

Voima Käyttö & Kraft Drift

Suomen Konepäälystöliiton julkaisu • 5/2017



Unohtumaton matkustajalaivahanke 1973–1977
Gts Finnjet – legenda,
myötä- ja vastoinikäymiset

s. 22–25

Oförglömligt skeppsbygge 1973–1977
Gts Finnjet – legend, i med- och motvind

Voima & Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäällystöliiton ammatti- ja tiedotuslehti

111. vuosikerta

Pääkirjoitus	3
STTK: "Työaikalakiesitys epätasapainoinen, nollasopimusesitys riittämätön"	4
Sähkön hankinta ja kulutus kesäkuu 2017	5
Sähkönjakelun luotettavuus edellisvuoden tasolla	6
Sähköntuotanto maakunnittain vuonna 2016	6
Raisio-konsernin tehdasalue Raisiossa muuttuu hiilineutraaliksi	7
Liikenneviraston liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitetään / Trafikverkets trafikledningsfunktioner bolagiseras	8
Suomen merimieskirkon toimintaa ulkomailla vuonna 2017	8
Merenkulun vuosi on sujunut turvallisesti Suomen aluevesillä	10
Merionnettomuudet Q2 2017	11
Ett säkert år inom sjöfarten på Finlands territorialvatten	12
Finland har ett gott rykte i hamnstatskontrollerna	12
IMO-päätös: Painolastivesien käsittelylaitteiston asennukselle kahden vuoden lisäaika	14
.....	14
Varustamo: Huolehdi nämä asiat kuntoon ennen painolastivesiyleissopimuksen voimaantuloa 8.9.2017	15
STTK: Työnantajien halukkuus edistää yhteistoimintaa työpaikoilla vähentynyt	16
Maailman suurin kokonaan sähkökäyttöinen alus aloittaa liikennöinnin / Världens största helt eldrivna fartyg i trafik	17
Svenskt och finskt samarbete kring storskalig batteriproduktion	17
Työttömien työnhakijoiden määrä väheni kesäkuussa / Antalet arbetslösa arbetssökande minskade i juni	18
Oikeustapauksia / Rättsfall	20
Suomi toisena 40 maan cleantech-vertailussa	20
Satamien konttipunnitukset ovat lisänneet turvallisuutta aluksilla ..	21
Unohtumaton matkustajalaivahanke 1973–1977 Gts Finnjet – legenda, myötä- ja vastoinikäymiset	22
Oförglömligt skeppsbygge 1973–1977 Gts Finnjet – legend, i med- och motvind	24
Vuosi alkanut vauhdikkaasti merellä / En fartfylld början på året till sjöss	26
"Jaakonmeri" on testimeri	28
Ammattihakemisto	32
Kolumni	35
Jäsenpalsta	36
Jäsenyhdistykset	40



Mikonkatu 8
00100 Helsinki
puh. (09) 5860 4815

Päätoimittaja

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

Tilaukset, peruutukset ja osoitteenmuutokset

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

Ilmoitusmarkkinointi

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

Taitto / suunnittelu

Taija Näsi

Painopaikka

Hämeen Kirjapaino Oy

Ilmestymis- ja aineistopäivät 2017

Nro	Teemat	Aineiston varaus	Ilmestyy
1	Energia ja kunnossapito	13.01.17	07.02.17
2	Laivatekniikka	24.02.17	21.03.17
3	Turbiini ja kattilalaitos	03.04.16	02.05.17
4	Sähkö ja automaatio	19.05.17	13.06.17
5	Laiva-automaatio	18.08.17	12.09.17
6	Energian tuotanto	15.09.17	10.10.17
7	Opiskelutoiminta	20.10.17	14.11.17
8	Vesi- ja ympäristötekniikka	21.11.17	19.12.17

• Etukannen kuva: Matthew Henry •

• Takakannen kuva: Robert Nyman •

Sadonkorjuun aika

Syksy on jälleen täällä ja oma vuoden suosikkikukauteni elokuu. Mieli ja keho on levännyt lomien jälkeen ja meillä on jälleen energiavarastot täyteen ladattuna koko pimeän vuodenajan varalle. Pellot, puutarhat ja metsät ovat täynnä viljaa, vihanneksia, hedelmiä, marjoja ja sieniä. Työmarkkinapuolella maan parantunut taloustilanne on toistaiseksi tuottanut elonkorjuuna lisää työpaikkoja. Työttömiä oli Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen mukaan vuoden 2017 kesäkuussa 250 000 mikä oli 14 000 vähemmän kun vuotta aiemmin. Avoimia työpaikkoja oli myös 6 000 enemmän tämän vuoden toisella neljänneksellä, kun vuotta aiemmin. Eri liittojen odotukset ovat myös suuret, kun valmistelut tehdään kohti syksyn ja talven työehtosopimusneuvotteluja. Juuri nyt sekä Suomen Konepääallystöliitossa, että monissa muissa ammattiliitossa mietitään niitä tavoitteita ja keinoja joilla työehtoja ja työntekijöiden ostovoimaa voidaan parantaa tuleville vuosille. Epävarmuustekijänä toimii vielä toistaiseksi hallituksen ensi vuotta koskevat veropäätökset,

jotka julkaistaan elokuun lopussa. Lisäksi epävarmuutta aiheuttavat tulossa olevat työaika- ja vuosilomalakimuutokset sekä ensi vuoden talousennusteet.

Liikenteen turvallisuusviraston tuoreen selvityksen mukaan merenkulun turvallisuuden tila Suomen aluevesillä ja suomalaisilla aluksilla on viime vuosina ollut hyvä. Merenkulussa työkyvyttömyysriski on kuitenkin suuri. Vaikuttavalla työterveyshuollolla on tärkeä rooli työkyvyttömyysriskin ja työkyvyn heikentymisen ehkäisemisessä. Merenkulun toimijoiden mielestä alan erityispiirteet tuntevalle työterveyshuollolle on suuri tarve ja tämän takia Suomen Konepääallystöliitto oli mukana 29.6.2017 perustamassa uutta työterveyshuolto-yhtiötä Maresan Oy:tä, joka erikoistuu palvelemaan merenkulkijoita ja varustamoita. ■

Oikein hyvää alkanutta syksyä!

Skördetider

Hösten är här igen och därmed även min egen favoritmånad augusti. Kropp och själ har fått vila under semestern och vi har igen energiförråden på topp inför hela den kommande mörka årstiden. Åkrarna, trädgårdarna och skogarna är fulla med säd, grönsaker, bär, frukt och svamp. Landets förbättrade ekonomiska situation har tillsvidare burit frukt på arbetsmarknadsområdet genom att det uppkommit flera arbetsplatser. Enligt Statistikcentralens uppgifter fanns det 250 000 arbetslösa i juni i år vilket var 14 000 färre än i fjol. Även mängden lediga jobb ökade. Under andra kvartalet 2017 fanns det 36 800 lediga jobb medan antalet året innan var 30 600. Förväntningarna är givetvis även stora inom alla de fackförbund som förbereder sig inför höstens och vinterns avtalsförhandlingar. För tillfället börjar man både inom Finlands Maskinbefälsförbund och många övriga fackförbund och slå fast målsättningarna för hur avtalstexterna och arbetstagarnas köpkraft ska förbättras för de kommande åren. Vår regerings beslut om nästa års beskattning som görs i slutet av denna månad har en väsentlig betydelse

för de kommande förhandlingarna. Övriga faktorer som skapar osäkerhet inför kollektivavtalsförhandlingarna är de kommande arbetstids- och semesterlagsändringarna samt prognoserna som gäller nästa års ekonomiska tillväxt.

Enligt Trafis färsk rapport har säkerheten inom sjöfarten på Finlands territorialvatten och bland finländska fartyg varit god under de senaste åren. Inom sjöfarten är dock risken för arbetsförmåga hög. En verksam hälsovård har en viktig roll för att förebygga risken för arbetsförmåga och inleda preventiva åtgärder för att motverka nedsatt arbetsförmåga. Sjöfartens aktörer anser att det finns ett stort behov för företagshälsovård med kännedom om branschens särdrag och därför har Finlands Maskinbefälsförbund varit med och grundat ett nytt företagshälsovårdsbolag, Maresan Oy den 29.6.2017 som specialiserar sig på att betjäna fartygsbesättningen och rederier. ■

En riktigt skön början på hösten!



STTK:

”Työaikalakiesitys epätasapainoinen, nollasopimusesitys riittämätön”

Työaikalain uudistus tarvitaan, jotta se vastaisi muuttuvan työelämän tarpeisiin. Joustoja tarvitaan työntekijöiden ja työnantajien näkökulmasta. STTK suhtautuukin myönteisesti työaikalakiesityksen useisiin molempia osapuolia hyödyttäviin lisäjoustoihin.

– Esitys ei kuitenkaan ole tasapainoinen vaan voisi monilta osin epäselvänä ja tulkinnanvaraisena johtaa työntekijän työaikasuojelun heikentymiseen sekä ongelmiin ja epäselvyyksiin työpaikoilla, johtaja **Katarina Murto** tiivistää järjestön eriävän mielipiteen.

Lain alkuperäinen tarkoitus on työaikasuojaus. Se on ollut STTK:lle keskeinen lähtökohta myös lain uudistamisessa. Työelämän muutokset eivät poista suojelun tarvetta.

– Lain soveltamisalan on oltava laaja ja selkeä. Esityksessä kuitenkin soveltamisalan poikkeussäännöstä ollaan muuttamassa, mikä voi tarkoittaa nykyistä useamman työntekijän jäämistä työaikalain soveltamisen ulkopuolelle. Tätä STTK ei hyväksy.

Soveltamisala on osin päällekkäinen ja tulkinnanvarainen esityksessä olevan joustotyön suhteen.

– Soveltamisalapoikkeuksen laajasta tulkinnasta voi seurata, että joustotyön käyttöala jää hyvin kapeaksi. Tarkoituksenmukaista olisi säätää soveltamisala laajaksi, jolloin joustotyötä voitaisiin hyödyntää enemmän.

Myöskään jaksotyön laajentaminen ei ole tarpeen, sillä siitä voi jo nyt sopia työ- ja virkaehtosopimuksilla.

– Lisätyösuostumuksen poistaminen työsopimuksesta ulotettaisiin vain vaihtelevaa työaika tekeviin, ei kaikkiin osa-aikaisiin. Tämä asettaisi osa-aikaiset keskenään epätasa-arvoiseen asemaan, Murto toteaa.

STTK:n tavoitteena on ollut työhön käytetyn matka-ajan sääntelyn selkiyttäminen ja parantaminen. Esitys ei tue tätä tavoitetta.

– Työaikalain uudistukselta on lupa odottaa tasapainoista ratkaisua, jossa sekä työntekijät että työnantajat voivat saada tarvittaessa lisäjoustoja. Työntekijöiden työaikasuojaus on kuitenkin turvattava riittävällä tasolla ja esityksen on oltava selkeä, mitä se ei nyt ole.

LAISSA SÄÄDETTÄVÄ TYÖAJAN VAKIINTUMISESTA

Myös esitys vaihtelevan työajan sopimukseen liittyvien epäkohtien ratkaisemiseksi (ns. nollasopimukset) on lähtenyt lausunnolle. Siinä ehdotetaan vaihtelevasta työajasta uutta säännöstä, joka sisältäisi käytön rajoitukset ja väärinkäytön seuraamukset. Käytön rajoittaminen on perusteltua ja hyvä silloin, kun työntekijä ei ole itse halukas työskentelemään nollasopimuksella.

STTK pitää kuitenkin esitystä riittämättömänä, eikä kannata sitä. Nollasopimukset aiheuttavat työntekijöille useita ongelmia ja pahin epäkohta on epävarmuus tulevan työn määrästä ja tulotasosta. – Työnantajalla ei ole velvollisuutta tarjota nollasopimuksen perusteella tuntiakaan, mutta työntekijä on sidottu mah-

dolliseen työn vastaanottamiseen. Työnantaja on käytännössä voinut tiputtaa tunnit alaspäin jopa nollaan yllättäen ja ilman perusteita, Murto toteaa.

Esityksen mukainen käytön rajoitus ja työnantajalle asetettu velvoite arvioida tulevaa työn määrää eivät riittävästi suojaakaan työntekijää nollasopimusten epäkohdilta.

– Pelkästään työnantajan arvio tulevan työn määrästä ei takaa työntekijälle tiettyä työtuntimäärää.

STTK edellyttääkin, että laissa säädettään työajan vakiintumisesta. Silloin tietyn tarkastelujakson jälkeen työaika vakiintuisi toteutuneen työajan mukaiselle tasolle.

– Tämä voidaan toteuttaa monin tavoin erilaisia työaikajärjestelmiä käyttäen siten, että tarpeelliset joustot ovat mahdollisia käytettäessä esimerkiksi keskimääräistä työaika tai työajan tasoittumista. Vakiintumisen osalta olisi mahdollista säätää poikkeuksista, jolloin työaika ei vakiintuisi. Kyse voisi olla esimerkiksi sijaisuudesta tai siitä, että työtä ei ole tarjolla tulevaisuudessa toteutuneen mukaisesti.

STTK toivoo, että kumpikaan esitys ei annetussa muodossa etene.

– Jos niin kävisi, ne vaikuttaisivat ja vaikeuttaisivat huomattavasti syksyllä alkavia sopimusneuvotteluja, Katarina Murto ennustaa. ■

Lisätietoja:

STTK, Katarina Murto, puh. 050 568 9188.

Energia-alan osaamistarpeet tulevaisuudessa

Opetushallitus ennakoi energia-alan osaamistarpeita. Osaamisen ennakkointifoorumia edeltäneiden koulutustoimikuntien jäsenistä ja muista alan asiantuntijoista koottu ennakkointiryhmä arvioi alan tulevaisuuden muutoksia, tuotti alaa koskevia vaihtoehtoisia skenaarioita ja johti niistä tulevaisuuden osaamistarpeita. Ennakoinnissa hyödynnettiin niin sanottua VOSE-ennakkointimallia. Tässä osaamistarveraportissa on kuvattu hankkeen tulokset.

Tekijä: Jukka Vepsäläinen

Vuosi: 2017

ISBN: 978-952-13-6380-1 (pdf)

Sarja: Raportit ja selvitykset 2017:6

ISSN: 1798-8926 (pdf)

Julkaisu saatavana seuraavilla kielillä: suomi



Sähkön hankinta ja kulutus kesäkuu 2017

KULUTUS JA SEN MUUTOKSET
EDELLEISEEN VUOTEEN VERRATTUNA:

	GWh	%
kesäkuu	5 840	1,4
vuoden alusta	43 572	-0,2
viimeiset 12 kk	84 985	1,3



	2016			2017		
	GWh	Osuus-%	Muutos-%	GWh	Osuus-%	Muutos-%
kesäkuu						
KULUTUS	5761	100,0	-1,2	5840	100,0	1,4
TUOTANTO	4381	76,0	-11,5	4214	72,2	-3,8
vesivoima	1291	22,4	-24,3	1358	23,3	5,2
tuulivoima	201	3,5	21,7	276	4,7	37,2
ydinvoima	1693	29,4	-8,7	1334	22,9	-21,2
lämpövoima	1197	20,8	-2,3	1246	21,3	4,1
yhteistuotanto	1017	17,7	-1,2	1023	17,5	0,6
erillistuotanto	180	3,1	-8,4	223	3,8	24,0
NETTOTUONTI	1380	24,0	56,3	1626	27,8	17,8
vuoden alusta						
KULUTUS	43672	100,0	3,3	43572	100,0	-0,2
TUOTANTO	34267	78,5	0,6	33157	76,1	-3,2
vesivoima	8554	19,6	2,8	6846	15,7	-20,0
tuulivoima	1223	2,8	10,6	2282	5,2	86,6
ydinvoima	11089	25,4	2,1	10580	24,3	-4,6
lämpövoima	13402	30,7	-2,6	13450	30,9	0,4
yhteistuotanto	11468	26,3	-3,9	11835	27,2	3,2
erillistuotanto	1934	4,4	5,8	1615	3,7	-16,5
NETTOTUONTI	9405	21,5	14,5	10415	23,9	10,7
viimeiset 12 kk						
KULUTUS	83869	100,0	1,2	84985	100,0	1,3
TUOTANTO	66344	79,1	1,7	65025	76,5	-2,0
vesivoima	16816	20,1	20,9	13907	16,4	-17,3
tuulivoima	2445	2,9	42,8	4132	4,9	69,0
ydinvoima	22554	26,9	2,0	21773	25,6	-3,5
lämpövoima	24529	29,2	-10,8	25213	29,7	2,8
yhteistuotanto	20361	24,3	-6,2	21139	24,9	3,8
erillistuotanto	4168	5,0	-28,1	4074	4,8	-2,3
NETTOTUONTI	17525	20,9	-0,5	19960	23,5	13,9

Sähkönjakelun luotettavuus edellisvuoden tasolla

Energiateollisuus ry:n keskeytystilastosta selviää, että sähkönjakelu oli vuonna 2016 keskeytyneenä noin kaksi tuntia sähkönkäyttäjää kohden. Taso on suunnilleen sama kuin vuonna 2015. Sähkönjakelun luotettavuuden parantamiseen tähtäävät investoinnit ovat parhaillaan käynnissä ja verkkojen on määrä olla kunnossa vuoden 2028 loppuun mennessä. Kaapelityömaat tulevat olemaan tuttu näky lähivuosina. Yhteistyötä sähkö- ja tele-yhtiöiden kesken lisätään.

Asemakaava-alueella sähkönkäyttäjän kokema keskimääräinen keskeytysaika oli viime vuoden aikana alle tunti. Asemakaava-alueiden ulkopuolella sähkötön aika oli vajaa 8 tuntia. Keskimääräisesti sähköasiakas koki viime vuonna kaksi sähkökatkoa.

Suurin osa sähkökatkoista johtui myrskyjen sekä lumen ja jääkuorman aiheuttamista vioista. Kaikista keskeytyksistä noin 8 % oli ns. suunniteltuja työkeskeytyksiä. Näiden taustalla ovat sähköverkon laajat uudistustyöt. Valtaosa katkoista hoidettiin verkostotautomaation avulla, jolloin asiakkaan kokema keskeytys jäi sekuntitasolle.

Sähköverkkoja uusitaan parhaillaan noin 800 miljoonalla eurolla vuodessa. Taustalla on sähkömarkkina-asetetut sähkön

toimitusvarmuusvaatimukset ja nyky-yhteiskunnan riippuvuus sähköstä. Urakan on määrä olla valmis vuoden 2028 loppuun mennessä. Silloin asiakkaan kokema sähkökatko ei saa kestää asemakaava-alueella yli kuutta tuntia ja asemakaava-alueen ulkopuolella yli 36 tuntia.

SÄHKÖ- JA TELEVERKKOJA RAKENNETAAN YHDESSÄ

Samaan aikaan kun sähköverkkoja saneerataan, teleoperaattorit rakentavat uusia laajakaistaverkkoja sadoilla miljoonilla euroilla. Sähkö- ja tele-yhtiöt pyrkivätkin rakentamaan verkkoja entistä enemmän yhteistyössä, jotta säästetään asennuskustannuksissa ja haitta maanomistajille olisi mahdollisimman vähäinen. Energiateollisuus ja FiCom julkaisivat kesäkuussa yhteisrakentamisen kustannuksenjakoa koskevan suosituksen, jonka tarkoitus on edistää yhteistyötä sähkö- ja tele-yhtiöiden kesken.

