN MERIMIES-UNIONI SMU RY
hakee palvelukseensa kokopäivätoimista

ITF-TARKASTAJAA

- ITF-tarkastajan **ensisijaisena toimipaikkana** on Merimies-Unionin toimisto Helsingissä.
- **ITF-tarkastajan tehtäviin kuuluu** toteuttaa yhdessä muiden ITF-tarkastajien kanssa niin sanottua mukavuuslippulaivakampanjaa Suomessa. Kampanjassa seurataan ja kohennetaan alustarkastuksin ja muilla tavoin Suomen satamiin saapuvien ulkomaalaisten alusten miehistöjen työ- ja elinolosuhteita. ITF-tarkastajan tehtäviin kuuluu myös osallistua neuvotteluihin, jotka tähtäävät alusten miehistöjen työsuhteiden ehtoja määrittävien työehtosopimusten solmimiseen. Lisäksi ITF-tarkastaja avustaa muilla tavoin alusten miehistöjen jäseniä heidän etujensa ja oikeuksiensa toteuttamisessa.
- **ITF-tarkastajalta edellytetään** merenkulun ja merellä työskentelyn tuntemusta sekä hyvää kotimaisten kielten sekä englannin kielen suullista ja kirjallista taitoa. Muu kielitaito katsotaan eduksi. ITF-tarkastajan tehtävän hoitaminen edellyttää myös sopeutumista epäsäännöllisiin työaikoihin sekä valmiutta matkustamiseen. Ajokortti on välttämätön.
- **ITF-tarkastajan palkkaus** ja muut työsuhteen edut määräytyvät Merimies-Unionissa noudatettavan työohjesäännön mukaisesti.

Hakemukset on toimitettava kirjallisina viimeistään 10.12.2020 mennessä Suomen Merimies-Unionin toimistoon, osoitteeseen John Stenbergin ranta 6, 00530 Helsinki **tai sähköpostitse** smu@smu.fi.

Tarkempia tietoja antavat:
Kenneth Bondas, puheenjohtaja, 040 456 0245, kenneth.bondas@smu.fi
Kenneth Bengts, ITF-koordinaattori, 040 455 1229, kenneth.bengts@smu.fi

FINLANDS SJÖMAN-UNION FSU RF
öker en heltidsanställd

ITF-INSPEKTÖR

- ITF-inspektörens arbete **utförs i första hand** vid Sjömans-Unionens kontor i Helsingfors.
- **ITF-inspektörens arbetsuppgifter** är att tillsammans med övriga ITF-inspektörer bedriva en så kallad bekvämlighetsflaggskampanj i Finland. Vid kampanjen följer man upp samt förbättrar via fartygsinspektioner, samt på andra sätt de utländska fartygens arbets- och levnadsförhållanden för manskapet. Till ITF-inspektörens uppgifter hör även att deltaga i förhandlingar, där man eftersträvar att teckna kollektivavtal som berör manskapet. Dessutom bistår ITF-inspektören även på andra sätt manskapet vid verkställandet av deras rättigheter och förmåner.
- **ITF-inspektören förutsätts** ha erfarenhet från sjöfarten och arbete till sjöss samt goda muntliga och skriftliga kunskaper i båda inhemska språken samt engelska. Övriga språkkunskaper räknas som merit. Skötseln av ITF-inspektörens arbetsuppgifter förutsätter även att man kan anpassa sig till oregelbundna arbetstider samt en del resor. Körkort är en nödvändighet.
- **ITF-inspektörens löne- och arbetsvillkor** fastställs enligt kollektivavtalet vid Finlands Sjömans-Union.

Ansökningen skall skickas senast den 10.12.2020 skriftligen till Sjömans-Unionens kontor på Finlands Sjömans-Union, John Stenbergs-strand 6, 00530 Helsingfors **eller per e-post** till adressen smu@smu.fi.