Vuoden 2016 keskeytystilasto perustuu 56 jakeluverkonhaltijan keskeytystietoihin. Tilasto kattaa 98,3 % Suomen jakeluverkkojen johtopituudesta. ■

Lisätietoja:

ET: Asiantuntija Esa Niemelä, puh. 050 569 6922

SÄHKÖTUOTANTO MAAKUNNITTAIN VUONNA 2016

VUOSI - Year 2016	Vesi- voima	Tuuli- voima	Ydin- voima	Yht.tuot./ teollisuus	Yht.tuot./ kaukolämpö	Erillinen lämpövoima	Yhteensä
MAAKUNTA							
Region	Hydro	Wind	Nuclear	CHP/ industry	CHP / district heating	Separate Thermal power	Total
GWh	power	power	power				
Uusimaa	33	8	7932	700	5669	120	14463
Varsinais-Suomi	9	44	0	31	895	277	1256
Satakunta	543	300	14348	795	312	1012	17311
Kanta-Häme	2	21	0	42	218	10	293
Pirkanmaa	497	0	0	227	666	1	1392
Päijät-Häme	1	0	0	108	585	60	755
Kymenlaakso	1381	72	0	1405	243	10	3111
Etelä-Karjala	1630	34	0	1753	227	149	3793
Etelä-Savo	51	0	0	26	260	18	355
Pohjois-Savo	108	0	0	405	438	67	1019
Pohjois-Karjala	755	0	0	335	86	335	1512
Keski-Suomi	170	52	0	623	599	70	1515
Etelä-Pohjanmaa	98	198	0	0	280	211	787
Pohjanmaa	838	199	0	733	499	1309	3577
Keski-Pohjanmaa	13	12	0	122	37	1	185
Pohjois-Pohjanmaa	2727	1447	0	1115	616	105	6010
Kainuu	586	10	0	7	76	21	700
Lappi	6186	614	0	1030	280	28	8138
Ahvenanmaa	4	56	0	0	1	0	61
YHTEENSÄ - Total	15634	3068	22280	9458	11989	3805	66234

Raisio-konsernin tehdasalue Raisiossa muuttuu hiilineutraaliksi



Raisio-konsernin tehdasalueelleen Raisioon rakentama bioenergiailaitos vihittiin käyttöön keskiviikkona 21.6.2017. Uuden laitoksen myötä tehdasalueella käytettävä teollisuushöyry ja kaukolämpö tuotetaan puuhakkeella. Investoinnin arvo on noin 8,5 miljoonaa euroa. Bioenergiailaitoksen ansiosta Raision tehdasalue muuttuu hiilineutraaliksi.

Fossiilisten polttoaineiden aika Raision tehdasalueella on ohi uuden bioenergiailaitoksen käyttöönoton myötä. Raision tehdasalueella siirrytään käyttämään uusiutuvalla energialla tuotettua höyryä. Uusi laitos tuottaa kaiken Raision tehdasalueella tarvittavan teollisuushöyryn ja kaukolämmön paikallisilta toimijoilta hankitusta puuhakkeesta.

– Raision tavoite on korvata fossiiliset polttoaineet uusiutuvalla energialla aina, kun se on ekologisesti ja taloudellisesti kannattavaa. Oma bioenergiailaitos on Raisiolle tärkeä ja hieno kehitysaskel kohti kestävämpää ruuantuotantoa. Uuden laitoksen myötä Raision tehdasalue on hiilineutraali, iloitsee Raision väliaikainen toimitusjohtaja **Jarmo Puputti**.

Bioenergiailaitos oli Raisiolle mittava, noin 8,5 miljoonan euron investointi. Investoinnin toteutus eteni suunnitelmien mukaisesti niin kustannusten kuin aikataulukin osalta. Rakennustyöt aloitettiin keväällä 2016. Uuden laitoksen vuosituotanto

noin 50 gigawattituntia ja se riittää Raisio-konsernin lisäksi myös muille tehdasalueen yrityksille.

Vuorokaudessa uusi laitos käyttää kahdesta kolmeen rekka-autollista puuhaketta, joka hankitaan noin sadan kilometrin säteeltä Raisiosta. Puuhakkeen kuljetuksen ja raaka-aineen keruun työllistävä vaikutus hankintaketjun alkupäässä on huomattavasti suurempi kuin itse bioenergiailaitoksen, sillä sen automaatiotaso on erittäin korkea.

HIILIJALANJÄLKI PIENENEE MERKITTÄVÄSTI

Investoinnin myötä Raision tehdasalueella tuotettavalla lämpöenergialla valmistettavien tuotteiden hiilijalanjälki pienenee merkittävästi. Raisio valmistaa Raision tehdasalueella elintarvikkeita ja niiden ainesosia sekä kalanrehuja. Uuden bioenergiailaitoksen myötä Benecol-tuotteiden ainesosan, kasvistano-liesterin, Sunnuntai-jauhojen, Torino-pastojen ja Baltic Blend -kalanrehujen valmistuksessa käytettävä lämpöenergia on tuotettu kestävästi puuhakkeesta.

–Vastuullisesti tuotetut tuotteet kiinnostavat kuluttajia ja asiakkaitamme yhä enemmän. Edistämme kestävästä ruokaketjua muun muassa tekemällä vastuullisia valintoja raaka-ainehankinnoissa sekä parantamalla energia- ja materiaalitehokkuuttamme. Oma bioenergiailaitos pienentää Raisiossa valmistettujen tuotteidemme hiilijalanjälkeä, Puputti kertoo. ■



Ålands Sjösäkerhetscentrum erbjuder säkerhets- och brandbekämpningskurser för sjöpersonal i ett av världens mest heltäckande övningsanläggningar.

Kursutbud:

Libbåtsman refresher STCW A-VI/2-1
Basic Training refresher STCW A-VI/1-1, 1-2, 1-3, 1-4
Advanced Fire Fighting refresher STCW A-VI/3
Basic Fire Fighting refresher STCW A-VI/1-2
Fast Rescue Boat refresher STCW A-VI/2-2

För fler kurser eller för mera information om våra kurser titta på vår hemsida www.maritimesafety.ax eller kontakta oss på telefonnummer +358 (0)18 24 100, e-mail: info@maritimesafety.ax.

Maritime Safety Center tarjoaa merenkulkijoille monipuolisia meriturvallisuus- sekä palontorjuntakursseja kokonaisvaltaisessa kurssikeskuksessamme. Tarjoamme myös suomenkielisiä kursseja. Ole rohkeasti yhteydessä meihin niin kerromme miten voitte hyötyä keskuksistamme sekä kurssitarjonnastamme.



Liikenneviraston liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitetään

Liikennevirastossa nykyisin hoidettavat tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaustoiminnot yhtiöitetään valtion osakeyhtiöksi 1.1.2019 alkaen. Hallituksen talouspoliittinen ministerioliokunta päätti 13. kesäkuuta Liikenneviraston liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisestä. Valtion kokonaan omistaman erityistehtäväyhtiön omistajaohjaus tulee liikenne- ja viestintäministeriön vastuulle.

Jatkossa Liikennevirasto ostaa liikenteenohjauspalvelut perustettavalta liikenteenohjausyhtiöltä. Samalla selkiytetään Liikenneviraston ja rautateiden liikenteenohjauksesta jo nykyään vastaavan Finrail Oy:n väliset suhteet.

Liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisellä valmistaudutaan liikenteen digitalisaation, palveluistumisen, automaation sekä tiedon merkityksen lisääntymisen tuomiin muutoksiin. Samalla luodaan edellytykset asiakaslähtöisyyden parantamiselle.

Tavoitteena on selkeyttää toimintaan liittyviä viranomaistehtäviä ja sujuvoit-

taa liikennealan sääntelyä. Pyrkimyksenä on myös edesauttaa liikenteeseen liittyvän tiedon hyödyntämistä uusien digitaalisten palveluiden kehitystyön tukena. Yhtiöittämisellä parannetaan myös toiminnan taloudellista tehokkuutta ja kannattavuutta sekä lisätään toiminnan ja hinnoittelun läpinäkyvyyttä.

Operatiivinen liikenteenohjaustoiminta jatkuu yhtiöittämisen yhteydessä keskeytyksettä ja siten, että toiminnan laatu, luotettavuus ja turvallisuus varmistetaan muutoksessa ja sen jälkeen. Tavoitteena on, etteivät viranomaisten käyttämien liikenteenohjauspalveluiden kustannukset yhtiöittämisen seurauksena nouse.

Liikenneviraston yhtiöitettävässä liikenteenohjaustoiminnossa 31.12.2018 työskentelevä henkilöstö siirtyy tehtäviensä mukana perustettavan yhtiön palvelukseen 1.1.2019 alkaen työ sopimus suhteeseen liikkeenluovutuksen ehdoin. Siirtyvän henkilöstön määräksi arvioidaan valmistelutyön tässä vaiheessa noin 150-180 henkilöä.

Liikenteenohjaustoimintojen yhtiöittämisen jatkotyössä määritellään perustuslain 124 §:n mukaiset merkittävää julkisen vallan käyttöä sisältävät tehtävät, joita voi perustuslain mukaan hoitaa vain viranomainen.

Uusi liikenteenohjausyhtiö ja nykyiset valtion liikenteenohjausyhtiöt Air Navigation Services Finland Oy ja Finrail Oy muodostavat vuoden 2019 alussa konsernin, jossa tytäryhtiöt vastaavat liikennemuotokohtaisesti liikenteenohjauspalveluista. Yhtiöiden yhteiset palvelut järjestetään keskitetysti konsernitasolla. ■

Lisätietoja:

Ylijohtaja Juhapekka Ristola,
puh. 0400 788 530

• Teksti: ylikonemestari, kouluttaja Jukka Kauppinen, AEL •

Suomen merimieskirkon toimintaa ulkomailla vuonna 2017

Suomen merimieskirkolla on kiinteää ja jatkuvaa toimintaa Hampurissa, Rotterdammassa, Brysselissä ja Lontoossa. Antwerpenissa, Luxembourgiissa, Lyypekissä ja Ateenassa järjestetään tarvittaessa liikkuvaa toimintaa.

LONTON MERIMIESKIRKKO ON TOIMIVA JA ERITTÄIN SUOSITTU

Lontoon merimieskirkko on valmistunut vuonna 1958. Suomalainen arkkitehti Cyril Sjöström Mardall on suunnitellut selkeän, valoisan ja hyvin toimivan kokonaisuuden. Rakennus on tekniikan osalta peruskorjattu vuonna 2006.



Kuvassa pastori Marjaana Härkönen ja ylikonemestari Jukka Kauppinen Lontoon merimieskirkossa.

Merimieskirkon suosituin kerho on Pallero-kerho lapsille vanhempineen. Joulumyyjäisissä on 5 päivän aikana 15 000 kävijää, joissa suurin osa on Englannissa asuvia suomalaisia. Merimieskirkolla on Iso-Britannian paras sauna, joka on erittäin suosittu.

LONTON MERIMIESKIRKKO ON OIVA MAJOITUSPAIKKA Merimieskirkolle voidaan normaalisti majoittaa 25 henkilö ker-

Trafikverkets trafikledningsfunktioner bolagiseras

De trafikledningsfunktioner som gäller väg-, sjö- och järnvägstrafiken och som för närvarande sköts vid Trafikverket ombildas till ett statligt aktiebolag som inleder sin verksamhet den 1 januari 2019. Regeringens finanspolitiska ministerutskott beslutade vid sitt möte den 13 juni att trafikledningsfunktionerna vid Trafikverket ska bolagiseras. Ägarstyrningen av det helt statsägda specialuppgiftsbolaget hör till kommunikationsministeriets ansvarsområde.

I fortsättningen kommer Trafikverket att upphandla trafikledningstjänster av det bolag som ska bildas. Samtidigt tydliggörs relationen mellan Trafikverket och Finrail Oy, alltså det bolag som redan nu svarar för trafikledningen på järnvägarna.

Bolagiseringen av trafikledningsfunktionerna är ett svar på de ändringar som digitaliseringen, tjänstefieringen, automatiseringen och den ökade betydelsen av information innebär. På detta sätt skapas också förutsättningar för en ökad kundorientering.

Syftet är att konkretisera de myndig-

hetsuppgifter som hänför sig till verksamheten och att se till att regleringen inom trafik och transport blir smidigare. Avsikten är också att främja utnyttjandet av transportdata som stöd vid utvecklingen av nya digitala tjänster. Bolagiseringen bidrar även till ökad ekonomisk effektivitet och lönsamhet samt till större öppenhet i verksamheten och prissättningen.

I samband med bolagiseringen fortsätter den operativa trafikledningsverksamheten utan avbrott och så att verksamheten är garanterad med avseende på kvalitet, tillförlitlighet och säkerhet såväl under övergångsperioden som efter den. Målet är att kostnaderna för de trafikledningstjänster som myndigheterna använder inte ska stiga till följd av bolagiseringen.

De anställda som den 31 december 2018 arbetar med de av Trafikverkets trafikledningsfunktioner som bolagiseras övergår den 1 januari 2019 i arbetsavtalsförhållande hos det nya bolag som bildas på de villkor som gäller överlåtelse av rörelse. I detta skede av beredningen upps-

kattar man att cirka 150–180 anställda kommer att överföras till det nya bolaget.

I den fortsatta beredningen av bolagiseringen av trafikledningsfunktionerna kommer man att definiera vilka uppgifter som i enlighet med 124 § i grundlagen innebär betydande utövning av offentlig makt och som enligt grundlagen endast kan anföras en myndighet.

Det nya trafikledningsbolaget och de nuvarande statliga trafikledningsbolagen Air Navigation Services Finland Oy och Finrail Oy bildar från och med ingången av 2019 en koncern där dotterbolagen svarar för trafikledningstjänsterna enligt respektive transportslag. Bolagens gemensamma tjänster centraliseras på koncernnivå. ■

Ytterligare information:

Juhapekka Ristola, överdirektör,
tfn 0400 788 530

rallaan, tarvittaessa enemminkin. Vuosittain on keskimäärin 3 000 yöpymistä. Yksi yö kuuden hengen huoneessa maksaa tällä hetkellä 29 puntaa per yöpyjä.

Lontoon merimieskirkolta on 400 metriä matkaa Thames-joen rantaan. Entiset satama- ja telakka-alueet on muutettu asuinalueiksi. Asunnot ovat kalliita, ja paikalliset pyrkivät monipuoliseen asujarakenteeseen. Yhteisöllisyys on asukkaille tärkeää, elämäntapa vaikutti kylämaiselta. Kahdensadan metrin kauppamatkalla kuuli puhetta seitsemällä kielellä.

MERIMIESKIRKKO PALVELEE SIELLÄ, MISSÄ SITÄ TARVITAAN

Merimiehiä kirkolla tapaa harvoin, sillä satamat ovat kaukana ja laivat lyhyen aikaa satamassa. Merimieskirkko vie aina pyydettyä palvelunsa laivalle.

Merimieskirkon tärkein tehtävä tänä päivänä on toimia paikkana, jossa Iso-Britanniassa asuvat suomalaiset voivat keskustella, kun he ovat kohdanneet vastoin käymisiä, esimerkiksi avioeron, läheisen kuoleman tai työttömyyden. Jo pelkkä tieto merimieskirkosta, paikasta jossa voi keskustella, auttaa monia. Itse keskusteluja ei tarvitse aina edes käydä.

AIKAA KESKUSTELLA, AJATELLA JA RAUHOITTUA

Merimieskirkolla majoittuvan on helppo saada keskusteluyhteys toisiin siellä majoittuviin. Kirkolla kuuli monta mielenkiintoista

asiaa, joita ei tavalliseen hotelliin majoittuessaan kuulisi. Parasta Lontoon merimieskirkossa on mielestäni se, että televisiota ei avata kuin pyydettyä. Kukaan ei pyytänyt avaamaan televisiota viikon aikana, jonka merimieskirkolla majoituin. Tunne oli kuin luostarissa, missä ei edes ole televisiota. Ajatteluun vapautui hyvää aikaa. Pystyin keskittymään ja miettimään, mitä hyvää voin toisten ihmisten hyväksi tehdä. Elämä on kuin peili: Sitä saa mitä antaa.

AEL KOULUTTAA YLIKONEMESTAREITA, ALIKONEMESTAREITA JA KONEENHOITAJIA

- Alikonemestarin ja koneenhoitajan koulutus alkaa Varkaudessa 10.10.2017 ja Helsingissä 14.11.2017
- Höyry- ja lauhdejärjestelmien häiriötilanteet -kurssi järjestetään Bremenissä, Saksassa 29.–30.11.2017
- Ylikonemestarin koulutus alkaa tammikuussa 2018
- Voimalaitosten vesienkäsittely -kurssi pidetään Helsingissä 8.–9.2.2018
- Teollisuuden poltinjärjestelmät – huolto ja kunnossapito, perusteet pidetään Helsingissä 13.2.2017
- Höyryturbiinikoulutus järjestetään Helsingissä 6.–7.3.2018 ■

Lisätietoja koulutuksista

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

Merenkulun vuosi on sujunut turvallisesti Suomen aluevesillä

Merenkulun turvallisuuden tila Suomen aluevesillä ja suomalaisilla aluksilla on viime vuosina ollut hyvä ja vakaa. Vakavia merionnettomuuksia ei vuoden 2017 ensimmäisen puolen vuoden aikana sattunut.

Vuoden 2017 ensimmäisen puolen vuoden aikana Trafin tietoon tuli 18 Suomen vesialueilla tapahtunutta onnettomuutta, joista kymmenen on sattunut suomalaisille aluksille. Vastaavana aikana viime vuonna sattui 11 onnettomuutta, joista 8 suomalaisaluksille.

– Kokonaisuutena suomalaisen merenkulun turvallisuuden tilaa voidaan pitää vakaana ja hyvänä, toteaa merenkulkujohtaja **Tuomas Routa**.

Trafi on vastaanottanut tammi-kesäkuun aikana yhteensä 20 merionnettomuusilmoitusta. Lukuun sisältyy suomalaisille aluksille tapahtuneet onnettomuudet Suomen aluevesillä sekä ulkomailla. Li-

säksi lukuun sisältyy ulkomaalaisille tapahtuneet onnettomuudet Suomen aluevesillä.

Onnettomuuksia suomalaisille aluksille ulkomailla tapahtui Trafin tulleen tiedon mukaan vain kaksi kappaletta. Edellisen viiden vuoden vaihteluväli on ollut 1–5 onnettomuutta.

SUOMELLA ON HYVÄ MAINE SATAMAVALTOTARKASTUKSISSA

Tämän vuoden aikana tammi-kesäkuussa suomalaisia aluksia ei pysäytetty satamavaltiotarkastuksissa. Suomalaisiin aluksiin on kohdistunut tarkastuksia suhteessa saman verran kuin edellisinä vuosina. Ulkomaisia aluksia on suomalaisissa satamissa tarkastettu 129 vuoden 2017 kesäkuun loppuun mennessä. Myöskään ulkomaisia aluksia ei pysäytetty kesäkuun loppuun mennessä.

Vuonna 2016 suomalaisiin aluksiin

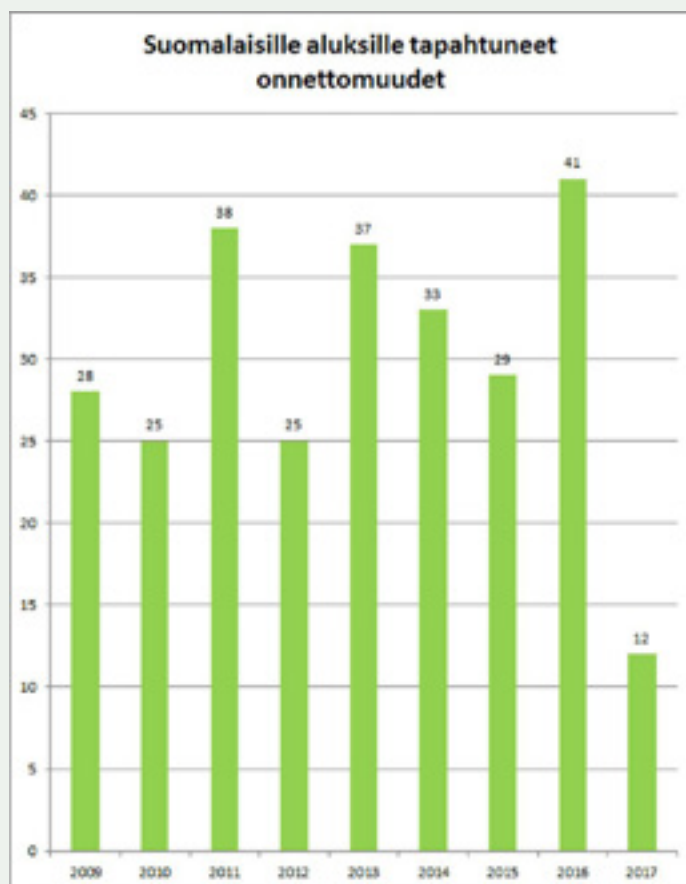
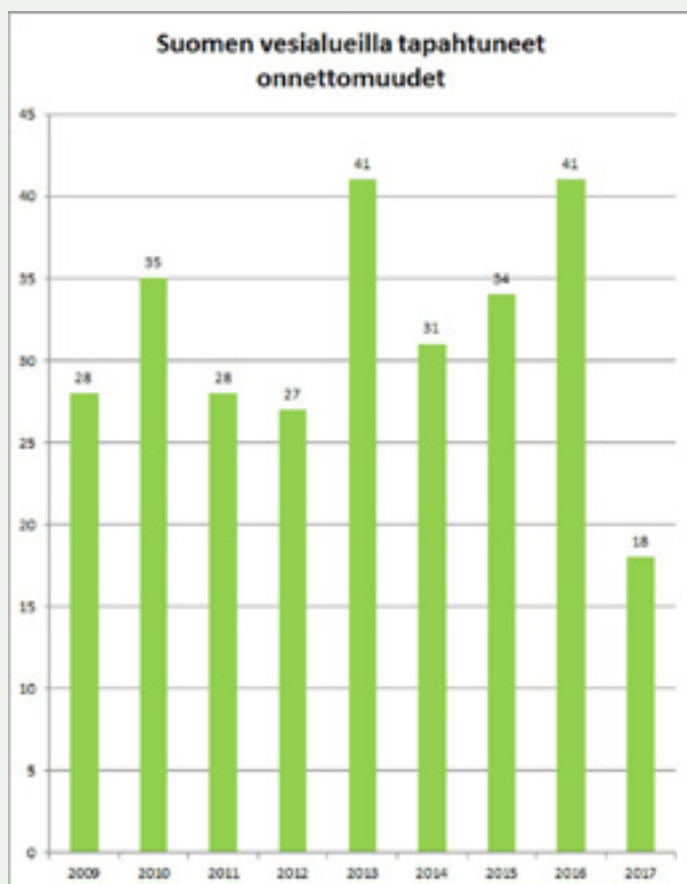
tehtiin satamavaltiotarkastuksien Pariisin yhteistyöpöytäkirjan Paris MoU:n jäsenvaltioissa 136 satamavaltiotarkastusta (104 alukselle). Näissä satamavaltiotarkastuksissa pysäytettiin neljä suomalaista alusta. Suomi kuuluu Paris MoU:n valkoi-sella listalla lippuvaltioiden välisessä vertailussa sijalle 18 (2016).

Satamavaltiotarkastus eli Port State Control muodostaa kansainvälisen valvontajärjestelmän, jonka piirissä ovat satamavaltioiden satamissa tai ankkuripaikoilla käyvät ulkomaalaiset alukset. ■

Lisätietoja:

merenkulkujohtaja Tuomas Routa,
puh. 029 5346 456, tuomas.routa@trafi.fi

Mittari	Kehitys vuosina 2009–2017	Tilanne 2017 Q2
Merenkulun turvallisuustaso	Suomen merenkulun turvallisuuden nykytila on vakaa ja hyvä. Vuoden 2017 kesäkuun loppuun mennessä tapahtui 20 onnettomuutta, mitä voidaan pitää aiempiin vuosiin verrattuna normaalina määränä. Vaikka onnettomuuksia tapahtuu, onnettomuudet ovat olleet seurauksiltaan lieviä.	2017 ei suuria onnettomuuksia.
Suomalaisille aluksille tapahtuneet onnettomuudet.	2015=29, vuotuinen vaihteluväli 25–38. 2016=41	Q1=7 onnettomuutta Q2=5
Suomen vesialueilla tapahtuneet onnettomuudet.	2015=34, vuotuinen vaihteluväli 27–41. 2016=41,	Q1=12 onnettomuutta Q2=6
Suomalaisille aluksille Suomen vesialueilla tapahtuneet onnettomuudet.	2015=23, vuotuinen vaihteluväli 21–30. 2016=36	Q1=7 onnettomuutta Q2=3
Ulkomailla pysäytettyjen suomalaisten alusten määrä.	2015=0, vuotuinen vaihteluväli 0–3. 2016=5 Suomalaisiin aluksiin (64kpl) on tehty Paris MoU:n jäsenvaltioissa 67 satamavaltiotarkastusta vuoden 2017 tammi-kesäkuun aikana. Tehdyissä satamavaltiotarkastuksissa suomalaisille aluksille on annettu yhteensä 94 huomautusta.	Q1=0 pysäytystä Q2=0 pysäytystä
Vesiliikenteessä kuolleet.	2015=40, vuotuinen vaihteluväli 40–63. 2016=48 Vuodesta toiseen kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien pääsyy vesillä on pienen veneen kaatuminen tai kallistuma, jonka seurauksena on jouduttu veteen eikä ole kyetty pelastautumaan.	2017 Tammi-huhtikuu ennakkotieto vesiliikenteessä kuolleita on 2.



Merionnettomuudet Q2 2017

Merenkulun turvallisuuden tila Suomen aluevesillä ja suomalaisilla aluksilla on viime vuosina ollut hyvä ja vakaa. Vakavia merionnettomuuksia ei vuoden 2017 ensimmäisen puolen vuoden aikana sattunut.

Tämän vuoden aikana suomalaisia aluksia ei ole pysäytetty satamavaltiotarkastuksissa. Suomalaisiin aluksiin on kohdistunut tarkastuksia suhteessa saman verran kuin edellisinä vuosina. Suomi kuuluu Paris MoU:n virallisella listalla parhaiden eli valkoisten lippuvaltioiden joukkoon. Sijoituksemme on eri lippuvaltioiden välisessä vertailussa vuonna 2016; 18. Sijoitus on heikentynyt muutaman sijan viime vuodesta.

Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi on vastaanottanut tammi-kesäkuun aikana 20 merionnettomuusilmoitusta. Lukuun sisältyy suomalaisille aluksille tapahtuneet onnettomuudet Suomen aluevesillä sekä ulkomailla. Lisäksi lukuun sisältyy ulkomaalaisille tapahtuneet onnettomuudet Suomen aluevesillä. Edellisen viiden vuoden aikana merionnettomuuksien määrä tammi-kesäkuussa ovat vaihdelleet 13–24 välillä. Tähän mennessä onnetto-

muudet ovat olleet vakavuudeltaan lieviä eikä ihmishenkiä tai loukkaantumisia ole tapahtunut onnettomuuksien seurauksena. Kokonaisuutena suomalaisen merenkulun turvallisuuden tilaa voidaan pitää vakaana ja hyvänä.

Vuoden 2017 ensimmäisen puolen vuoden aikana Trafin tietoon tuli 18 Suomen vesialueilla tapahtunutta onnettomuutta. Vastaavana aikana viime vuonna sattui 11 onnettomuutta. Suomalaisille aluksille tapahtuneita näistä oli 10 (2016 tammi-kesäkuu 8 onnettomuutta). Satamakäyntien tai suomalaisten alusten määrät ovat hiukan nousseet tarkastelujaksolla.

Onnettomuuksia suomalaisille aluksille ulkomailla tapahtui Trafin tulleen tiedon mukaan vain 2 kappaletta. Edellisen viiden vuoden vaihteluväli on ollut 1–5 onnettomuutta.

Noin kymmenen vuoden aikasarjalla tarkasteluna Suomen aluevesillä tapahtuu vuosittain noin 27–41 onnettomuutta. Vuosittainen vaihtelu merionnettomuuksien määrässä on ollut voimakastakin, mutta lukumäärä ei yksistään kerro turvallisuuden tilan kehityksestä, koska vaihtelu on satunnaista. ■

Ett säkert år inom sjöfarten på Finlands territorialvatten

Säkerheten inom sjöfarten på Finlands territorialvatten och bland finländska fartyg har varit god och stabil under de senaste åren. Inga allvarliga sjöolyckor har inträffat under det första halvåret 2017.

Under det första halvåret 2017 fick Trafi kännedom om 18 olyckor som inträffat på Finlands vattenområden. Tio av dessa har drabbat finländska fartyg. Under motsvarande tid i fjol inträffade 11 olyckor, av vilka åtta gällde finländska fartyg.

– I sin helhet kan säkerheten inom den finska sjöfarten betraktas som stabil och god, konstaterar sjöfartsdirektör **Tuomas Routa**.

Under januari–juni har Trafi tagit emot sammanlagt 20 anmälningar om sjöolyckor. Dessa omfattar olyckor som drabbat finländska fartyg på Finlands territorialvatten och utomlands. Även olyckor som drabbat utländska fartyg på Finlands terri-

torialvatten är inberäknade.

Enligt de uppgifter som Trafi har fått har det endast skett två olyckor som gällt finländska fartyg utomlands. Variationssbredden under de senaste fem åren har varit 1–5 olyckor.

Hittills har olyckorna varit lindriga och inte krävt människoliv eller skador till följd av olyckorna. Under de fem föregående åren har antalet sjöolyckor i januari–juni varierat mellan 13 och 24. ■

Finland har ett gott rykte i hamnstatskontrollerna

Under januari–juni i år stoppades inga finländska fartyg i hamnstatskontroller. Proportionellt har ett lika stort antal finländska fartyg granskats som under tidigare år.

Före utgången av juni 2017 granskades 129 utländska fartyg i finländska hamnar. Under perioden fram till utgången av juni har utländska fartyg inte heller stoppats.

År 2016 utfördes 136 hamnstatskontroller på finländska far-

tyg i länder som är part i samförståndsavtalet om hamnstatskontroll Paris MoU (på 104 fartyg). I dessa hamnstatskontroller stoppades fyra finländska fartyg. Finland är på 18:e plats i en jämförelse mellan flaggstater på Paris MoU:s vita lista (2016).

Hamnstatskontroll eller Port State Control utgör ett internationellt övervakningssystem som berör utländska fartyg som angör en hamn eller ankarplats i hamnstaterna. ■

ENERGIATietoA ENGLANNIKSI 2017

Tilastokeskus on julkaissut uuden taskukokoisen kirjan Energy in Finland – Pocketbook 2017.

Tiivis tietopaketti sisältää energia-alan keskeisimpiä tilastotietoja taulukoina ja graafisina kuvioina.

Energy in Finland -julkaisu sisältää tietoja muun muassa energian kokonaiskulutuksesta, uusiutuviista energialähteistä, sähköstä, lämmityksestä, teollisuudesta, energiatuotteiden tuonnista ja viennistä sekä ilmapäästöistä. Mukana on myös kansainvälistä vertailutietoa.

Julkaisu ilmestyy ainoastaan englanninkielisenä. Energy in Finland – Pocketbook 2017, Tilastokeskus. Hinta 5 euroa. Julkaisu on tilattavissa Edita Publishing Oy:n asiakaspalvelusta 020 450 05 tai Editan verkkokirjakaupasta.

Julkaisu löytyy Tilastokeskuksen verkkosivuilta myös pdf-versiona.



Sinä ja autosi olette arvokkaita



Turvasta saat
suorastaan ylellisen
kattavan Liittokaskon ja
uuden liikennevakuutuksen,
sillä jokainen kuski ansaitsee
reilua turvaa.

Liittokaskon laaja sijaisautoetu

takaa käyttöösi vara-auton
jopa tunnissa, kun oma
ajopelisi saa kohtalokkaan
kolhun kesken matkan tai
simahtaa teknisen vian takia.

Uuden
liikennevakuutuksen
maksimibonus on nyt

80 %

**Poikkea toimistollamme, soita tai tutustu
reiluihin vakuutuksiimme osoitteessa turva.fi**

IMO-PÄÄTÖS:

Painolastivesien käsittelylaitteiston asennukselle kahden vuoden lisäaika

Alusten painolastivesien mukana kulkeutuvien haitallisten vieraslajien leviämisen estämiseksi annettu kansainvälinen painolastivesiyleissopimus tulee voimaan 8.9.2017. Heinäkuun alussa 2017 Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) hyväksyttiin päivitetty aikataulu painolastivesikäsittelylaitteistojen asennukselle (B-3 sääntö). Osalle aluksista tuli painolastivesien käsittelylaitteiston asentamiseen kahden vuoden lisäaika.

Syyskuussa voimaan tuleva kansainvälinen painolastivesiyleissopimus edellyttää kansainvälisen liikenteen aluksilta painolastiveden käsittelyä. Heti voimaantulon jälkeen yleissopimus edellyttää aluksilta painolastiveden vaihtoa. Itämerellä painolastiveden vaihdon edellytykset eivät täyty ja mitään erityistoimenpiteitä ei tarvitse tehdä vesien käsittelemiseksi ennen aluskohtaista käsittelylaitteiston asennusta.

IMOssa nyt päätetyn aikataulun perusteella aluksiin, joilla IOPP-todistuksen uusintakatsastus on 8.9.2017–8.9.2019, pitää asentaa käsittelylaitteisto viimeistään ennen kuin alukselle suoritetaan toinen IOPP-uusintakatsastus yleissopimuksen voimaantulon jälkeen. Lisäajan saamiseksi edellytetään lisäksi, että alukselle ei ole suoritettu IOPP-uusintakatsastusta 8.9.2014–8.9.2017. Muihin aluksiin pitää asentaa käsittelylaitteisto

50-V JUHLAKOKOUS

Keväällä 1967 valmistuneet KOTekom K-160 Konemestari-luokan oppilaat viettivät 50-v juhlakokousta Lahdessa m/s Ilo-nalla.



Alh.vas: Pekka Friberg, Keijo Tikka, Martti Liimatainen, Kalevi Piensoho, Ahti Hoikkala
Takarivissä vas. Tapani Purola, Pekka Nygren, Jouko Ruusunen, Oiva Sundberg, Seppo Suurhaasko, Juha Orttenvuori, Risto Parviainen
Poissa: Tapani Jalkanen, Seppo Karhu, Tapani Oksanen

**I WANT YOU
FOR OUR FLEET**

**NEAREST RECRUITING STATION
www.godbyshipping.fi**

viimeistään ennen kuin alukselle suoritetaan ensimmäinen IOPP-uusintakatsastus yleissopimuksen voimaantulon jälkeen. Päätöksen seurauksena asennukset tulevat jakautumaan tasaisesti vuosille 2022–2024.

ALUKSILLE JOUSTOA MYÖS PAINOLASTIVESISUUNNITELMAN HYVÄKSYNTÄÄN

Painolastivesiyleissopimuksen voimaantulo edellyttää kansainvälisen liikenteen alukselta Trafin tai luokituslaitoksen hy-

väksymän painolastivesisuunnitelman. Trafi soveltaa painolastivesisuunnitelman hyväksymisessä ja painolastivesitodistuskirjan myöntämisessä IMO:n ohjetta BWM.2/Circ.40. Ohjeen mukaan alukselle voidaan myöntää katsastuksen perusteella painolastivesitodistuskirja vaikka aluksella ei olisi hyväksyttyä painolastivesisuunnitelmaa. Edellytykset todistuskirjan myöntämiselle tässä tapauksessa ovat seuraavat:

1. Aluksen todistuskirjan voimassaolo on merkitty alkavaksi 8.9.2017.

2. Aluksen painolastivesisuunnitelma on lähetetty hyväksyttäväksi ja aluksella on tästä todistuksena hallinnon tai luokituslaitoksen myöntämä lausunto.
3. Suunnitelman hyväksymiseen on yleissopimuksen voimaantulon jälkeen aikaa kolme kuukautta. ■

Lisätietoja:

erityisasiantuntija Ville-Veikko Intovuori, ville-veikko.intovuori (at) trafi.fi

VARUSTAMO: Huolehdi nämä asiat kuntoon ennen painolastivesiyleissopimuksen voimaantuloa 8.9.2017

Alusten painolastivesien ja sedimenttien valvontaa ja käsittelyä koskeva yleissopimus tulee kansainvälisesti voimaan 8.9.2017. Sopimuksen tarkoituksena on ehkäistä haitallisten vieraslajien leviäminen alusten painolastiveden välityksellä.

Painolastivesiyleissopimus kieltää kansainvälisen liikenteen aluksilta käsittelemättömän painolastiveden ja sedimentin purkamisen mereen. Kansainvälisessä liikenteessä olevalle alukselle on asennettava painolastivesien käsittelylaitteisto painolastivesiyleissopimuksen voimaantulon jälkeiseen ensimmäiseen IOPP-todistuksen uusintaan mennessä.

PAINOLASTIVESIYLEISSOPIMUKSEN TULLESSA VOIMAAN ENSI SYYSKUUSSA PITÄÄ ALUKSILLA KUITENKIN OLLA SEURAAVAT ASIAT VALMIINA:

1. Painolastivesisuunnitelma, joka pitää olla joko luokituslaitoksen tai Trafin hyväksymä.
2. Painolastivesipäiväkirja, joka on yleissopimuksen mallipohjan mukainen.
3. Katsastuksen perusteella myönnettävä painolastivesitodistuskirja (vain yli 400 bruttovetoisuuden aluksilla, jotka kuuluvat yleissopimuksen soveltamisalaan).

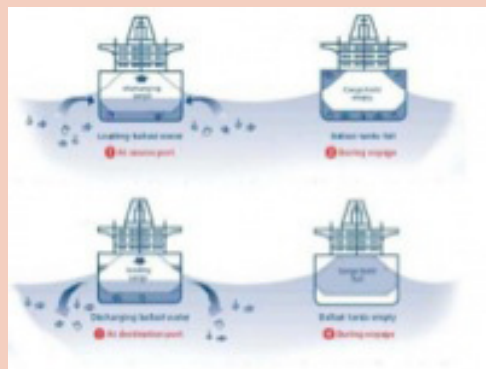
MUISTA MYÖS PAINOLASTIVEDEN VAIHTOKIELTO ITÄMERELLÄ

Yleissopimuksen voimaantulon jälkeen, ennen käsittelylaitteiston asennusta, pitää aluksen vaihtaa painolastivesi avo-

merellä. Painolastivesi pitää vaihtaa silloin, kun etäisyys lähimmästä maasta on vähintään 50 merimailia ja veden syvyys vähintään 200 metriä.

Itämerellä painolastiveden vaihto ei ole käytännössä mahdollista. Itämeren valtiot ovatkin Itämeren merellisen ympäristön suojelukomissiossa (HELCOM) päättäneet, että Itämeren suojelemiseksi alueella ei vaihdeta painolastivettä. Samoin Itämeren maat ovat HELCOMissa tehneet tulkinnan, että mitään erityistoimenpiteitä ei tarvitse tehdä vesien käsittelemiseksi ennen käsittelylaitteiston asennusta. Tämä tulkinta on vahvistettu myös Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa. ■

Lähde:Trafi



STTK:

Työnantajien halukkuus edistää yhteistoimintaa työpaikoilla vähentynyt

Puutteet tiedonsaannissa ja heikot vaikutusmahdollisuudet vaivaavat yhä edelleen työpaikoilla, käy ilmi STTK:n henkilöstön edustajille tekemästä kyselystä. Työelämä on suurten muutosten keskellä työn sisältöjen, työtapojen ja osaamistarpeiden muuttuessa. Kyselyn tuloksista on kuitenkin nähtävissä, että työelämän muutosten edellyttämää kehittämistä ei tehdä työpaikoilla yhdessä.

– Työpaikoilla on uudistumishalukkuutta ja valmiutta, mutta tuottavuuden kasvua ei tavoitella yhdessä ja yhteinen päämääräkin unohtuu. Henkilöstön osaamista ja näkemyksiä ei oteta huomioon päätösten valmistelussa ja työpaikan kehittämisessä edelleenkin riittävästi, toteaa STTK:n johtaja **Katarina Murto**.

STTK on tuonut voimakkaasti esille tarpeen edistää johtamista, työhyvinvointia ja osaamista työpaikoilla. Työhyvinvoinnin ja työn sujuvuuden edistäminen ovat kuitenkin kyselyn tulosten mukaan vuosien varrella pysyneet ennallaan. Palkkausjärjestelmien kehittämisessäkin on menty reilusti alaspäin.

– Henkilöstön edustajien mukaan työnantajien kiinnostus laadukkaaseen yhteistoimintaan on selvästi vähentynyt. Työyhteisöjen kehittämiseen yhdessä ei Suomessa panosteta niin paljon kuin muuttuvassa työelämässä ja yhä lisääntyvässä globaalissa kilpailussa pitäisi. Uudet

ideat syntyvät ja kehittäminen tapahtuu vain avoimessa ja luottamuksellisessa ilmapiirissä henkilöstön osaamista hyödyntämällä, toteaa Murto.