För ytterligare information:
Kenneth Bondas, Ordförande, 040 456 0245, kenneth.bondas@smu.fi
Kenneth Bengts, ITF-coordinator, , 040 4551229, kenneth.bengts@smu.fifi

HALLITUKSEN JÄSENIÄ PALKITTIIN LIITON EDUNVALVONTATYÖSTÄ

Studia Maritima -yleisöluennot

Tiistai 1.12.2020

KORONA-PANDEMIAN VAIKUTUKSET MERENKULKUUN

Apulaisprofessori, Maritime Business & Policy
Tomi Solakivi
Turun yliopiston kauppakorkeakoulu.

Klo 12.00 RAUMALLA
SAMKin auditorio, A-rakennus, Suojantie 2

Klo 16.00 TURUSSA
Forum Marinumin Ruuma-auditoriossa,
Linnankatu 72

Tilaisuuksiin on vapaa pääsy.
Luennot ovat jälkikäteen katsottavissa MKK:n sivuilta osoitteessa utu.fi/mkk.
Luennon osallistujilla on mahdollisuus tutustua Forum Marinumin näyttelyihin luennon jälkeen puoleen hintaan.

Lisätietoja: Marja Luomanen,
p. 040 7799 485, marja.luomanen@utu.fi

VAASAN KONEMESTARIYHDISTYS
tiedottaa

KUUKAUSI ja VAALI-KOKOUS sekä JOULUATERIA

Lauantaina 12.12.2020
Sulvan Kestikievarissa, klo 18:00
Osoite Sulvantie 199 65450 Sulva

Ohjelma;
kokous alkaa klo 18:00
jouluaterialle siirrytään n.klo 19:30
tilaisuus loppuu klo 22:00

Ilmoittautumiset lauantaina 30.11.2020 mennessä sihteerille puh 050 5405431

Meny: Jouluaterialla tarjoillaan
Kestikievarin maittava joulumenyy, liha ja kala vaihtoehtoineen.
Alku ja jälkiruoat ovat kaikille samat. www.sulva.fi

Mainitkaa pääruokavaihtoehto ilmoittautuessanne.

Tilaisuuteen yhteiskuljetus. Vaasa, Kaupungintalon ed. klo 1700.
Kristiina ja Seinäjoki järjestelevät omat kuljetukset.

Tervetuloa

Hallitus

SVENSKA MASKINBEFÄLSFÖRENINGEN I HELSINGFORS R.F.

VALMÖTE

2.12.2020

Styrelsemöte kl.17.30.
Valmöte/Månadsmöte kl.18.30.

Ounasvaaragränd 1 C 50.
Vid ingången finns det dörrkod,
så ring till telefon 045-212 1466 eller 0400-670 745
när ni kommer.

Styrelsen

ETELÄ-SAIMAAN KONEPÄÄLLYSTÖYHDISTYS.

VAALIKOKOUS

16.12.
Lappeenrannan pääkirjaston kokoustilassa 1 krs.

Tilaisuuden jälkeen halukkaat siirtyvät ravintolaan illalliselle

TURUN KONEPÄÄLLYSTÖYHDISTYS - ÅBO MASKINBEFÄLSFÖRENING R.Y.

Turun Konepäällystöyhdistyksen

VAALIKOKOUS

pidetään
torstaina joulukuun 3. päivänä 2020 klo 19.00
yhdistyksen huoneistossa
Puutarhakatu 7 a A 2, Turku.
Kokouksessa käsitellään sääntöjen 15. pykälän asiat.

Tervetuloa
Johtokunta

§

Lakiasiaintoimisto

LeXiMaX

OTM
lakimies Riku Muurinen

puhelinnumero:
045 783 360 85

riku.muurinen@gmail.com

tavoitettavissa
arkisin 17–21
(torstaisin 18–22)
ja viikonloppuisin 12–20

KONEMESTARIT JA ENERGIATEKNISET KME RY

VAALIKOKOUS

pidetään **lauantaina 5.12.2020**
alkaen klo 12 lounaalla

Original Sokos Hotel Triplassa,
Fredikanterassi 1 B,
00520 Helsinki (Pasilan rautatieasema)

Lounaan jälkeen kokous ja kahvit.

Kokoustilassa on huomioitu turvavälit ja saatavilla on käsidesiä sekä kasvomaskeja.

Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset vaalikokoukselle kuuluvat asiat.

Otamme COVID-19 rajoitukset ja suositukset huomioon. Mahdollisista muutoksista ilmoitetaan kotisivuillamme www.kme.fi

Tervetuloa!
Johtokunta

Turun Konepäällystöyhdistys – Åbo Maskinbefälsförening ry.

Toivottaa jäsenilleen, tukijoilleen sekä yhteistyökumppaneilleen

Hyvää Joulua ja Onnellista Uutta Vuotta!

KONEMESTARI- JA SÄHKÖMESTARISORMUS

1. Kultasormus
Koko kultainen 14K
Mahdollisuus nostaa sormuksen arvoa timanteilla (2 kpl) tai kolmella (sivuille ja yksi keskelle), 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 Konepäällystöliitto
Mikonkatu 8 A
00100 Helsinki

Nimi _____

Osoite _____

_____

Puh.nro _____

Sormuksen koko _____

Tilaan:

❑ **1. Kultasormus** ❑ **2. Kultakanta/hopearunko** ❑ **3. Hopeasormus**

❑ 2 timanttia

❑ 3 timanttia

Allekirjoitus _____

Korkeapainepesut ja imupalvelut
Rescue Team Finland ..... s. 40
Pesupalvelu Hans Langh Oy ..... s. 41

Laivadieseleiden huolto ja korjaus
Marine Diesel Finland Oy ..... s. 42

Laivaelektroniikka ja huolto
ATMarine ..... s. 42

Muut palvelut
Voima & Käyttö ..... s. 42

Laivakorjauksia
JAPMetalli ..... s. 41

Laivatarvikkeita
Tecmarin Ship Supply ..... s. 41

Lämpötekniset laitteet
Viitosmetalli Oy ..... s. 41

Paineenalaiset tiivistykset
FSC-Service ..... s. 42

Palovartiointia
Rescue Team Finland ..... s. 40

Sukelluspalvelut
Diving Group ..... s. 42
Rannikon Sukelluspalvelu Oy ..... s. 41

Sähköasennukseet
Laivasähkötyö Oy ..... s. 42

Teollisuuspolttimet
Suomen Teollisuuspoltin Oy ..... s. 40

Tiivisteet
Densiq ..... s. 42
Tiivistetekniikka ..... s. 42
Tarseal Oy ..... s. 41

Tulenkestäviä muurauksia
Erikosmuuraus Oy ..... s. 41

Voimalaitos ja prosessipolttimet
Oilon Energy Oy ..... s. 38

Öljy ja kaasupolttimia
Laivapoltin ..... s. 38

Öljynpuhdistusratkaisut
KiL-Yhtiöt Oy ..... s. 41

Muut palvelut
Kospi Oy ..... s. 41
T:mi Kirveenrauma ..... s. 42
Logistics management Services RN. ..... s. 42

Markkinoiden parhaat
Weishaupt-
teollisuuspolttimet
moneen käyttöön laajalla tehoalueella!

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

WM-G10

WM-G20

WM-G30

WM-50

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

WKmono80

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

SUOMENTEOLLISUUSPOLTIN –weishaupt–

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

Puhdistustyöt – Rengöringsarbeten
- Korkeapainepesut, puhallustyöt, saneeraukset ja jälkivahingontorjunta.
- Högtryckstvätt, 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

Jäsenistölle 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

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

Rungon tarkastukset & puhdistukset
Rungon & putkistojen ultraäänimittaukset
Teollisuuslaitosten sukellustyöt
Rannikon Sukelluspalvelu Oy
Coastal Diving Service Ltd
Pikku-Hietanen, Kotka
0400 751 399, 0400 803 926
info@sukelluspalvelu.fi
www.sukelluspalvelu.fi