HENKILÖSTÖN EDUSTAJIEN ASEMAA ON VAHVISTETTAVA

Vaikka panostus paikalliseen sopimiseen on kasvanut, niin henkilöstön edustajien todelliset vaikutusmahdollisuudet ovat heikentyneet. Lisäksi neuvottelemisen vie yhä enemmän henkilöstön edustajien aikaa. Henkilöstön edustajien aseman vahvistaminen on yksi STTK:n hallituksen linjaamista yhteisistä tavoitteista tulevalle sopimuskierrokselle.

– Henkilöstön pitäminen tietoisena työpaikan taloudellisesta tai toiminnallisesta tilanteesta on heikentynyt ja nyt saatu tulos oli alhaisin vuoden 2009 jälkeen. Tiedon panttaus ei lisää luottamusta eikä työntekijöiden motivaatiota tai sitoutumista työpaikkaan. Se ei myöskään tue paikallisen sopimisen edistämistä millään tavoin. Henkilöstön edustajien asemaa, erityisesti tiedonsaantia, ajankäyttöä ja koulutusta on vahvistettava, jotta heillä on riittävät mahdollisuudet toimia työpaikoilla, vaatii Murto.

STTK on esittänyt yhteistoimintalainsäädännön kokonaisuudistusta, jossa säädetään riittävät oikeudet ja velvollisuudet sille, että työnantajalla ja henkilöstöl-

lä on yhteinen päämäärä saada työpaikka menestymään ja tuottavuus kasvuun. Tämä tarkoittaa muun muassa parempaa tiedonsaantia, henkilöstön osallistamista sekä työhyvinvoinnin ja jatkuvan ammatillisen osaamisen kehittämistä.

Yhteistoimintalainsäädännön uudistaminen on välttämätöntä, jotta työpaikkojen tuottavuus saadaan vahvempaan kasvuun. Hallituksella on oivallinen paikka käynnistää valmistelu budjettiriihessä ja osoittaa, että sillä on aito tahto ja tarve työelämän kehittämiseen ja tuottavuuskasvuun.

STTK:n Henkilöstön edustaja -barometri julkaistiin nyt viidennen kerran. Kahden vuoden välein tehtävään kyselyyn vastasi 1534 STTK:laista luottamusmiestä ja työsuojeluvaltuutettua. Vastaajista puolet työskentelee yksityisellä sektorilla ja puolet julkisella sektorilla sekä yleishyödyllisissä yhteisöissä. Vastaajien työpaikoista 58 % on alle 250 hengen työpaikkoja. ■

Lisätietoja:

Katarina Murto, johtaja, STTK,

puh. 050 568 9188

Erkki Auvinen, työympäristöasiantuntija, STTK,
puh. 040 545 0631

Boken IAKTTAGET FRÅN BYSSAN

Finns nu till salu!

Inhandla ditt exemplar i
närmaste bokhandel eller
direkt av författaren
krister.martell@aland.net



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

Maailman suurin kokonaan sähkökäyttöinen alus aloittaa liikennöinnin

HH Ferries varustamon vuonna 1991 rakennettu alus Tycho Brahe aloittaa elo-kuun lopussa liikennöinnin kokonaan sähköön voimalla. Alus hoitaa matkustaja- ja autolauttaliikennettä Ruotsin Helsingborgin ja Tanskan Helsingörin välillä. Laivaan mahtuu yhteensä noin 1 100 kpl matkustajia ja 238 ajoneuvoa, ja laivaan Aluksen dieselmoottori toimii jatkossa vain vararatkaisuna. ABB toimesta on suunniteltu ja toimitettu aluksen sähköjärjestelmä ja sen liitäntä maaverkkoon. EU:n innovaatiovaroilla projektia on tuettu 12 miljoonalla eurolla. ■



(Bild: HH Ferries)

Världens största helt eldrivna fartyg i trafik

Vid slutet på denna månad kommer HH Ferries år 1991 byggda fartyg Tycho Brahe att vara helt eldriven och blir därmed världens största helt eldrivna fartyg. Fartyg är i trafik mellan Helsingborg och Helsingör. Dieselmotorn som blir kvar på båten kommer normalt att endast fungera som en reservlösning. Fartygets eldriftssystem och anslutningen till landström har levererats av ABB. Projektet har bl.a. finansierats med över 12 miljoner euro via innovationsmedel från EU. ■

Svenskt och finskt samarbete kring storskalig batteriproduktion

Nyckeln till ett koldioxidneutralt samhälle är elektrifiering och lagring av förnybar energi, menar Northvolt, som just nu går vidare med åtta svenska samt två finska kommuner/ kommunsamarbeten för att hitta den optimala platsen för storskalig batteriproduktion.

Åtta svenska kommuner: Göteborg, Gävle, Luleå, Malmö, Mariefstad-Skövde, Norrköping, Skellefteå och Västerås, är med i samtalen kring var fabriken ska byggas. Även Kotka-Hamina och Vasa i Finland är med i beslutet.

– Vi står inför en unik möjlighet att bygga upp en ny industri som bidrar till att påskynda omställningen till ett fossilfritt samhälle, som samtidigt bidrar till att skapa utveckling, tillväxt och tusentals nya jobb. Vi har pratat med ett fyrtiotal kommuner och går nu in i djupare samtal med åtta svenska och två finska kommuner. Det är en process med högt tempo, vilket är helt nödvändigt för att vi ska kunna inta en ledande roll på den europeiska marknaden, säger Peter Carlsson, vd för Northvolt.

Projektet präglas av exceptionellt höga fysiska krav enligt Northvolt samt krav på logistiska förutsättningar som närhet till hamn, tågförbindelser och internationell flygplats. ■

Källa: Energinyheter.se

Arctialla on ilo kutsua kaikki Arctiasta ja sen edeltäjä-organisaatioista eläköityneet, maa- tai merihenkilöstössä palvelleet yhteiseen

Niin murtuivat jäät -tapahtumaan

9.11.2017 klo 12-17

Wanha Satama, A-sali, Pikku Satamakatu 3-5, Helsinki

Ohjelmassa jäänmurron historiaa, nykypäivää ja ajatuksia tulevasta sekä tilaisuus tavata entisiä työkavereita.

Aloitamme lounaalla klo 12. Päiväkahvien päätteeksi lähdemme katsomaan, miltä Arctian jäänmurtajilla näyttää tänään.

Kaikkia osoitetietoja ei ole enää saatavillamme, joten toivomme, että välität kutsun eteenpäin niille, joiden tiedät jäänmurtajilla palvelle.

Ilmoittauduthan ystävällisesti 26.10. mennessä:

assaritiimi@arctia.fi

Pyydämme, että mainitset nimesi, aluksen/alukset, joilla olet palvellut sekä mahdolliset ruokarajoitteet.

Lämpimästi tervetuloa!

Tero Vauraste

Toimitusjohtaja

Arctia Oy



Työttömien työnhakijoiden määrä väheni kesäkuussa



Työ- ja elinkeinotoimistoissa oli kesäkuun lopussa yhteensä 320 100 työtöntä työnhakijaa. Se on 46 000 vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Työttömien työnhakijoiden määrä lisääntyi edellisestä kuusta 28 600:lla. Tiedot ilmenevät työ- ja elinkeinoministeriön Työllisyyskatsauksesta.

Pitkäaikaistyöttömiä eli yhdenjaksoisesti vähintään vuoden työttömänä työnhakijana olleita oli 105 900, mikä on 21 000 vähemmän kuin vuotta aikaisemmin. Yli 50-vuotiaita työttömiä työnhakijoita oli 113 600 eli 14 600 vähemmän kuin edellisenä vuonna samaan aikaan.

Nuoria alle 25-vuotiaita työttömiä työnhakijoita oli 8 400 vähemmän kuin edellisen vuoden kesäkuussa eli yhteensä 45 800. Nuorten työttömyydestä päättyi ennen kolmen kuukauden työttömyyttä tammi-kesäkuussa keskimäärin 63,1 prosenttia, mikä on 2,6 prosenttiyksikköä enemmän kuin vuotta aikaisemmin.

UUSIEN AVOIMIEN TYÖPAIKKOJEN MÄÄRÄ LISÄÄNTYI

Uusia avoimia työpaikkoja ilmoitettiin TE-toimistoihin kesäkuun aikana 44 100 eli 4 900 enemmän kuin edellisen vuoden kesäkuussa. Kaikkiaan TE-toimistoissa oli kesäkuussa avoinna 85 000 työpaikkaa, mikä on 10 000 enemmän kuin vuosi sitten.

Koko maassa oli lomautettuna kesäkuun lopussa 21 300 henkilöä, mikä on 9 700 vähemmän kuin edellisenä vuonna vastaavaan aikaan. Kokoaikaisesti lomautettuja oli yhteensä 12 600 henkilöä, mikä on 8 000 vähemmän kuin edellisen vuoden kesäkuussa.

Työnantajien ennakoilmoitukset tulevista lomautuksista ovat vähentyneet. Ennakoilmoitusten mukaan on mahdollista, että 1 200 henkilöä lomautetaan lähitulevaisuudessa, mikä on 700 vähemmän kuin vuosi sitten. Tulevien lomautusten määrä laski toukokuusta kesäkuuhun myös 700:lla.

Aktivointiasteeseen laskettavissa palveluissa oli kesäkuun lopussa 108 300 henkilöä, mikä on 400 enemmän kuin vuotta aikaisemmin. Näitä palveluita ovat esimerkiksi palkkatuki, työvoimakoulutus, työkokeilu ja omaehtoinen opiskelu.

TILASTOKESKUS: TYÖTTÖMYYSASTE 8,9 PROSENTTIA

Tilastokeskuksen työvoimatutkimuksen mukaan työllisiä oli kesäkuussa 15 000 enemmän kuin vuotta aiemmin. Työllisyysaste oli 72,5 prosenttia, mikä on 0,5 prosenttiyksikköä korkeampi kuin edellisen vuoden kesäkuussa. Työvoimatutkimuksen mukaan työttömiä oli 250 000, mikä oli 14 000 vähemmän kuin vuosi sitten. Työttömyysaste oli 8,9 prosenttia eli 0,5 prosenttiyksikköä matalampi kuin vuotta aiemmin.

TYÖNVÄLITYSTILASTON JA TYÖVOIMATUTKIMUKSEN KESKEISET EROT

Tiedot perustuvat työ- ja elinkeinoministeriön Työnvälitystilastoon ja tulevien lomautusten erillisseurantaan, sekä Tilastokeskuksen työvoimatutkimukseen. TEM:n Työnvälitystilaston lähteenä on TE-toimistojen asiakasrekisteri, kun taas Tilastokeskuksen työvoimatutkimus on otostutkimus.

TEM:n Työnvälitystilastossa työttömyyden määritelmänä on, ettei henkilöllä ole työsuhdetta eikä hän työllisty yritystoiminnassa. Lisäksi Työnvälitystilastossa kokoaikaisesti lomautetut luetaan työttömiin, mutta päätoimisia opiskelijoita ei. Tilastokeskuksen Työvoimatutkimuksen työttömyyden määritelmä on tiukempi: se edellyttää työttömiltä aktiivista työnhakua edeltävien 4 viikon aikana ja valmiutta ottaa työtä vastaan seuraavien 2 viikon aikana. Kansainvälisesti vertailukelpoisena Tilastokeskuksen työvoimatutkimus tuottaa viralliset työttömyysluvut. ■

Lisätiedot:

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



• Teksti: Päivi Saarinen •

KONEPÄÄLLYSTÖLIITON PERUSKURSSI TAMPEREELLA

Suomen Konepäällystöliitto järjesti uutuuskurssina luottamusmiesten peruskurssin Tampereella 27.–28.4.2017.

Kurssi oli suosittu ja sille osallistui 27 luottamusmiestä, joista viisi oli uusia luottamusmiehiä.

Kuvassa oleva Fortum Naantalien uusi luottamusmies **Tero Rantanen** (36 v.) on aloittanut varsinaisen luottamusmiestehtävänsä vasta huhtikuun alusta, joten kurssi tuli sopivasti luottamusmiesuran alkuun. Tero ehti toimia hetken varaluottamusmiehenä ennen siirtymistä varsinaiseksi luottamusmieheksi.

Antalet arbetslösa arbetssökande minskade i juni



Vid arbets- och näringsbyråerna fanns det i slutet av juni sammanlagt 320 100 arbetslösa arbetssökande. Det är 46 000 färre än ett år tidigare. Från föregående månad ökade antalet arbetslösa arbetssökande med 28 600. Uppgifterna framgår av arbets- och näringsministeriets sysselsättningsöversikt.

Antalet långtidsarbetslösa, dvs. personer som varit arbetslösa arbetssökande utan avbrott i minst ett år, uppgick till 105 900, vilket är 21 000 färre än ett år tidigare. Antalet arbetslösa arbetssökande som fyllt 50 år uppgick till 113 600, dvs. 14 600 färre än vid samma tidpunkt i fjol.

Antalet unga arbetslösa arbetssökande som var under 25 år uppgick till 8 400 färre än i juni i fjol, dvs. sammanlagt 45 800. I januari–juni avslutades i genomsnitt 63,1 procent av arbetslöshetsperioderna för unga personer innan arbetslösheten varat i tre månader, vilket är 2,6 procentenheter mer än ett år tidigare.

ANTALET NYA LEDIGA JOBB ÖKADE

Till arbets- och näringsbyråerna anmäldes under juni månad 44 100 nya lediga jobb, dvs. 4 900 fler än i juni i fjol. Allt som allt fanns det i juni 85 000 lediga jobb vid arbets- och näringsbyråerna, vilket är 10 000 fler än för ett år sedan.

I slutet av juni fanns det i hela landet 21 300 permitterade, vilket är 9 700 färre än vid motsvarande tidpunkt i fjol. Antalet permitterade på heltid var sammanlagt 12 600, vilket är 8 000 färre än i juni i fjol.

Antalet förhandsmeddelanden om kommande permitteringar

från arbetsgivare har minskat. Utifrån förhandsmeddelandena är det möjligt att 1 200 personer kommer att permitteras inom den närmaste framtiden, vilket är 700 färre än för ett år sedan. Antalet kommande permitteringar minskade också med 700 från maj till juni.

I slutet av juni deltog 108 300 personer i service som räknas in i aktiveringsgraden, vilket är 400 fler än ett år tidigare. Sådan service är till exempel lönesubvention, arbetskraftsutbildning, arbetsprövning och frivilliga studier.

STATISTIKCENTRALEN: ARBETSLÖSHETSGRADEN 8,9 PROCENT

Enligt Statistikcentralens arbetskraftsundersökning fanns det i juni 15 000 flera sysselsatta än ett år tidigare. Sysselsättningsgraden var 72,5 procent, dvs. 0,5 procentenheter högre än i juni i fjol. Enligt arbetskraftsundersökningen uppgick antalet arbetslösa till 250 000, vilket är 14 000 färre än för ett år sedan. Arbetslöshetsgraden var 8,9 procent, dvs. 0,5 procentenheter lägre än ett år tidigare.

CENTRALA SKILLNADER

MELLAN ARBETSFÖRMEDLINGS-STATISTIKEN OCH ARBETSKRAFTSUNDERSÖKNINGEN

Uppgifterna baserar sig på arbets- och näringsministeriets arbetsförmedlingsstatistik och separata uppföljning av kommande permitteringar samt Statistikcentralens arbetskraftsundersökning. Källan för arbets- och näringsministeriets arbetsförmedlingsstatistik är arbets- och näringsbyråernas kundregister, medan Statistikcentralens arbetskraftsundersökning är en urvalsundersökning.

I arbets- och näringsministeriets arbetsförmedlingsstatistik är definitionen på arbetslöshet att personen inte har något anställningsförhållande och inte är sysselsatt i företagsverksamhet. I arbetsförmedlingsstatistiken räknas dessutom de heltidspermitterade in i de arbetslösa, men de heltidsstuderande räknas inte in. I Statistikcentralens arbetskraftsundersökning är definitionen av arbetslöshet striktare: det förutsätts att arbetslösa aktivt sökt arbete under de föregående 4 veckorna och är beredda att ta emot arbete under de följande 2 veckorna. Statistikcentralens internationellt sett jämförbara arbetskraftsundersökning producerar de officiella arbetslöshetssiffrorna.

Ytterligare upplysningar:

konsultative tjänstemannen Petri Syvänen, ANM, tfn 029 504 8050

TERO ON ALOITTANUT TYÖT FORTUMILLA VUONNA 2013.

Terolle luottamusmiestehtävät ovat vielä ns. ”hyppy tunte-mattomaan” ja uusi asia joka vaatii asioiden opettelua. Teron mielestä peruskurssista on ollut hyötyä asiallisesti ja hänen mielestään on ollut hyvin tärkeää tutustua kollegoihin ja verkostoitua. Tällöin voi tarvittaessa olla yhteydessä kollegoihin ja kysellä neuvoja ja käytäntöjä muualta. ■

OIKEUSTAPAUKSIA • RÄTTSFALL

KKO:2017:55	
Työsopimus	Diarinumero S2015/615
Määräaikainen työsopimus	
Työn tarjoamis- ja koulutusvelvollisuus	Antopäivä 11.8.2017

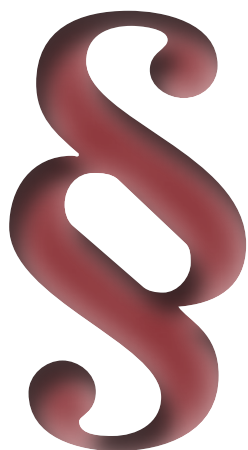
H oli työskennellyt 3.3.2003–31.12.2011 kuntayhtymän palveluksessa yhtäjaksoisesti 16 määräaikaisessa työsuhteessa sosiaalityöntekijänä. Hänellä ei ollut sosiaalihuollon ammatillisen henkilöstön kelpoisuusvaatimuksista annetun lain mukaista kelpoisuutta tehtävään. Kuntayhtymällä katsottiin olleen lailliset perusteet solmia työsopimuksia H:n kanssa toistuvasti määräaikaisina.

Korkeimman oikeuden tuomiosta ilmenevillä perusteilla katsottiin, että kuntayhtymä oli laiminlyönyt työn tarjoamis- ja koulutusvelvollisuutensa asiassa. Kun se oli päättänyt työsopimuksen työsopimuslaisia säädettyjen perusteiden vastaisesti, se velvoitettiin maksamaan H:lle korvausta työsopimuksen perusteettomasta päättämisestä. ■

KKO:2017:37	
Työsopimus	Diarinumero S2015/262
Määräaikainen työsopimus	
Pysyvä työvoiman tarve	Antopäivä 8.6.2017

X Oy ja A olivat tehneet puitesopimuksen, jossa oli sovittu tarvittaessa työhön kutsuttavan työntekijän työsopimusten ehdoista. Tämän jälkeen A oli työskennellyt yhtiössä eri pituisia ajanjaksoja puolentoista vuoden aikana.

Korkeimman oikeuden tuomiosta ilmenevillä perusteilla katsottiin, että puitesopimus ei ollut sopimus toistaiseksi voimassa olevasta työsuhteesta ja että X Oy:llä oli ollut työsopimuslaisia tarkoitettua perustellut syyt solmia työsopimuksia A:n kanssa määräaikaisina eikä sen työvoiman tarvetta ollut pidettävä pysyvänä. ■



HD:2017:55	
Arbetsavtal	Diariennr: S2015/615
Arbetsavtal för viss tid	
Skyldighet att erbjuda arbete och ordna utbildning	Givet: 11.8.2017

H hade oavbrutet under tiden 3.3.2003–31.12.2011 arbetat som socialarbetare anställd hos en samkommun i 16 anställningsförhållanden för viss tid. H hade inte behörighet för uppgiften enligt lagen om behörighetsvillkor för yrkesutbildad personal inom socialvården. Samkommunen ansågs ha haft lagliga skäl för att ingå arbetsavtalen med H upprepade gånger för viss tid.