NTF FILTER
Kysy lisää!
KiL-Yhtiöt Oy
014 644 456
kil@kilyhtiot.fi
www.kilyhtiot.fi
Tehokkaat ja edulliset öljynpuhdistusratkaisut

HUOLTO SÄÄSTÄÄ KUSTANNUKSIA!
- männänhaalaukset
- laakereiden ja vuorien vaihdot
- turbiinien haalaukset
- pumput ja venttiilit
- akselinvedot
- rautarakennetyöt

Toimimme ympäri vuorokauden!
JAP-Metalli Oy
Sälinkääntie 12, 04600 Mäntsälä
PUHELIN
+358 40 848 5610
pekka.vallin@japmetalli.inet.fi

VIITOS-METALLI OY
Lämpö- ja painelaitteiden valmistusta Heinolassa jo yli 20 vuoden kokemuksella.
- 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
- Lauhdepumppuasemat
- Pisaraerottimet, höyrytukit, lauhdeastiat, näytejäähdyttimet sekä näytteenottoasemat
- Kaasu-, höyry- ja öljyputkistot

Lämpötekniikan edelläkävijä

PUMPPUJEN TIIVISTEET

MEKAANISET TIIVISTEET
- Kaikkiin pumppuihin
- Suoraan varastosta

KORJAUS JA HUOLTO
- Kaikki tiivistemerkit

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

TECmarin ship supply engine • deck • cabin
YOUR SHIP SUPPLIER SINCE 1986
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
Piikkiö ja Helsinki | Puh. (02) 477 9400 | www.langh.fi

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

MARINE DIESEL FINLAND OY

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

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

Hiihtomäentie 16 A 6, 00810 Helsinki

Voima & Käyttö
Kraft & Drift
Suomen Konepäällystöliiton julkaisu

VOIT OSTAA LEHTEEN ILMOITUSTILAA YRITYKSELLESI

lähettämällä sähköpostia osoitteeseen robert.nyman@konepaallystoliitto.fi

T:mi Kirveenrauma
Turvallisuus ensin!

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

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

Teollisuus-, voimalaitos- ja prosessipolttimet, teollisuuskylmä ja teollisuuslämpöpumput

Luotettavaa ja kattavaa asiakaspalvelua

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

oilon®
www.oilon.com

DG-DIVING GROUP
THE UNDERWATER SPECIALIST
www.dg.fi

PÄIVYSTYS 24 h
GSM: 0400 522 020
0400 825 640

LSTGROUP
Luotettava sähköistyksen toimittaja

- Sähkö- ja automaatiosuunnittelu
- 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

- 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

AT-Marine Oy

Palveluksessa maalla ja merellä

Navigointi- ja merenkulkulaitteet
•
Kommunikointilaitteet
•
Konehuonelaitteet ja anturit
•
Palohälytysjärjestelmät
•
LED/Xenon valonheittimet
LED-ulkokansivalot
•
Valopylväät ja -opasteet

www.atmarine.fi
service@atmarine.fi

DENSIQ

Tiivisteratkaisuja jo vuodesta 1918

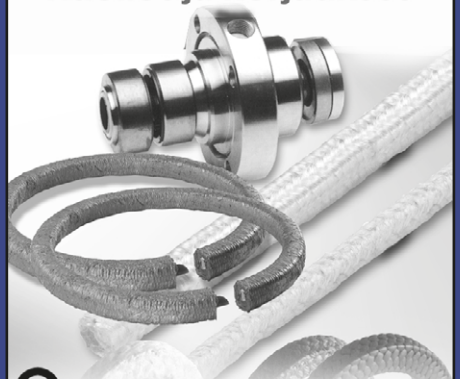
Oma tuotanto mm. grafiittitiivisteet

24/7 päivystys

EN1591-4 sertifioitu laippaliitoskoulutus

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

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
(Perus. – Grund. 1921)

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

• Varapuh.joht. **Sami Niemelä**

• Siht. **Timo Leskinen**
Niittyvillantie 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 arkikeskiviikkona klo 18.00 Lappeenrannnan pääkirjasto, Valtakatu 47, 53100 Lpr

Nro 002
Haminan Konemestariyhdistys
(Perus. – Grund. 1947)

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

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

• Siht./rah.hoit. **Juhani Jussilainen**
Kylänmäki 150, 49640 Paijärvi
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
(Perus. – Grund. 1869)

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

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

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

• Rah.hoit. **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 arkikeskiviikkona klo 19.00, osoitteessa Tunturinkatu 5 A 3, 00100 Helsinki. Mikäli em. ajankohta on pyhä tai aattopäivä, pidetään kokous seuraavan viikon keskiviikkona. Tervetuloa

Nro 005
Hämeenlinnan 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 Mukkala**
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 Orslahti**
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 Sohvissa

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

• Siht. **Joona Karvinen**
Peipontie 7, 48220 KOTKA
puh. 050 379 4574
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. 050 559 1637
pertti.roti@kme.fi

• Varapuh.joht. **Juha Uimonen**
puh. 040 059 6015
juha.uimonen@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. **Markus Mäklin**
Taivaanpankontie 10F 56, 70210 Kuopio
puh. 050-342 8974

• 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)

• 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 tammi-toukokuun ja syys-joulukuun ensimmäisenä arkitorstaina klo. 19:00, 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 Mikkeli
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, maalis, touko, syys ja marraskuussa kuukauden ensimmäisenä arkitiistaina klo 19.30 Ravintola Pruuvi, Mikkeli

Nro 015
Oulun Konemestariyhdistys
(Perust. – Grund. 1903)

• Puh.joht./siht. **Ari Heinonen**
Hekkalanlahdentie 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@arctia.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
hannuw.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

• 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 439995
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 Laihinen**
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**
Porrassalmenkuja 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
jukkaariplehtinen@gmail.com

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

• Siht./jäsenkirjuri **Heimo Kumlander**
Betaniankatu 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 turunkonepaallystoyhdistys1874@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
Veli-Pekka Uitto
puh. 050 540 5431

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

• Laivaasiamies **Timo Leppäkorpi**

Yhdistys kokoontuu talvikuukausina kuukausikokouksiin neljä (4) kertaa: syyskuussa, joulukuussa, kuukausi/vaalikokous, helmikuussa, kuukausi/vuosikokous sekä toukokuussa, em. kokouskuukausien 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 Järvimäki**
Reitsaarentie 41, 48910 Kotka
puh. 041 436 6017
timo.jarvimaki@fortum.com

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

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

Nro 025
Ålands energi och sjöfartstekniska förening ÅESF
(Perust. – Grund. 1942)

www.maskinisterna.ax

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

• Viceordf. **Göran Ölander**
Västmyravägen 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

• 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

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

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
må, 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

Sjömansservicebyrån:
tel. 09 668 9000

Sjömanspensionskassan:
tel. 010 633 990

Nylandsgatan 16 A
00120 Helsingfors

www.sjomanspensionskassan.fi

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

FPA
Infopaket om sjukförsäkring av sjömän
www.kela.fi/web/sv//nyttinfopaketom sjukforsakringavsjoman