Av de skäl som framgår av domen ansåg Högsta domstolen att samkommunen hade försummat sin skyldighet i fallet att erbjuda arbete och utbildning. Eftersom samkommunen hade avslutat arbetsavtalet i strid med de grunder som föreskrivs i arbetsavtalslagen, förpliktades den att betala ersättning till H för ogrundad uppsägning av arbetsavtalet. ■

HD:2017:37	
Arbetsavtal	Diariennr: S2015/262
Arbetsavtal för viss tid	
Behov av permanent arbetskraft	Givet 8.6.2017

X Ab och A hade ingått ett ramavtal med överenskommelse om villkoren i arbetsavtal för arbetstagare som kallades till arbete efter behov. Därefter hade A arbetat i bolaget i olika långa perioder under ett och ett halvt års tid.

Av de skäl som framgår av domen ansåg Högsta domstolen att ramavtalet inte var ett avtal om ett arbetsförhållande som gäller tills vidare och att X Ab hade haft i arbetsavtalslagen avsedd grundad anledning att ingå arbetsavtalen med A för viss tid och att bolagets behov av arbetskraft inte skulle anses vara permanent. ■

Suomi toisena

Suomi sijoittui kakkoseksi cleantech-alan kasvuyritysten innovatiivisuutta mittaavassa selvityksessä. Kärkeen kiilasi Tanska, kolmannen sijan vei Ruotsi.

Pohjoismaat veivät kärkisijat WWF:n ja Gleantech Groupin selvityksessä, jossa kartoitettiin cleantech-alan yritysten mahdollisuuksia 40 maassa. Suomi sijoittui toiseksi myös vuonna 2014 tehdyssä vastaavassa kartoituksessa.

Tänä vuonna Global Cleantech Innovation Index -selvityksessä painotettiin erityisesti energiatehokkuutta ja liikennesektoria. Sen lisäksi pisteitä sai esimerkiksi uusiutuvan energian mahdollisuuksista sekä yritysten verkostoitumis- ja rahoitusmahdollisuuksista.

Suomen menestystä selittävät etenkin kyky synnyttää varhaisen vaiheen innovaatioita, suuri patenttien määrä sekä pääomasijoitusten turvaaminen uusien liiketoimintojen tueksi. Tämän lisäksi Suomessa on runsaasti uusiutuvan energian

Satamien konttipunnitukset ovat lisänneet turvallisuutta aluksilla

Trafi on tehnyt tutkimuksen viime kesänä voimaan tulleen konttipunnitusmääräyksen vaikutuksista kuljetusketjuissa. Konttien punnituksesta on voitu osoittaa olevan merkittäviä hyötyjä mm. alusturvallisuudelle. Haittapuolena esiin nousi kustannusten kasvu.

Konttipunnitusten vaikuttavuustutkimuksen tarkoituksena oli arvioida, miten 1. heinäkuuta 2016 voimaantulleen konttipunnituksia koskevan SOLAS VGM-määräyksen soveltaminen on onnistunut ja minkälaisia vaikutuksia määräyksellä on ollut koko kuljetusketjussa.

Määräyksen antamisen taustalla olivat lukuisat onnettomuudet, jotka johtuivat siitä, että virheellisten tietojen takia yli- tai alipainoisia kontteja oli lastattu aluksiin. Määräyksen avulla pyritään varmistamaan, että aluksen lastauksen suunnittelussa käytetään todellisia massatietoja ja tätä kautta pyritään ennaltaehkäisemään mahdollisista yli- tai alipainoisista konteista aiheutuvia onnettomuuksia ja vahinkoja.

– Määräys näyttää toimineen toivotulla tavalla eikä satamissa ole nähty ennakkoon pelättyä konttikaaosta. Sen sijaan konttien kuljetukset näyttävät sujuneen vähintäänkin kohtuullisesti, sanoo erityisasiantuntija **Jouni Lappalainen** Trafista.

ALUSTURVALLISUUS PARANI, KUTEN MYÖS KONTTIEN KÄSITTELYN TURVALLISUUS

Tutkimuksessa löydettyistä hyödyistä merkittävin oli alusturvallisuuden paraneminen. Muita hyötyjä olivat konttien käsittelyn turvallisuuden paraneminen satamissa ja maakuljetuksissa, alusten lastauksen parempi tehokkuus ja hyötysuhde, lastaussuunnittelun helpottuminen ja tehokkuuden paraneminen muualla kuljetusketjussa.

– Tutkimuksessa löydetty hyödyt näyttäisivät olevan pysyviä ja pitkällä tähtäimellä näistä tulee olemaan hyötyä koko kuljetusketjulle, toteaa Lappalainen.

KUSTANNUKSET JA KULJETUSTEN VIIVÄSTYKSET MIETITYTTÄVÄT

Haittapuolena tutkimuksessa nostettiin esiin se, että määräyksen toimeenpano aiheutti investointeja mm. punnituskalustoon, tietojärjestelmiin ja tietoliikenteeseen. Lisäksi kustannuksia on tullut VGM-punnitusten palvelumaksuista sekä lisääntyneestä työn määrästä. Määräyksen vuoksi useille vastaajista on sattunut myös viivästyksiä konttien kuljetuksissa ja konttien kuljetus on ruuhkautunut joko satamassa tai tehtaalla konttien lähtöpaikassa. Viivästyksiä olivat aiheuttaneet myös tiedonkulun ongelmat.

KONKREETTISIA KEHITYSEHDOTUKSIA PUNNITUSTEN NOPEUTTAMISESTA OHJEISTUKSEN KEHITTÄMISEEN

Kyselytutkimuksessa tuotiin esille konkreettisia kehitys- ja parannusehdotuksia. Tällaisia olivat mm. satamassa tehtävien punnitusten nopeuttaminen ja closing-aikeiden lyhentäminen, konttien taarapainojen korjaaminen, toleranssien mahdollistaminen ja yksiselitteinen ohjeistus sekä tehokkaammat valvontatoimet ja selkeät sanktiot.

– Olemme tyytyväisiä, että tutkimuksessa nousi esiin näin runsaasti kehitysehdotuksia. Näiden toteuttamisessa olennaista on hyvä yhteistyö kuljetusketjun toimijoiden ja viranomaisten kesken, sanoo Lappalainen.

Konttipunnitusten SOLAS-määräyksen vaikuttavuustutkimuksen tuloksista järjestettiin 19.5.2017 seminaari, jonka aineisto julkaistaan Trafín nettisivuilla. ■

Lisätietoja:
erityisasiantuntija Jouni Lappalainen, p. 029 534 5297, jouni.lappalainen@trafi.fi, Twitterissä

40 maan cleantech-vertailussa

työpaikkoja. Suomen kanssa samantyyppisiä maita näiltä osin ovat Israel ja Kanada.

Suomen heikkouksia puolestaan ovat kyvyttömyys vetää puoleensa uusiutuvan energian investointeja. Tällä saralla Suomi sijoittuu kauas kärkisijoista, ja sitä huonommin pärjäsivät ainoastaan Venäjä, Kreikka ja Indonesia. Suomen kyky kaupallistaa ja viedä innovaatioita ulkomaille ovat verrattain heikolla tolalla.

Kaikesta huolimatta Suomen erinomainen sijoitus yhdessä muiden Pohjoismaiden kanssa antaa aihetta optimismiin.

– Pohjoismailla on edellytykset muodostua innovaatioiden Piilaaksoksi, jossa uudet teknologiat syntyvät, kehittyvät ja lähtevät maailmalle. Kannustamme päättäjiä poistamaan viimeisetkin pullonkaulat, joilla upeat suomalaiset cleantech-ratkaisut saataisiin sekä kotimaiseen että kansainväliseen käyttöön. Tämän lisäksi politiikan pitää tukea paremmin ulkomaisten

uusiutuvan energian investointien ankkuroimista Suomeen, WWF Suomen pääsihteeri **Liisa Rohweder** sanoo.

Ilmastonmuutoksen vastaisen työn määrä on kasvanut huomattavasti siitä, kun selvitys julkaistiin ensimmäistä kertaa vuonna 2012. Kaupungit, yritykset, valtiot ja sijoittajat ovat sitemmin lähteneet laajamittaisesti mukaan ilmastotalkoisiin.

– Jotta ilmastonmuutos voidaan pysäyttää tieteen vaatimalla nopeudella, tarvitsemme start-up-yhteisöjen keksintöjen räjähdysmäisen kasvupyrähdysten. Aikaa ei ole paljon, sillä koko energijärjestelmän tulisi olla fossiiliton vuosisadan keskivaiheilla. Tämä on normaali uudistumisnopeus huomioiden käytännössä jo huomenna, huomauttaa WWF Suomen ilmastosasiantuntija **Kaarina Kolle**. ■

Lisätietoja:
pääsihteeri Liisa Rohweder, puh. 040 840 7461, liisa.rohweder@wwf.fi



Finnjet-valssi:

Linjakas Finnjet, lennokas Finnjet! Kulku on nopeaa, meno koukeroton – Linjakas Finnjet, lennokas Finnjet! Hohtavan hopeaa vanavaahtosi on! (Sävellys ja sanat Kari Tuomisaari, laulettiin myös saksalaisin sanoin)

• Teksti: Bengt Karlsson •

Unohtumaton matkustajalaivahanke 1973–1977

Gts Finnjet – legenda, myötä- ja vastoinkäymiset

Matkustaja- autolautta *Finnjet* rakennettiin Wärtsilän Helsingin telakalla Enso-Gutzeit Oy:n tilaamana vuodesta 1973 ja Finnlines-varustamon käyttöön; sen kastetilaisuus ja toimitus tapahtui 28.4.1977. Neitsytmatkansa se teki 13. toukokuuta 1977 suunnitellulle reitilleen, pääkaupungistamme Saksan Travemündeen. Finnjet oli maailmassa ensimmäinen matkustajalaiva jossa moottoreina kaasuturbiinit, niitä oli aikaisemmin asennettu vain muutamiin sota-aluksiin Amerikassa.

Muistellaan nyt tämän ainutlaatuisen kaasuturbiinaluksen vaiheita suunnitteluprojektista Itämerenkulkijaksi. Toteamme myös että siitäkin on jo 10 vuotta, kun tämä ”meidän” Finnjetimme ja silloin *Kingdom*-nimisenä – suuntasi viimeiselle matkalleen romutusrannalle Intiaan. Mutta gts Finnjet ei hevin unohdu: Muistot, kansalliset ylpeydentunteet ja ne merimatkat.

– Finnlines juhli 15.toukokuuta Helsingissä ms Finnmaidilla 70-vuotista arvokasta varustamo- toimintaansa. Juhlatilaisuudessa muisteltiin Finnjettiä toteamalla

myös, että kyllä se sittenkin taitaa olla Finnlinesin laivoista legendaarisin, vaikka viimeiset vuodet seilasi Silja Line-väreissä (1987–2006).

Konepäällikkö Haapasen Finnjet. ”Veikko Haapaselle” syyskuu vuonna 1975 on yksi elämän merkkivuokausista; tuolloin suunnittelujohtaja DI **Olavi Pyykkönen** kutsui hänet Finnlinesin konttoriin Korkeavuorenkadulla, löi kasan mappeja pöytään ja tokaisi että alahan lukea, sillä pian vastaat Itämeren ensimmäisestä kaasuturbiinikäyttöisen matkustajalaivan koneesta” (sitaatti *Finjet Magazine* 1997). Haapanen jatkoi kuitenkin vielä tovin ms *Finn-Amerilla* ennenkuin lopullisesti siirtyi telakalle vaativiin valvontatehtäviin: Hänestä tuli Finnjetin ensimmäinen konepäällikkö. Hän muistelee samaisessa PR-julkaisussa, 20 vuotta Finnjetillä oltuaan, että kaasuturbiinit olivat lopullisesti vienneet hänet mukanaan.

”En voi enää muuta ajatellakaan, sillä mäntämoottorit eivät näiden vuosien jälkeen jaksa kiinnostaa. Ensimmäisen vuoden aikana apunamme oli kaksi taikuumestaria turbiinin valmistajalta (Pratt

&Whitney, USA). Käyttökokemustahan itsellämme ei voinut olla, asiat tuli opitua kantapään kautta. Konemiehistön merkitystä ei voi korostaa liikaa, sillä Finnjetin kaltaisen aluksen kuljettaminen vaatii pätevän ja hyvän miehistön”.

”Iso-Masa” Saarikankaan Finnjet. Finnlinesin piirissä selvitettiin uutta matkustajalaivaa Saksan reitille ja Finnjet-projekti sai alkunsa 1960–1970 luvun taitteessa. Näin vuorineuvos **Martin Saarikangas** joka silloin toimi telakalla suunnittelu- ja koeajopäällikkönä on muistellut ainutlaatuista laivahanketta: – Tutkimme ainakin 30 erilaista konevaihtoehtoa, mutta lopulta kaasuturbiinit osoittautuivat kaikkein edullisimmiksi, keveimmiksi ja vähiten tilaa vieviksi ratkaisuksi alukselle, jonka oli määrä ylittää 30 solmun nopeuksiin.

– Vastaava dieselvaihtoehto olisi vaatinut paljon suuremman laivan, josta olisi pitänyt tehdä 20 metriä pidempi. Sitä paitsi dieselin olisi pitänyt kehittää 90 000 hevosvoimaa, kun kaasuturbiinit selvisivät 20 000 hevosvoimaa pienemällä teholla. Sellainen laiva olisi ollut n.



Veikko Haapanen oli Finnjetin ensimmäinen konepäällikkö.



Mainontaa vuosilta 1975 ja 1976.

FAKTA FINNJETIN LOPPU

- Kesäkuussa 2006 alus siirtyi New Orleansista Bahamalle myytäväksi.
- 2007 alus myytiin SeaContainers Shipin (mm. Silja Line) kokurssipe sältä amerikkalaisyhtiölle. Suomessa suunnitelma aluksen muuttamisesta hotellilaivaksi Turkuun epäonnistui.
- Tammikuussa 2008 Finnjet kastettiin Da Vinciksi ja siirrettiin Italiaan.
- Toukokuussa 2008 se myytiin jälleen ja sai nimen Kingdom ennen matkaa Intiaan.
- Keväällä pysähdyksissä Saudi-Arabian edustalla. Syksyllä romutusrannikolla Intiassa.

20 % kalliimpi. Perinteiseltä laivalta kes- ti neljä vuorokautta ajaa Helsingistä Tra- vemünde ja takaisin. Tarkoituksena oli kuitenkin nyt rakentaa laiva joka taittaisi matkan alle vuorokaudessa ja jonka kään- töaika olisi vain 2 tuntia. Näin edestakai- nen matka voitaisiin tehdä kahdessa vu- orokaudessa; keskinopeudella 29,7 solmua. Martin Saarikangas toteaa *Navigators*-leh- dessä nro1/17 myös, että koeajolla Finnjet kulki 31,17 solmun nopeudella.

Polttoainetalous oli alusta alkaen pe- ruskysymys, ”Pitää muistaa että öljyn barrelihinta oli koko sodan jälkeisen ajan ollut puoli dollaria. Herkkyyssana- lyysissä laskin eri hintavaihtoehtoja sen mukaan, että öljy kallistuisi 10-, 20- tai 30-kertaisesti, siis jopa 30 dollariin tyn- nyriltä. Markkinoilla oli pientä värinää vuoden 1973 lopussa. Kaikki osapuolet pitivät tällaista kehitystä epätodennäköi- senä. Ensimmäinen öljykriisi kuitenkin tuli ja lopulta kävikin niin, että Finnje- tin luovutuksen aikoina 1977 raakaöljy maksoi 18 dollaria tynnyriltä”. Saarika- ngas lisää, että joka tapauksessa Finnjetin tilaussopimus allekirjoitettiin Wärtsilän ja Enso-Gutzeitin välillä kolmen vuoden suunnittelutyön jälkeen 5.12.1973; myös

Pratt&Whitneyn Boeingin Jumbojetis- tä tutut jetit olivat ainoa Finnjetille laa- tuunkäyvä vaihtoehto.

Kun kaukana Suomessa oli rakennet- tu maailman suurin ja nopein matkusta- ja-autolautta gts Finnjet, se ei ainoastaan herättänyt kansallista ylpeyttä vaan he- rätti myös kansainvälisen mediakentän, esimerkiksi suuri sanomalehti The Times omisti 28. huhtikuuta aiheelle peräti kol- me sivua. No riittihän aiheesta raportoi- tavaa: – 213 metriä pitkä, 1 686 matkus- tajaa ja ennenkaikkea 30 solmua, vähän ylikin! Samana huhtikuun aamuna Uu- den Suomen lukijoille tipahti postiluukusta peräti 40-sivuinen Finnjet-extra. Ilta-Sanomien oli ristinyt Finnjetin ”Suomen Concordeksi” ja lisäsi että sopiihan sitä toki lentokoneeseen verrata olivathan kaasuturbiinimoottorit peräisin DC-8:n suihkukoneesta. – Länsi-Saksassa Finnjet vasta katseita keräsi. Travemündessä ensimmäisen koematkan aikana satama- sa vastassa olleet 5 000 katsojaa innostui- vat niin että antoivat laivalle lempini- men: Itämeren Porsche.

– Meille suomalaisille Finnjet tarjosi palveluineen upean merimatkan, nopean meritien Eurooppaan – sillan länteen!

Energiakriisi kuitenkin paheni ja koi- tuikin Finnjetin kohtaloksi! Finnjethän tilattiin ennen syksyn energiakriisiä 1973; kun se sitten tuli liikenteeseen polttoöl- jyn hinta oli moninkertaistunut. Täydellä teholla ajaessaan kaasuturbiinit kulut- tivat polttoöljyn erikoisesta 300 litraa minuutissa. Varustamossa ei iloitettu ja Enso-Gutzeitin tileissä näkyi miinusta. Oli toimittava nopeasti, ja tammikuussa 1981 Finnjet siirtyi sitten Hietalahden tel- lakalle jossa turbiinien rinnalle asennet- tiin 15 500 hv:n dieselsähköiset pääko- neet ja päädyttiin 18 solmun nopeuteen tulevana talviaikoina. Polttoainemenot saatiinkin pienennettyä. Finnjet myy- tiin kuitenkin Effoalle (FÅA/SHO, Hki) ja laiva siirtyi Silja Linen käyttöön kesä- kuussa 1986. Kuitenkin upean Finnjetin taru alkoi olla lopussa: Ei se Siljallekaan mikään rahasampo ollut, ja huhtikuussa 2004 se kiinnittyi viimeisen kerran Ka- tajanokan laituriin, olihan se sinnitellyt Helsinki–Travemünde-reitillään vielä ko- ko 1990-luvun. Virolainen Tallink Group osti Silja Linen kesällä 2006. Finnjet ei si- sältynyt kauppaan. ■



Passenger RoRo Cargo Ferry

• Text: Bengt Karlsson •

Oförglömligt skeppsbygge 1973–1977

Gts Finnjet – legend, i med- och motvind

Passagerar-bilfärjan *Finnjet* byggdes på Wärtsilä Sandvikens skeppsvarv i Helsingfors, beställd av Enso-Gutzeit Oy/Ab 1973 för att sättas i trafik för Finnlignes-rederiet. Dopceremonin och leveransen applåderades 28.4.1977. Jungfruresan på den planerade rutten, från huvudstaden till Travemünde i Tyskland gjorde hon den 23 maj samma år. Ett helt fantastiskt fartyg hade nu sett dagens ljus. Så skimrande var aldrig havet och Finnjet var det första passagerarfartyget i världen med gasturbinmaskineri, sådana motorer hade tidigare endast installerats i några amerikanska krigsfartyg.

Ödesmättad blev "vår" Finnjet dock redan för 10 år sedan då hon som "Kingdom" satte sin sista kursdragning mot skrotningsstranden i Indien. Gts Finnjet glömmes man inte i första taget: "The flying Finn"! Finnlignes kunde i våras fira 70 år av värdefull rederiverksamhet. Vid jubileumsfesten i Hfors, ombord på ms Finnmaid 15 maj fastslogs vid många glada bord att av de många Finnlignes-fartygen är det väl ändå så, att Finnjet är den

mest legendariska trots att hon de sista åren på Östersjön seglade i Silja Lines-färger (1987–2006).

Maskinchef Haapanens Finnjet. "För **Veikko Haapanen** har september-månaden 1975 blivit oförglömlig. Då ringdes han upp av **DI Olavi Pyykkönen** och blev ombedd att komma till Finnlignes-kontoret på Högbergsgatan; väl där tog Pyykkönen fram en mängd mappar och tilllade fryntligt att nu är det dags att börja läsa, för snart har du ansvaret för Östersjöns första gasturbindrivna passagerarfartygets maskineri" (citat *Finnjet Magazine* 1997). Haapanen fortsatte ännu en tid på ms *Finn-Amer* förrän han stationerade sig på skeppsvarvet för de krävande övervakningsuppgifterna: Han blev gts Finnjets första maskinchef. Veikko Haapanen ihågkommer i samma publikation efter 20 år på Finnjet att gasturbinerna slutgiltigt tagit honom helt.

– "Jag kan inte ens tänka annat än gasturbiner, kolvmotorer intresserar mig inte efter alla dessa år. Under det första året var två garantimästare från tillver-

karen (Pratt&Withney,USA) med oss. Själv kunde vi ju inte ha någon efarenhet av turbinhanteringen, nu gällde det att lyssna och lära sig. Våra maskinisters betydelse måste absolut understrykas; att föra ett fartyg som Finnjet krävde en kompetent och bra maskinbesättning".

"Iso-Masa" Saarikangas Finnjet. I kretsen kring Finnlignes klargjordes förutsättningarna för Tyskland-trafiken och Finnjet-projektet påbörjades strax före 1970. Sådär har bergsrådet **Martin Saarikangas**, som då var Wärtsilä H:forsvarvets planerings- och provturschef, ihågkommit detta unika fartygsbygge: – "Vi undersökte åtminstone trettio olika motorval, men slutligen visade det sig att gasturbinalternativet var det förmånligaste, vägde minst och tog minsta möjliga utrymme då målsättningen var att fartyget skulle nå en hastighet av 30 knop. Dieselmotorer hade krävt ett betydligt större fartyg och då blivit 20 m längre. Dessutom hade dieslarna haft att alstra 90 000 hästkrafter, när gasturbinerna klarade det med 20 000 hkr mindre effekt. Ett sådant fartyg hade



Gts Finlines för Finnlines-rederiet 1977_1985.

FAKTA FINNJET

- 2006 Juni fr. New Orleans till Bahama för försäljning.
- 2007 fr. Seacontainer Ltds (Silja) konkursbo till bolag i USA.
I Finland planer på inköp till hotell i Åbo.
- 2008. Jan. såld till Italien döps till Da Vinci.
- Säljs och döps till Kingdom för resa till Indien.
- Under våren förankrad vid Saudi-Arabiens kust.
- På hösten till skrotnings- strand i Indien.

dessutom blivit 20 % dyrare. De tidigare passagerarfartygen på Tyskland-traden behövde 4 dygn Hfors–Travemünde t/r. Nu var det meningen att bygga en passagerar-bilfärja som klarade resan på 2 dygn och med en vändningstid på 2 timmar. Medelhastigheten då 29,5 knop. Martin Saarikangas tillägger i tidskriften Navigator nr. 1/17 också, att Finnjet på provturer gjorde 31,17 knop.

Bränsle-ekonomin var en grundläggande fråga från första början: "Kom ihåg att oljans barrelnpris alla år efter kriget hållit sig vid en halv dollar. I mina sensibilitetsanalyser räknade jag med priser som var 10-, 20-, eller 30-gånger högre, t.o.m. ett pris på 30 dollar/tunna. På marknaden fanns en viss oro i slutet av 1973. Samtliga parter ansåg dock en dylik utveckling osannolik. Den första oljekrisen inträffade dock, och när sedan Finnjet levererades 1977 kostade råoljan 18 dollar/tunna". Martin Saarikangas tillägger att trots detta faktum undertecknades gts-fartygsbygget mellan Wärtsilä och Enso-Gutzeit efter 3 års planering, den 5.12.1973.

När man "långt borta" i Finland hade byggt världens största och snabbaste bil-passagerarfärja gts Finnjet, väckte hon inte enbart nationell stolthet utan minns även den internationella mediavärlden. Exempelvis stora The Times gav den 28 april läsarna hela 3 sidor om vidundret till havs. Det fanns ju mycket att rapportera: – 213 meter lång, 1 686 passagerare och framförallt 30 knop, ja till och med lite mera! Samma april-morgon fick Uusi Suomis läsare genom postluckan en Finnjet-bilaga på hela fyrtio sidor. Ilta-Sanomat hade döpt henne till "Finlands Concorde" och tillade att jämförelsen var god då gasturbinerna var från DC-8 jetflygplan. Tyskarnas intresse inte att förglömmas: Under Finnjets första provtur till Travemünde mottogs hon i hamnen av 5 000 begeistrade nyfikna, där erhöill hon snabbt smeknamnet "Östersjöns Porsche". För oss finländare hade nu en snabb sjöväg till Europa öppnats – en bro västerut!

I energikrisens kölvatten följde det oundvikliga, som skulle bli Finnjets öde och slut. Finnjet hade ju beställts före

höstens energikris 1973 och när hon kom i trafik hade oljepriset mångdubblats. Med fullt pådrag förbrukade gasturbinmaskineriet bränslen i specialblandning 300 liter i minuten. På rederikontoret gladdes man inte och Enso-Gutzeits redovisning visade alarmerande minustecken. Den uppkomna situationen måste absolut åtgärdas och i januari 1981 styrde Finnjet till Sandvikens skeppsdocka och erhöill där, i samförstånd med gasturbinerna, ett diesel-elektriskt huvudmaskineri på 15 500 hkr. Nu skulle hon hålla 18 knop vintertid, och visst minskade bränsleförbrukningen. Finnjet såldes därefter till Effoa(FÅA) och trafiken hanterades av Silja Line från juni 1986. Men Finnjets stora saga var all: För inte blev hon en vinstmaskin för Silja heller och i april 2004 förtöjdes hon för sista gången vid Skatuddens kajplats i Helsingfors. Plikttroget hade Finnjet ändå slitit hela 1990-talet på sin rutt till Travemünde. Sommaren 2006 köpte estniska Tallink Group hela Silja Lines verksamhet. Finnjet ingick inte i affären.■

VUOSI ALKANUT VAUHDIIKKAASTI MERELLÄ:

Tavarankuljetukset jatkavat kasvuaan ja Viroon suuntasi ensimmäistä kertaa enemmän matkustajia kuin Ruotsiin

Ulkomaan meriliikenteen vienti- ja tuontikuljetukset kasvoivat tammi-kesäkuussa edellisen vuoden vastaavaan ajankohtaan verrattuna. Myös matkustajaliikenteen määrät lisääntyivät. Kasvua oli erityisesti Viron matkustajaliikenteen määrässä, joka ohitti nyt ensimmäistä kertaa Ruotsiin suuntautuvan matkustajaliikenteen määrän.

Ulkomaan meriliikenteen vientikuljetukset kasvoivat 5,5 prosenttia ja tuonnissa oli kasvua 3,1 prosenttia vuoteen 2016 verrattuna. Viennin kasvu johtui sahataran, lannoitteiden, malmin ja rikasteiden kuljetusten lisääntymisestä. Tuonnin 3,1 prosentin kasvu johtui lisääntyneistä raakaöljyn, raakamineraalien ja kappale-tavaran kuljetuksista.

Kauttakulkuliikenne Suomen satamien kautta kasvoi 22,5 prosenttia eli 843 000 tonnia vuoteen 2016 verrattuna. Kauttakulkuliikenne lisääntyi erityisesti Kokkolan satamassa, jossa rautapelletin transito-vienti kasvoi peräti 641 000 tonnia.

Kaikkiaan ulkomailta Suomen satamiin saapuneita aluksia oli kesäkuun loppuun mennessä 15 103 kappaletta. Alusten määrä kasvoi 2,6 prosenttia viime vuoteen verrattuna.

VIRO OHITTI RUOTSIN

MATKUSTAJAMÄÄRISSÄ MERELLÄ

Ulkomaan meriliikenteen matkustajamäärät kasvoivat 2,2 prosenttia vuoden 2016 vastaavaan ajankohtaan verrattuna. Kasvua oli erityisesti Viron matkusta-

jaliikenteessä, joka kasvoi 4,2 prosenttia. Matkustajien kokonaismäärä ulkomaan meriliikenteessä oli 8,65 miljoonaa.

Viron osuus ulkomaan meriliikenteen matkustajien kokonaismäärästä oli 48,1 prosenttia ja Ruotsin osuus 46,1 prosenttia. Viroon suuntautuva matkustajaliikenne on ollut kasvussa 1990-luvulta lähtien ja nyt ensimmäistä kertaa vuodesta 1980 alkaneen tilastointihistorian aikana matkustajaliikennettä on enemmän Viroon kuin Ruotsiin. ■

Lisätietoa

Liikennevirasto, Vesa Lasaroff,
puh. 029 534 3946

EN FARTFYLLD BÖRJAN PÅ ÅRET TILL SJÖSS:

Godstransporterna fortsätter öka och för första gången reste fler passagerare till Estland än till Sverige

Iutrikes sjöfart fortsatte ökningen av export- och importtransporterna under januari-juni jämfört med motsvarande tidsperiod året innan. Ökningen gällde också passagerartrafiken. Särskilt mycket ökade passagerartrafiken till Estland. För första gången reste ett större antal passagerare till Estland än till Sverige.

Exporttransporterna inom utrikes sjöfart ökade med 5,5 procent och importtransporterna med 3,1 procent jämfört med 2016. Ökningen inom exporten berodde på att transporterna av sågvirke, gödsel, malmer och anrikad malm ökade. Importens ökning på 3,1 procent berodde på att transporterna av råolja, obearbetade mineraler och styckegods ökade.

Transittrafiken via finska hamnar ökade med 22,5 procent, dvs. 843 000 ton jämfört med 2016. Inom transittrafiken fick Karleby hamn ett särskilt uppsving, då transitexporten av järnmalm pellets ökade med hela 641 000 ton.

Antalet anlöp till finska hamnar från utlandet uppgick totalt till 15 103 fram till slutet av juni. Fartygens antal ökade med 2,6 procent jämfört med året innan.

FÖR FÖRSTA GÅNGEN RESTE FLER PASSAGERARE SJÖVÄGEN TILL ESTLAND ÄN TILL SVERIGE

I utrikes sjöfart ökade antalet passagerare med 2,2 procent jämfört med motsvarande tidsperiod 2016. Särskilt ökade passa-

gerartrafiken till Estland, 4,2 procent. Det totala antalet passagerare inom utrikes sjöfart uppgick till 8,65 miljoner.

Inom utrikes sjöfart var Estlands andel av det totala antalet passagerare 48,1 procent och Sveriges andel 46,1 procent. Passagerartrafiken till Estland har ökat ända sen 1990-talet och volymen var nu för första gången större än passagerartrafiken till Sverige, enligt statistiken som förts sedan 1980. ■

Ytterligare information

Trafikverket, Vesa Lasaroff, tfn. 029 534 3946

Kutsu

9.6.2017

Alueelliset työeläkekoulut 2017

Työeläkekoulujen teemoina ovat työeläkejärjestelmän peruseriaatteen ja eläkeuudistuksen keskeiset asiat. Vastaamme mm. kysymyksiin:

- Miten Suomen työeläkejärjestelmästä päätetään ja mihin periaatteisiin se perustuu?
- Mikä on ajankohtaista eläkealalla juuri nyt?
- Mitä uutta eläkeuudistus toi tullessaan?
- Mikä on osittainen varhennettu vanhuuseläke (OVE) ja mitä osa-aikaeläkkeelle tapahtui?
- Mikä on työraueläke, millä perusteilla sille pääsee ja kenelle se on tarkoitettu?
- Mitä uutta eläkeuudistus tuo julkiselle sektorille?
- Muuttuiko julkisen sektorin eläkeiät ja eläkkeiden karttumat?

Työeläkevakuuttajat Tela, SAK, Akava ja STTK järjestävät yhteistyössä kahdeksan työeläkekoulua syys-lokakuussa 2017. Kiertue alkaa Turusta 6.9.2017 ja päättyy Rovaniemelle 25.10.2017.

Työeläkekoulut ovat tarkoitettu palkansaajajärjestöjen luottamushenkilöille, liittojen toimihenkilöille ja hallinnon jäsenille, aktiiveille sekä jäsenille.

Työeläkekoulut ovat osallistujille maksuttomia.

Tervetuloa!

Työeläkevakuuttajat Tela

SAK, Akava ja STTK

Keva

Eläketurvakeskus



”Jaakonmeri” on testimeri

DIMECC ja One Sea avaavat maailman ensimmäisen kaikille avoimen testialueen: Itseohjautuvien laivojen kokeilu täyteen vauhtiin



Rolls-Roycen kuva tulevaisuuden itseohjautuvasta laivasta. Rolls-Royce on yksi DIMECC Oy:n johtaman One Sea -ekosysteemin perustajajäsenistä.

Suomen länsirannikolle avattavalla testialueella voi vastaisuudessa testata itseohjautuvaa meriliikennettä, aluksia ja teknologioita. Testialuetta hallinnoi ja valvoo DIMECC Oy, joka johtaa huippuyritysten kansainvälistä One Sea -ekosysteemiä. Luvan kokeiluun on myöntänyt Länsi-Suomen ELY-keskus. Maailman ensimmäinen kaikille avoin testialue on ristitty Jaakonmereksi yllättäen edesmenneen tohtori Jaakko Talvitien työn kunniaksi.

Yritykset, tutkimuslaitokset ja muut tahot, jotka haluavat tehdä Jaakonmerellä testejä, voivat ottaa DIMECC Oy:hyn yhteyttä One Sea -verkkosivuston kautta.

– One Sea on malliesimerkki edistyksestä yritysten ja julkisen sektorin yhteistyöstä. Huippuyritysten ja tutkijoiden ekosysteemi luo globaaleja läpimurtoinnovaatioita. Juuri tätä EU-komissio on suositellut niin Suomelle kuin koko Euroopallekin: Yritysvetoista, mahdollisimman avointa innovaatioekosysteemiä, joka luo Suomelle innovaatioiden lisäksi uutta kansainvälistä vetovoimaa, investointeja ja niiden mukana kasvua ja työpaikkoja. Jaakonmeri luo Suomeen hyvinvointia, kiittää DIMECCin toimitusjohtaja **Harri Kulmala**.

DIMECC pyytää halukkaita testaajilta tarvittavat tiedot ja auttaa mm. dokumentaation suunnittelussa. Kun luvat ja sopimukset ovat kunnossa, testit voivat alkaa. Yksittäiset testit voivat kestää yhdestä maksimissaan kuuteen viikkoon.

– Kuka tahansa, vaikka startup tai jopa yksittäinen ihminen voi asiallisella hakemuksella päästä testaamaan ideansa tai teknologiansa toimivuutta. Kaikille avoin testialue on ainutlaatuisen koko maailmassa ja kertoo, että One Sea ja DIMECC ovat avoimen innovoinnin ytimessä. Ihmiset pääsevät mukaan, aivan kuten EU-komissio on esittänyt. Perinteinen Public Private Partnership PPP-malli saa mukaan neljännen P:n eli People, ihmiset. Tämä suomalaisen teollisuuden ideoima P4.0-malli on tulevaisuutta, toteaa Kulmala.

Jaakonmeren testialue sijaitsee Suomen länsirannikolla Eura-joen kunnan edustalla. Alueen koordinaatit ovat:

- NW 61 20.75 N 20 55.15 E
- NE 61 19.60 N 21 14.70 E
- SE 61 15.65 N 21 12.67 E
- SW 61 16.85 N 20 54.55 E

– Jaakonmeri on pisimmillään lähes 18 kilometriä pohjoiseen ja leveydeltään runsaat seitsemän kilometriä. Olemme halunneet kunnioittaa edesmennyttä tohtori Jaakko Talvitietä tämän merkittävän tutkimusalueen nimessä, ilman Jaakkoa emme olisi tässä tärkeässä työssä näin edenneet, kertoo DIMECCin ekosysteemiä johtaja **Päivi Haikkola** DIMECCin arvostetun työntekijän panoksesta.

Jaakonmeri on avointa merialuetta ja tarjoaa mahdollisuudet testaukseen myös talvella jääolosuhteissa. DIMECC tarjoaa testialueelle erinomaiset yhteydet datankulkua ja keräystä varten yhteistyökumppaniensa kanssa. Yhteyspalveluja tullaan kehittämään jatkuvasti ja tulevaisuudessa on tarkoitus tarjota myös

virtuaalisen ja muunnellun todellisuuden (VR ja AR) palveluja.

DIMECC käy jo keskusteluita ensimmäisistä testeistä, joista tullaan ilmoittamaan tuonnempana. Testien odotetaan käynnistyvän keväällä 2018, mutta tarvittaessa testaaminen on mahdollista jo syksyllä.

Suomen hallitus on vahvasti sitoutunut digitaaliseen tulevaisuuteen, mikä heijastuu päätöksessä testialueen perustamisesta. Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner totesi myöhemmin One Sea -nimen saatua hanketta perustettaessa seuraavaa:

”Digitalisaation edistäminen sekä automaation ja tiedon laaja hyödyntäminen ovat hallituksen kärkihankkeiden ajureita. Merenkulussa näiden avulla voidaan merkittävästi parantaa turvallisuutta, vähentää päästöjä ja parantaa tuottavuutta. Suomella on erityisiä vahvuuksia ja etuja ryhtyä meriliikenteen ja siihen liittyvän meriteollisuuden automaation ja tiedon edelläkävijämaaksi”. (Ks. lehdistötiedote <https://www.lvm.fi/-/suomi-edellakavijaksi-merisektorin-automaatiokokeiluissa>)

Hallitus on investoinut älyväyliin ja lähin sijaitsee testialueen tuntumassa, välillä Raumalle. Lukuisat hallituksen alaiset virastot ja ministeriöt ovat tukeneet One Sea -projektia eri tavoin, mm. Trafi, Liikenne- ja viestintäministeriö, Metsähallitus sekä TEKES.

Laajamittainen testaaminen on edellytys turvalliselle ja onnistuneelle itseohjautuvalle liikenteelle. Testaus on siis tärkeä askel One Sea -projektin tiekartalla. Testialueen avaaminen kaikille meriliikenteen toimijoille nopeuttaa itseohjautuvan liikenteen syntymistä globaalisti ja mahdollistaa sen valtavan taloudellisen potentiaalin todentamisen.

Vuonna 2016 perustettu One Sea -ekosysteemi edustaa poikkeuksellisen edistynyttä yhteistyötä, jossa toimialojensa globaalit johtajat edistävät yhteistä tavoitettaan itseohjautuvasta meriliikenteestä. Perustajakumppanit ovat ABB, Cargotec (MacGregor ja Kalmar), Ericsson, Meyer Turku, Rolls-Royce, Tieto sekä Wärtsilä. Meriteollisuus Ry on tukenut työtä ja TEKES on investoinut ekosysteemiin. One Sea yhteistyötä johtaa DIMECC. ■

Lisätiedot:

Harri Kulmala, toimitusjohtaja, DIMECC Oy,
puh. 040 840 6380, harri.kulmala@dimecc.com
Päivi Haikkola, ekosysteemiä johtaja, DIMECC Oy,
puh. 040 503 8085, paivi.haikkola@dimecc.com

Messukeskus Helsinki 10.-12.10.2017



TEKNOLOGIA 17

AUTOMAATIO • ELKOM • HYDRAULIIKKA & PNEUMATIikka
MECATEC • LEVYTYÖ • ROBOSTEAM • KUNNOSSAPITO • LOGY iSCM

MITÄ UUDET TEKNOLOGIAT MAHDOLLISTAVAT SINULLE?

Verkostoidu,
päivitä tietosi ja
tutustu alan uusiin
innovaatioihin!

Näetkö
teollisen internetin,
ohjelmistojen ja ison datan
arvon – myös tuotteis-
tuksessa ja ostamisen
prosesseissa?

**Uudet samanaikaiset
tapahtumat:**

kansainvälinen
Robosteam Helsinki ja
Kunnossapito-messut

**Rekisteröidy
tapahtumaan kävijäksi
netissä.**

Avoimna:
ti 10.10 klo 9-17
ke 11.10. klo 9-19
to 12.10 klo 9-16

**Huippuohjelmaa
joka päivä!**

Aiheina mm.