TE-toimisto/Merivälitys

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

TE-byrån/Havsförmedling

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

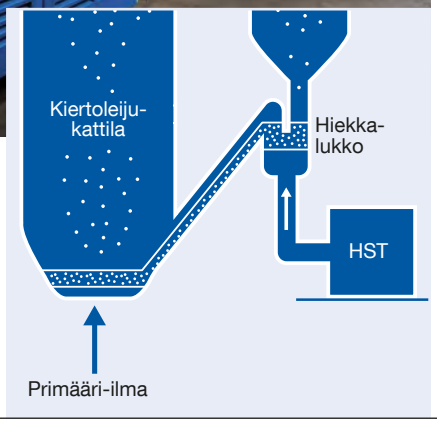
ÖLJYN IMEYTYS- JA TORJUNTATUOTTEET

- **Meiltä imeytyspuomit, liinat, rullat, pilssipuomit, tyynyt ym.**
- **Laadukkaat tuotteet ja neuvonta takaavat hyvän lopputuloksen.**
- **Meillä on 20 vuoden kokemus öljyntorjunnasta ja -imeytyksestä.**
- **Meiltä nyt myös tehokas desinfiointiaine FDS 683, soveltuu myös COV 19 torjuntaan.**

FORATIA EUROPE

www.foeurope.fi
info@foeurope.fi
+358 400 844 632

HST™-turbokompressori 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

Taitotalo = AEL + Amiedu

Taitotalo syntyi, kun AEL ja Amiedu yhdistivät voimansa. Alan suurimpana toimijana meillä on pitkä historia muuttuvan maailman koulutustarpeisiin vastaamisessa. Koulutustarjontamme ja asiantuntijaverkostomme on toimialan laajin.

KOULUTAMME TURVALLISESTI

Meille voi tulla turvallisin mielin. Teemme jokaisesta lähiopetustilaisuudesta turvallisuussuunnitelman, jossa huomioimme muun muassa turvallisen liikkumisen ja turvavälit opetustilanteissa. Käytämme aina kasvomaskia Taitotalon tiloissa.

TUTUSTU KOULUTUKSIIN JA TULE OPPIMAAN UUTTA – TURVALLISESTI!

Voimalaitosmestari, energia-alan erikoisammattitutkinto, voimalaitostekniikka

aloitus 26.10.2021 Tampereella

Energia-alan erikoisammattitutkinto tarjoaa konemestarilta ja ylikonemestarilta vaadittavan koulutuksen.

Energia-alan ammattitutkinto

Tutkinnossa on kolme erilaista kokonaisuutta eli osaamisalaa. Taitotalossa on mahdollista suorittaa näistä kaukolämpöasentajan ja voimalaitoksen käyttäjän tutkinnot.

Kaukolämpöasentaja

aloitus 27.1.2021 Helsingissä

Kaukolämpöasentaja tuntee kaukolämpölaitosten kattilat ja varusteet, polttoaineet ja niiden käsittelyn.

Voimalaitoksen käyttäjä

aloitus 21.1.2021 Helsingissä

aloitus 3.5.2021 Tampereella

Voimalaitoksen käyttäjä osaa toimia turvallisesti, itsenäisesti ja yhteistyössä energia-alan vaihtelevissa työympäristöissä.

B-koneenhoitajan osatutkinto

Jos tarvitset B-koneenhoitajan pätevyyskirjan, suorita toiminta lämmöntuotannossa -tutkinnon osa.

OSAAMISTA LISÄÄVÄT JA PÄIVITTÄVÄT KURSSIT

Höyry- ja lauhdejärjestelmien häiriötilanteet

15.–17.12.2020 Saksassa

Voimalaitosten vesienkäsittely, vesikemia, vesien valmistus

19.–20.1.2021 Helsingissä

Nostot ja nostoapuvälineiden tarkastajan pätevöinti koulutus

20.–21.1.2021

Nostoapuvälineiden tarkastajan tentti

21.1.2021

Voiteluhuoltohenkilön pätevöintiin valmentava koulutus – taso 1

16.–18.3.2021, Muurame

Voitelijan pätevöintiin valmentava koulutus – taso 1, tentti

18.3.2021, Muurame

Prosessiteollisuuden pumppujen asennus ja huolto

23.–24.3.2021

Lisätietoja Jukka Kauppinen
044 722 4751, jukka.kauppinen@taitotalo.fi

TAITOTALO

asiakaspalvelu 010 80 80 90, asiakaspalvelu@taitotalo.fi
Valimotie 8, 00380 Helsinki • taitotalo.fi