- Alustatalous • Kyber-
turvallisuus • Teollinen internet
- Energiasektorin muutokset
- Kaupan tulevaisuus
- Robotiikka

Varaa osastosi nyt!

Ota yhteyttä: Jarno Nieminen, 040 456 6505
jarno.nieminen@messukeskus.com

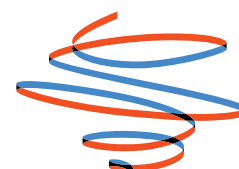


Koko ohjelman ja näytteilleasettajat
löydät netistä.

#teknologia17



teknologia17.fi



Messukeskus



TIEDOTE

1.8.2017

Aboa Maren räätälöityjen jäänavigointikurssien myötä Maersk Line täyttää polaarikoodin edellyttämät kansipäällystön koulutusvaatimukset

Kapteeneita ja kansipäällystöä Maersk Linelta osallistuu Aboa Maren jäänavigointia käsittelevään koulutussarjaan kesän ja syksyn aikana. Koulutus täyttää arktista merenkulkua koskevan polaarikoodin mukaiset turvallisuus- ja ympäristövaatimukset. Koulutus on räätälöity Maersk Linen koulutustarpeiden mukaan ja koulutuksessa on otettu huomioon Maersk Linen uushankintojen, Baltic Feeder -alusten, operointi. Alukset on määrä toimittaa Maersk Linelle myöhemmin tänä vuonna.

Maersk Linen päällystö saa koulutusta polaarikoodin mukaisista määräyksistä, sekä tarvittavan osaamisen käsitellä uushankinta-aluksia vaihtelevissa jää- ja talviolosuhteissa. Ensimmäinen koulutusjakso Maersk Linen päällystölle pidettiin heinäkuussa ja seuraavat jaksot järjestetään loppuvuodesta 2017.

Päällystöä koskevat koulutusvaatimukset astuvat voimaan 1.7.2018

Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n polaarikoodi (Polar Code, International Code for Ships Operating in Polar Waters) astui voimaan 1.1.2017. Polaarikoodi on kaikkia maita sitova normi, jolla pohjoisilla arktisilla alueilla ja Etelämannerta ympäröivillä alueilla purjehtiville lasti- ja matkustaja-aluksille säädetään muita alueita tiukempia turvallisuutta ja ympäristönsuojelua koskevia määräyksiä (imo.org). Näillä alueilla liikkuvien alustenpäällystön STCW:n mukaiset pätevyys- ja koulutusvaatimukset astuvat voimaan 1.7.2018, riippuen toiminta-alueen jääolosuhteista.

Simulaattorit mahdollistavat harjoittelun eri jääolosuhteissa

Harjoittelu toteutetaan Aboa Maren optimaalisessa koulutusympäristössä. Simulaattoreilla kurssiosallistujat pääsevät harjoittelemaan todenmukaisia tilanteita eri jääolosuhteissa. Aboa Maren simulaattoriympäristöä kehitetään jatkuvasti ja monesti koulutukset räätälöidään asiakkaiden tarpeiden mukaan, kuten myös näiden Maersk Linen koulutusten kanssa on tehty.

Aboa Mare on järjestänyt jäänavigointikoulutusta jo yli kymmenen vuoden ajan ja pystyy tätä nykyä tarjoamaan erittäin laajoja koulutuspaketteja. Polaarikoodin mukaista koulutusta tarvitaan sekä pohjoisilla että eteläisillä polaarialueilla. Aboa Maren Polar Code -kurssista on kaksi eri tasoa, Basic Level ja Advanced Level -tasot. Tason valinta riippuu sen alueen jääolosuhteista, jolla koulutettava operoi. Asiakkaan tarpeiden mukaan Aboa Marella on myös valmiudet järjestää aluksen käsittelykoulutusta jääolosuhteissa, jäänhallintakoulutusta tai räätälöityä jääharjoittelua Itämeren alueella tai muilla subarktisilla alueilla.

Lisätietoja antaa: Lehtori **Ahti Hyppönen**, Aboa Mare, puh. +358 44 762 3415, ahti.hypponen@aboamare.fi tai Markkinointivastaava **Leif-Christian Östergård**, puh. +358 44 762 3422 leif-christian.ostergard@aboamare.fi

Aboa Mare tarjoaa merenkulkualan tutkinto- ja jatkokoulutusta. Merenkulun koulutuskeskus on toiminut Turussa vuodesta 1813. Aboa Maressa on mahdollista suorittaa ammatillinen merenkulkualan perustutkinto Axxellissa, tutkintonimikkeellä Vahtiperämies tai Vahtikonemestari, tai ammattikorkeakoulututkinto Noviasa, tutkintonimikkeellä Merikapteeni tai Merenkulkualan insinööri. Syksystä 2017 alkaen tarjoamme myös merenkulun ylempää AMK koulutusta, tutkintonimikkeellä Master's degree programme in Maritime Management. Lisäksi Aboa Mare järjestää jatkokoulutuskursseja sekä ammattimerenkulkijoille että huviveneilijöille. Aboa Mare tarjoaa merenkulun turvallisuuden ja ympäristön kannalta kestävästä merenkulun koulutusta, joka täyttää kansainvälisen STCW-sopimuksen vaatimukset merenkulkualan koulutukselle, sertifiointille ja vahdinpidolle. Aboa Maren simulaattorikokonaisuuteen kuuluu 10 simulaattorikomentosiltaa, yksi konehuonesimulaattori, yksi VTS-simulaattori, yksi Navis DP-simulaattori ja yksi radiosimulaattoriyksikkö. Simulaattoreilla toteutetaan koulutuksen lisäksi erilaisia merenkulkualan tutkimus- ja tuotekehitysprojekteja. www.aboamare.fi



PRESSMEDDELANDE

1.8.2017

Maersk Line uppfyller polarkodens utbildningskrav för däcksbefäl genom Aboa Mares skraddarsydd isnavigeringskurser

Kaptener och däcksbefäl från Maersk Line går isnavigeringskurser vid Aboa Mare under sommaren och hösten. Kurserna uppfyller polarkodens krav om säkerhet och miljöskydd för last- och passagerarfartyg som seglar i polarområden. Utbildningen är skraddarsydd enligt Maersk Line:s krav. I utbildningen har man även tagit i beaktande Baltic Feeder-fartygen som levereras till Maersk Line senare i år.

Maersk Line:s befäl blir utbildade i polarkodens bestämmelser, samt får den kompetens som behövs för att hantera de nya fartygen i växlande is- och vinterförhållanden. Första delen av utbildningen för Maersk Line:s befäl hölls i juli och de följande delarna hålls i slutet av 2017.

Utbildningskraven för befäl träder i kraft 1.7.2018

Internationella sjöfartsorganisationens IMO:s polarkod (Polar Code, International Code for Ships Operating in Polar Waters) trädde i kraft 1.1.2017. Polarkoden är en norm som är bindande för alla länder och föreskriver att striktare bestämmelser om säkerhet och miljöskydd ska tillämpas på last- och passagerarfartyg som seglar inom arktiska och antarktiska områden än på fartyg som seglar inom andra områden (imo.org). Kraven för besättningens behörighet och utbildning börjar gälla under STCW från och med 1.7.2018 och är beroende på isförhållandena i de områden som fartyget seglar.

Simulatorerna möjliggör övning i olika isförhållanden

Utbildningen förverkligas i Aboa Mare:s optimala utbildningsomgivning. Med hjälp av simulatorerna kan kursdeltagarna öva realistiska situationer i olika isförhållanden. Aboa Mares simulatoromgivning utvecklas kontinuerligt. Ofta skraddarsys kurserna enligt kundens behov, som i det här fallet med Maersk Line.

Aboa Mare har hållit isnavigeringskurser i över tio år och kan i dag erbjuda ett mycket brett utbildningssortiment. Utbildning som fyller polarkodens krav behövs både i nordliga och sydliga polarområden och kurserna ges på två olika nivåer, Basic Level och en Advanced Level, beroende på isförhållandena i området där den utbildade besättningen seglar. Enligt kundens behov har Aboa Mare också beredskap att hålla manövreringsutbildning av fartyg i isförhållanden, ishanteringsutbildning eller skraddarsydd isövningar i Östersjöområdet eller andra subarktiska områden.

Ytterligare information ges av:

Lektor **Ahti Hyppönen**, Aboa Mare, tfn +358 44 762 3415 eller ahti.hypponen@aboamare.fi eller
Marknadsföringsansvarig **Leif-Christian Östergård**, tfn +358 44 762 3422 leif-christian.ostergard@aboamare.fi

Aboa Mare erbjuder examensutbildning och fortbildningskurser inom sjöfartsbranschen. Sjöfartsskolan har funnits i Åbo sedan 1813. Vid Aboa Mare är det möjligt att gå sjöfartbranschens grundexamen vid Axxell med examen till vaktstyrman och vaktmaskinmästare eller yrkeshögskoleutbildning vid Novia till sjökaptan eller sjöingenjör. Från och med hösten 2017 erbjuder Aboa Mare även högre YH utbildning inom sjöfart, Master's degree programme in Maritime Management. Dessutom erbjuder Aboa Mare fortbildningskurser för både yrkessjömän och fritidsbåtförare. Aboa Mare erbjuder säker och miljömässigt hållbar utbildning, som uppfyller de krav som ställs i den internationella konventionen för sjöfartsutbildning, certifiering och vakthållning, den s.k. STCW-konventionen. Aboa Mares simulatorhelhet omfattar sammanlagt 10 simulatorbryggor, en maskinrumssimulator, en VTS-simulator, en Navis DP-simulator och en radiosimulator. Simulatorerna används förutom i utbildningen också i olika forsknings- och utvecklingsprojekt inom sjöfartsbranschen. www.aboamare.fi

HÖYRYNMYYNÄ

Varsinais-Suomen Höyrymyynti Oy s. 32

KONEET JA LAITTEET

Alfa Laval s. 31

KORKEAPAINEPESUT JA IMUPALVELUT

Pesupalvelu Hans Langh s. 30

KUNNOSSAPITOPALVELUT

Konemestaripalvelu Korhonen Oy s. 31

LAIVADIESELEIDEN HUOLTO JA KORJAUS

Marine Diesel Finland Oy s. 32

LAIVAELEKTRONIIKKA JA HUOLTO

AT-Marine s. 31

LAIVAKORJAUKSIA

ABB s. 32

JAP-Metalli s. 31

Laivakone s. 32

LAIVATARVIKKEITA

Tecmarin Ship Supply s. 31

LÄMPÖTEKNISET LAITTEET

Viitos-metalli Oy s. 30

PAINEENALAISET TIIVISTYKSET

FSC-Service s. 32

PALOVARTIOINTIA

Alandia Easy Wash s. 31

SUKELLUSPALVELUT

Diving Group s. 32

Rannikon Sukelluspalvelu Oy s. 31

SÄHKÖASENNUKSEET

Laivasähkötyö Oy s. 32

TEOLLISUUSPOLTTIMET

Suomen Teollisuuspoltin Oy s. 30

TIIVISTEET

Densiq s. 32

Tiivistetekniikka s. 32

Tarseal Oy s. 31

TULENKESTÄVIÄ MUURAUKSIA

Erikosmuuraus Oy s. 31

VOIMALAITOS- JA PROSESSIPOLTTIMET

Oilon Energy Oy s. 32

ÖLJY- JA KAASUPOLTTIMIA

Laivapoltin s. 32

ÖLJYNPUHDISTUSRATKAISUT

KiL-Yhtiöt Oy s. 31



VIITOS-METALLI OY

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

- Kaasu- tai öljykäyttöiset höyry- ja lämpökeskukset
- Venttiiliasemat maakaasulle, metallille, vedelle tai öljylle
- Raskaan polttoöljyn pumpaus- ja esilämmitysasemat
- Veturibinaurien öljynjäähdytysjärjestelmät
- Kaukolämmön nestesuodattimet
- Syöttövesi-, lauhde- ja ulospuhallussäiliöt
- Lämmönsiirtimet ja lämmönsiirtoasemat

- Lauhepumpuasemat
- Pisaraerottimet, höyrykukit, lauhdeastiat, näytejäähdyttimet sekä näyteenottoasemat
- Kaasu-, höyry- ja öljyputkistot

Lämpötekniikan edelläkävijä

Markkinoiden parhaat teollisuuspolttimet

moneen käyttöön laajalla tehoalueella!

WM-sarja - 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

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



Hans Langh

Dirty job well done



Puhdistamme

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

Pesupalvelu Hans Langh Oy
Alaskartano, 21500 Piikkiö | Puh. (02) 477 9400 | www.langh.fi

TEC marin
ship supply engine • deck • cabin



Hämeentie 155 B
00560 Helsinki Helsingfors

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

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



MARISOL™
Marine Chemicals



HUOLTO SÄÄSTÄÄ KUSTANNUKSIA!

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

Toimimme
ympäri vuorokauden!

JAP-Metalli Oy

Sälinkäantie 12, 04600 Mäntsälä

PUHELIN

+358 40 848 5610

pekka.vallin@japmetalli.inet.fi

Tulenkestävät muuraukset ja massaukset
Savupiippujen muuraus- ja korjaustyöt
Korkeanpaikantyöt

ERIKOISMUURAUUS OY

PL 117, 04301 TUUSULA

Lasse Niemelä, puh. 040 548 7328, 050 376 7407

toimisto@erikoismuuraus.fi



Kysy lisää!

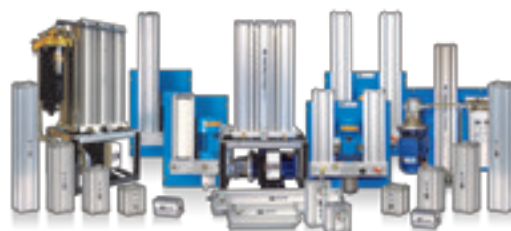
KiL-Yhtiöt Oy

014 644 456

kil@kilyhtiot.fi

www.kilyhtiot.fi

Tehokkaat ja edulliset öljynpuhdistusratkaisut



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

Konemestari palvelu Korhonen Oy Konekunnossapidon ammattilainen

- suunnittelu
- valvonta
- varaosahallinta

www.konemestaripalvelu.com

040 5833 090



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



PALOVARTIOINTI – BRANDBEVAKNING

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

PUHDISTUSTYÖT – RENGÖRINGSARBETEN

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

LIETTEENKUIVAUS – SLAMTORKNING

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



RESCUE TEAM FINLAND / EASY WASH

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

Alfa Laval-huoltopalvelut maailmanlaajuisesti

- Separaatit
- Lämmönvaihtimet
- Maksarveden-kehittimet
- Booster-koneikot
- Suodattimet
- CIP/Alpaconesteet
- Tankinpesulaitteet
- IMO-pumput



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

AT-Marine Oy

Palveluksessa maalla ja merellä

Navigointi-, ja merenkulkulaitteet

Kommunikointilaitteet

Erikoiselektronikkalaitteet puolustusvoimille

Säiliömittauslaitteet ja laastusvarret teollisuudelle

www.atmarine.fi



ABB Turboahtimet

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

ABB Oy, Turboahtimet
Lyhtytie 20
00750 Helsinki

ABB Asiakaspalvelukeskus
p. 010 22 21999

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

MD 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

24H
Palvelu
0400 591 601



VARSINAIS-SUOMEN
HÖYRYMYNNÄNTI OY

Höyryä 25 vuoden kokemuksella
liikkuvalle kalustolle.

Esko Myöhänen

Karhulantie 160, 20400 TURKU
Puh. 0400 591 601
www.hoyrymyynti.fi

LK Laivakone Oy

- koneiden ja moottoreiden huolto- ja asennustyöt
- männän haalaukset
- putki- ja hitsaustyöt
- pumppujen huollot

☎ 0207 631 570
0400-501 763
Faksi: 0207 631 571

Uranuksenkuja 1 C, 01480 Vantaa
e-mail: laivakone@laivakone.fi
www.laivakone.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

Teollisuus-, voimalaitos- ja prosessipolttimet, teollisuuskylmä ja teollisuuslämpöpumput

Luotettavaa ja kattavaa asiakaspalvelua

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

oilon®
www.oilon.com



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

SAACKE HUOLTO JA VARAOSAT

LAIVAPOLTIN OY

Tarjantie 5, 01400 Vantaa
Puh. 050 558 2100
laivapolttin@elisanet.fi
www.laivapolttin.fi

LSTGROUP
Luotettava sähköistykseen toimittaja

- Sähkö- ja automaatioasennus
- 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

DG-DIVING GROUP
THE UNDERWATER SPECIALIST

www.dg.fi

PÄIVYSTYS 24 h
GSM: 0400 522 020
0400 825 640

PROSESSITEOLLISUUDEN TIIVISTEET

Liukurengastiivisteet
Huollot ja korjaukset



TIIVISTETEKNIikka OY

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

Tasa-arvon asialla

Tilastokeskus valistaa meitä taas tänä syksynä, kuten joka vuosi on ollut tapana, että naisten euro on yhä vain hie-
man yli kahdeksankymmentä senttiä. Sillä luodaan mie-
likuva, että palkkasyrjintä samasta tai samanarvoisesta työstä
on miesten ja naisten välillä lähes kahdenkymmenen prosentin
luokkaa. Kuten tiedämme, naiset ovat Suomessa miehiä parem-
min koulutettuja ja epäilemättä tekevät keskimäärin vähintään
yhtä vaativaa työtä kuin miehetkin. Sitä ilmeisesti emme tiedä,
että yleinen palkkataso ei selity vain koulutuksen tai työn vaati-
vuuden mukaan, eikä se markkinataloudessa koskaan tule selit-
tymäänkään.

Tulopoliitiikan kausina yrittivät palkansaajakeskusjärjestöt yli
kaksikymmentä vuotta parantaa erilaisin nais- ja matalapalkka-
erin naisten suhteellista palkkatasoa miehiin verrattuna, mutta
laihoin tuloksin. Palkkaerot miesten ja naisten välillä eivät tyy-
dyttävästi kaventuneet. Naisille suunnatut erät eivät silti olleet
mitättömiä suhteessa yleiskorotuksiin. Päinvastoin, ne olivat
varsin kohtuullisia, kun ottaa huomioon korotusten vaatimat-
toman kokonaistason. Kaikki työmarkkinajärjestöt eivät tie-
tenkään olleet yhtä innokkaasti tukemassa tasa-arvoeriä, mutta
harva kehtasi kovin julkeasti hyvää asiaa maineensa takia tyr-
mätäköön. Sen sijaan yksi puhui ”kaikista matalapalkkaisista”,
toinen ”koulutettujen naisten jälkeenjääneisyydestä”, kolmas
”terveydenhuollosta” ja työnantajatahot ”markkinoiden vaiku-
tuksesta ja yleisestä oikeudenmukaisuudesta”.

Palkkasyrjintä on lainvastaista, jos siihen syöllistyy yksittäi-
nen työnantaja. Mutta sukupuolten väliset palkkaerot jollakin
alalla yleisesti – puhumattakaan alojen välillä – eivät sitä ole.
Voidaan tietysti ajatella, että on moraalisesti väärin, jos pääoma-
valtaisella teollisuusalalla palkkataso on korkeampi kuin vaikka-
pa verovaroin toteutetussa kunnallisessa palvelussa. Mutta lai-
tonta se ei ole.

Kun tulopoliittisten sopimusten sanotaan nyt tulleen tiensä
päähän ja paikallisten sopimusten valtaavan alaa, on keskuste-
lussa vallan unohtettu, että palkkasopimuksia tehtäessä tasa-ar-
vosta vastaa täsmälleen se taho, joka sopimuksia tekee. Tulopo-
liittisissa sopimuksissa tasa-arvoiseen palkkaukseen saattoivat
vaikuttaa keskusjärjestöt. Liittokohtaisissa sopimuksissa pyrki-
mys rajoittuu kyseisen alan omiin ratkaisuihin. Jos palkkoista so-
vitaan paikallisissa neuvotteluissa, tasa-arvoisesta palkkauksesta
huolehditaan – jos huolehditaan – ainoastaan saman työpaikan
sisällä. Ja vaikka jokaisessa yksittäisessä työpaikassa tasa-arvo
palkkojen osalta olisikin lain ja direktiivien mukaan toteutunut,
se ei olisi välttämättä toteutunut omalla alalla, puhumattakaan
yli toimialojen.

Moni toivoi vielä 1990-luvulla, että työmarkkinakeskusjär-
jestöjen asiantuntijoista ja työelämän arvostetuista tutkijoista
koottu valtakunnallinen työnarviointityöryhmä (TASE) rat-
kaisisi palkkausta koskevan tasa-arvo-ongelman työelämässä: se

rakentaisi Suomeen kaikkialla toimivan analyttisen vaativu-
uden arviointijärjestelmän, jonka perusteella oikeudenmukainen
palkka voitaisiin määrittää tasapuolisesti alasta ja työstä riippu-
matta. Tästä tavoitteesta työryhmä joutui luopumaan. Se joutui
toteamaan, että yleisen palkkatason määräävät markkinat, ei-
vätkä ne välttämättä ole yhteydessä työn vaativuuden, sen mer-
kityksen, siitä saadun yleisen hyödyn tai tasa-arvon kanssa.

Ongelma ei suinkaan ole tekninen: toimialat ja työmarkkin-
asektorit ylittäviä työn vaativuuden arviointijärjestelmiä voi-
daan nykyisin helposti tehdä, jos vain yhteinen tahto siihen löy-
tyy. Yksinkertaisin tapa saavuttaa kaikkia aloja koskeva ”sama
palkka yhtä vaativasta työstä” olisikin solmia yksi ainoa ja tasa-
puolinen palkkausjärjestelmä koko maahan. Se ulottuisi palkka-
ja vaativuusnormiensä osalta samalla tavoin kaikkiin palkansa-
ajiin. Mukaan kuuluisivat myös sopimusten ulkopuolelle jääneet
ja niin sanotut ylemmät toimihenkilöt. Mutta kuka sellaista tah-
too ja kuka siitä sopisi? Ajatus on käytännössä mahdoton. Samaa
palkkaa yhtä vaativasta työstä yli toimialojen ei markkinatalou-
dessa mikään laki, määräys tai EU:n direktiivi edellytä.

Julkisen sektorin, siis esimerkiksi kunta-alan, yleinen palk-
kataso kohentuu sillä tavoin, että asiasta tehdään joko selkeä
poliittinen päätös tai siirrytään maksulliseen toimintaan. Poliit-
tinen päätös tarkoittaa useimmiten veronkorotuksia ja maksul-
linen toiminta bisnestä. Kolmantena vaihtoehtona on rakenne,
jossa yhä pienemmällä henkilöstöllä tuotetaan yhä suurempi ta-
loudellinen hyöty. Tällaista eivät kaikki halua. Pikemmin mo-
nissa keskusteluissa on tullut esiin kuntasektorin työvoiman li-
säämispaine väestön vanhentuuessa.

Viimeiset parikymmentä vuotta yritin ammatissa osaltani
edistää naisten samapalkkaisuutta, enkä tätä pyrkimystä vähek-
sy vieläkään. Kuitenkin mieleeni on vähitellen tullut kyyninen
ajatus: naiset poistavat tämän ongelman parin sukupolven ku-
luessa aivan itse. Miehiä paremmin koulutettuina he murtavat
perinteiset ammattirakenteet vallaten ajan mittaan heille vielä
oudot, hyvähalkkaiset asiantuntija-ammattit. He ovat ennen pit-
kää enemmistönä juristien, lääkäreiden, pappien tai arkkitehtien
ammateissa.

Lopulta miehet tienaa selvästi naisia enemmän ehkä vain
ammattijääkiekkoilijoina. Jokainen suomalainen NHL:n lempi-
pelaajamme tienaa helposti vuodessa sen, minkä Suomen halli-
tuksen neljä tai viisi ministeriä yhteensä. Ja me jääkiekon ystävät
tuntemme asiaa kohtaan suurta ymmärrystä, koska arvostamme
mustan kumipalan läiskimistä tolppien väliin huomattavasti
enemmän kuin vaikkapa matalapalkkaisten tutkijoiden ponnis-
teluja maapallon lämpenemisen ehkäisemiseksi. ■

Tapio Wallin

Kirjoittaja on Jame ry:n puheenjohtaja

HELSINGIN
KONEMESTARIYHDISTYKSEN JÄSENILLE
syysretki 07.10.2017

HELSINGIN KAUPUNGIN TEATTERIIN
Suomen 100 v. juhlan suurmusikaali teatterikappale

MYRSKYLUDON MAIJA

60 ensin maksanutta mahtuu mukaan,
omavastuu on 40 € / hlö

Maksu viimeistään 31.08.2017
NORDEA FI16 1014 3000 2114 47 tilille

Jäsen /avecín nimi mainittava maksussa

Yhteyshenkilö kalevi.korhonen@suomi24.fi
tai puh.050 3511 940

Teatterinäytös alkaa klo 19.00 ja ruokailu klo 15.45–18.00,
Ravintola Grillsson, Hämeentie 19, Helsinki

**TAMPEREEN KONEMESTARIT
JA INSINÖÖRIT RY.**

Kutsu

Yhdistyksemme täyttäessä 80 vuotta
juhlistamme merkivuotta jäsenille avecíneen tarjottavalla

juhlalounaalla

lauantaina 28.10.2017 klo 14.00 alkaen
Ravintola Masuunin Ruukki-kabinetissa.

Osallistuminen edellyttää ennakoilmoittautumista.

Sitovat ilmoittautumiset 15.10.2017 mennessä:

Pentti Aarnimetsälle puh. 040 758 9869
tai Eero Kilpiselle puh. 050 545 5765

Tervetuloa

Johtokunta

SAVONLINNAN
KONEMESTARIYHDISTYS RY:N
**vaalikokous 3.11.2017
ja K-100 REVYY**

Ravintola Paviljonki Luotsikabinetti.
Kokous klo 16.00, ruokailu klo 17.00
ja revyy klo 19.00

Ohjelma ja ruokailu avecíltä 51 euroa
tilille: FI75 5651 1320 1901 34

Sitovat ilmoittautumiset 13.10. mennessä sihteeriille:
veijo.anttonen@spynet.fi tai puh. 0400 847 720.

Tervetuloa

Johtokunta

JULKISEN ALAN MERENKULKU
ERIKOIS- JA ENERGIAATEKNISET JAME ry:n

Syyskokous

Lauantaina 23.9.2017 klo 13.00 TKPY huoneisto,
Puutarhakatu 7a A2, 21100 Turku

Hallitus klo 12.00

Kokouksessa keskustellaan Pardian ja Ammattiliitto Pro:n
yhteistyösopimuksen vaikutuksesta jäsentemme edunvalvon-
taan sekä yhdistyksen sääntöjen uusimistarpeesta.

Tervetuloa.

Hallitus

IN MEMORIAM



Martti Kalevi Mälkiä

s. 23.1.1936 Viipurin mlk
k. 29.6.2017 Jyväskylä

**ENERGIA-ALAN NEUVOTTELUKUNTA KOKOONTUI
LIITON TOIMISTOSSA 16.8.2017**



ÖLJYTANKKERIN KONEMESTARI

Liiton varapuheenjohtaja **Harri Piispainen**, joka keväällä täytti 50 vuotta, on toiminut Mastera laivan konemestarina vuodesta 2003 lähtien.

Harri, joka on Raisiosta kotoisin, on tullut alalle Turun Tekun kautta. Liiton jäseneksi Harri liittyi jo opiskeluaikana. Työkokemusta tuli alussa mm sähkömiehenä

SILJAN RISTEILYALUKSILLA

Pääluottamusmiehenä Harri on ollut ”Nesteen” aluksilla vuodesta 2005. Vuonna 2014 Nesteen keskeiset alukset myytiin ja hoitovarustamatoiminta ulkoistettiin OSM Ship Management Finland Oy:lle.

OSM:ssä on tällä hetkellä töissä noin 40 kpl liiton jäseniä.

Mastera alus on Japanissa Sumitomo Heavy Industries telakalla rakennettu 2000-luvun alussa. Mastera, joka pystyy toimimaan itsenäisesti ilman jäänmurta- ja-apua talvella, on vuodesta 2003 lähtien ollut mukana tuomassa merkittävän osan maamme raakaöljyn tarpeesta.

Suomen Konepäälystöliiton hallitukseen Harri tuli mukaan keväällä 2008 ja liiton varapuheenjohtajana hän on toiminut vuodesta 2016.

Harri on myös aktiivisesti mukana Turun Konepäällistöyhdistyksen toiminnassa ja edustaa liittoa myös Merimieseläkekassan valtuustossa (vuodesta 2009 lähtien) ja MEPA:n hallituksessa.

Harrin tärkeimpinä tukijoina on oma perhe, vaimo ja 19 sekä 14 lapset. Harrastuksiin kuuluu mökkeily, liikunta ja



ay-toiminta. Öljytankkereiden korvaturvallisuusvaatimukset edellyttävät, että miehistön terveys on hyvä ja kunto riittävällä tasolla.

Omassa työssään Harri viihtyy ja erityisen hyvinä asioina hän näkee mm. vapaus tehdä omaa työtehtävää ja aluksen hyvä vuorottelujärjestelmä (6 viikkoa töitä/6 viikkoa vapaata) sekä työporukan hyvä henki. Merimatkat vievät usein Primoskista Porvooseen tai Naantalalin satamaan, myös mm. Rotterdamiin, Uts-Luga ja muut Eurooppaan satamat on tullut tutuksi.

Työnantajan tekemien selvitysten perusteella henkilöstön tyytyväisyys on melko hyvällä tasolla. Työpaikan haittapuolena Harri tuo esille useat YT-neuvottelut, jotka eteenkin luottamusmiehelle ovat aina haastava paikka. Toinen kova haaste on varustamoiden lisääntyneet vaatimukset sekamiehitykseen ja kotimaisen konemiehistön työpaikkojen puolustaminen, niin että ansiokehitys turvattaisiin.



Kilpilahden satama

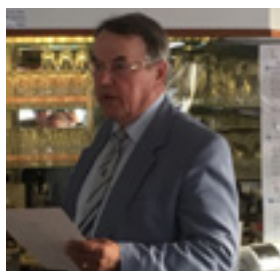


Masteran valontanäytöt.

KESKISUOMEN KONEMESTAREIDEN
70 VUOTIS JUHLA VIETETTY 12.8.2017

Upeassa säässä SS Suomi laiva kuljetti Keskisuomen Konemestareiden juhlavieraita pitkin Päijänteen kauniita maisemia. Erittäin mukavissa tunnelmissa vietettyyn juhlaan, osallistui lähes 50 henkilöä.

Kuvassa vasemmalla Keljonlahden voimalaitoksen edustalla puheenjohtaja Pasi Peräsaari ja Jyväskylän Energia Oy:n tuotantojohtaja Teemu Rönkkä, jotka pitivät tilaisuudessa juhlapuheet. (Kuvaaja Pertti Roti)



**Kunniapuheenjohtaja Hannu Orslahti ja kunniajäsenet Raine Norrena
sekä Tapio Roiha**

THE TALL SHIP RACE 2017 KOTKASSA JA KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO MENOSSA MUKANA

The Tall Ships Race järjestettiin Kotkassa 10.–16.7.2017 osaksi päällekkäin Kotkan meripäivien kanssa. Meripäivillä on kotkassa pitkät perinteet ja jo useana vuonna myös konepäällystöliitto on ollut mukana meripäivillä. Tänä vuonna olimme taas mukana toiminnassa ja oman makunsa tämänvuotiseen antoi TSR. Kyseinen viikko oli kotkalaisten suusta kuultuna kesän superviikko. Viikon aikana kotkassa vieraili 3 kappalletta suuria risteilijöitä jotka risteilyvieraiden harmiksi kävivät juuri ennen ja jälkeen varsinaisen The Tall Ship Racen. Tämä oli ensimmäinen kerta historiassa kun suuria risteilijöitä rantautuu kotkaan, toinen kerta kun TSR saapuu myös käymään kotkassa ja 51 kerta kun kotkassa juhlittiin meripäiviä.

The Tall Ship Race suuntasi kotkasta kohti Turkua jossa alukset olivat au-rajoen rannoilla yleisölle auki 20.–23.7. Kotkan ja Turun välinen etappi mentiin niin sanottuna rauhallisena välinä johtuen satamien läheisyydestä. Itse kisan race 2 purjehdittiin Turusta Klaipedadaan 29.7.–1.8. ja race 3 purjehdittiin Klaipedasta Szczeciniin 5.–8.8. Kotkasta alusten poislähtöä eli purjeiden paraattia oli seuraamassa rannoilta ja veneillä tuhatpäinen yleisö kameroineen. Toisin purjeiden paraati oli ennemminkin purjeeton paraati vallinneesta tuulesta ja väylien ahtaudesta johtuen. Monen paikkakuntalaisen suusta tulikin kommenttina että jäipä kaupunki kerralla



Kuvassa osa Kotkan yhdistyksen hallituksesta sekä liiton toiminnanjohtaja.

taas hiljaiseksi toisin kuin edeltäneen viikon aikana jolloin kansainvälistä menoa ja meininkiä riitti kansainvälisistä markkinoista aina alusten miehistöjen paraatiin unohtamatta muita vieraita ja ohjelmaa.

Paikalla esittelemässä liiton toimintaa oli tänä vuonna liiton toiminnanjohtaja sekä kotkan yhdistyksen hallituksen edustusta. Positiivisena asiana mainittakoon, että kaikilla kuudella jotka edustamassa olivat, niin on vielä vuosikymmeniä työkästä jäljellä. Tällaiset pr-tilanteet saavat pikkuhiljaa muutettua niin konepäällystöliiton kuin myös yhdistysten julkisuuskuvaa ja tätä kautta uutta nuorta verta mukaan toimintaan. Tällaisena aikana tämä on erittäin tärkeä asia. Toisaalta ei pidä myöskään vanhempaa polvea unohtaa, heitä jotka ovat jäsenmaksunsa maksaneet kenties jo usean vuosikymmenen ajan ja

ovat tällä hetkellä ansaitusti viettämässä eläkepäiviään mutta silti tarpeeksi innostuneita tulemaan vaihtamaan edes muutaman sanan henkilöstön kanssa ja muistuttamaan nuorempaa polvea siitä että mihin pyritään.

Konepäällystöliitto on jo useampana vuonna ollut museojäänmurtaja Tarmolla esittelemässä liiton toimintaa ulkopuolisille, tutustuttamassa henkilökuntaa liiton jo olemassa oleville jäsenille ja kenties jopa auttamassa joitain nuoria saamaan kipinän opiskelemaan perinteistä konemestarin ammattia. Tänä vuonna liitto oli varannut ständipäiväksi perjantain. Perjantai tuntui olevan varsinkin tarmolla yleisön suosiossa koska laakongilla oli kokoajan jonoa, aluksen suhteellisen pienestä vieraskapasiteetista johtuen. Vanhan aluksen ahtaat kongit ja konehuone kun ei voi ottaa kerralla sisäänsä kuin noin 180 vierasta. Perjantain kävijämäärä tarmolla kohosi noin 5 600 henkilöön kun kokonaismäärä TSR:n aikana oli noin 11 300 kävijää. Tästä voidaan päätellä että ainakin tänä vuonna näkyvyys oli taattua!

Liiton osuus toiminnassa on vaihdellut vuosien aikana ja toimintaa kehitetty kokoajan tarpeen niin vaatiessa. Tänäkin vuonna tuli muutamia erittäin hyviä kehitysehdotuksia vastaan joita varmasti sorvataan seuraaville vuosille, kenties jo tulevalle. Kannattaa pitää silmät auki ja seurata tiedottamista lehdes-sä, nettisivuilla ja facebookissa.

Suurten laivojen poislähtöä oli seuraamassa veneissä ja rannoilla tuhatpäinen ihmisjoukko



SJÖFARTENS DAG LOCKAR BRANSCHMÄNNISKOR FRÅN HELA VÄRLDEN

Sjöfartens dag lockar årligen ett femhundra-tal besökare till Mariehamn. Evenemanget, som har anordnats varje år sedan 2002, växer för varje år i popularitet och på programmet hittar man föreläsare från hela Norden som talar om aktuella frågor inom sjöfartsbranschen. På plats givetvis även Finlands Maskinbefälsförbund.

Årets upplaga av Sjöfartens dag, som gick av stapeln den första juni, behandlade ämnen såsom digitaliserad sjöfart, säkerhet på sjön och framtidens sjöfartspolitik. Bland föreläsarna hittades **Ketil Aamnes** från norska DNV-GL som berättade om hur effektiviserad användning av data kan minska risken för olyckor på sjön.

– Genom att i framtiden bättre utnyttja befintlig data från censorer kan man i tid upptäcka när något inte fungerar som det ska, berättar Aamnes. DNV-GL driver flera pilotprojekt i syfte att utveckla den digitaliserade sjöfarten, och på så sätt göra sjöfart både säkrare och billigare.

Under dagen på Alandica i Mariehamn pratade också bland andra **Mats Perämaa** från Ålands landskapsregering om sjöfartens betydelse för den åländska ekonomin.

– Den aktiva sjöfarten tror jag är en



orsak till den låga arbetslöshetsgraden på Åland, säger han och visar statistik som styrker hans påstående; bland de åländska privatföretag som sysselsätter flest anställda är flera inriktade på sjöfart, och övriga berörs på sätt eller annat av sjöfarten. Av statistiken framgår också att 20 % av landskapets BNP utgörs av vattentransporter.

Bakom Sjöfartens dag står föreningen Ålands sjöfart r.f., som förutom att anordna det årliga evenemanget också driver diverse rekryteringsprojekt. Och det var just så Sjöfartens dag startade – som

en rekryteringsmessa. Konceptet har ständigt ökat i popularitet och därmed också utvecklats. Idag är evenemanget i närmast en branschdag dit folk från hela Norden men också utifrån hittar.

– Den mest långväga besökaren vi haft kom ändå från Filippinerna, berättar Ålands sjöfarts ordförande **Eva Mikkola-Karlström**.

Med över 70 utställare och 500 registrerade besökare är det en viktig dag där branshmänniskor får mötas och där viktiga sjöfartsrelaterade frågor såsom sjöfartspolitik, innovationer och säkerhet på sjön diskuteras. Evenemanget är idag ett samarbete mellan Ålands sjöfart, åländska Alandiabolagen, Ålands landskapsregering och norska DNV-GL. Tack vare den breda samarbetsbasen bjuds varje år gäster in från ett vitt spektrum från sjöfartsbranschen. Något genomgående tema är därför inte alltid helt lätt att hitta.

– Självklart tittar vi varje år lite på vad som är aktuellt när vi planerar programmet, men olika samarbetspartners ger ändå ofta lite olika vinklingar. Hur framtiden för evenemanget ser ut är inte lätt att förutspå.

– Det växer och utvecklas för varje år, säger Mikkola-Karlström med ett lite stressat leende innan hon får skynda iväg med diverse arrangörer och besökare som gärna vill rycka tag i henne under intervjun – det är mycket att stå i för att allt ska klaffa.



På bilden Joachim Alatalo, Tomas Strömberg och Robert Nyman.

JÄSENYHDISTYKSET / MEDLEMSFÖRENINGAR

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITON JÄSENYHDISTYKSET / FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUNDS MEDLEMSFÖRENINGAR

Nro 001

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

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

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

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

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

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

Nro 002

Haminan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1947)

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

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

• Siht./rah.hoit. **Juhani Jussilainen**
Torpparinpolku 1, 49410 Poitsila
puh. 040 554 5239

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan kirjeitse

Nro 003

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

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

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

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

Nro 004

Helsingin Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1869)

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

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

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

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

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

Nro 005

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

• Rah.hoit. **Risto Munkkala**
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**
Perntusenkatu 25, 94600 Kemi
puh. 040 4504 7199
• Siht. **Timo Kesti**
Seponkatu 30, 94830 Kemi
puh. 044 099 3900

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

Yhdistys kokoontuu erikseen ilmoitettuna
ajankohtana

Nro 008

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

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

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

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

Nro 009

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

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

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

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

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

Kokoukset kuukauden toisena keskiviikkona
klo 19.00 Ravintola Sohviassa

Nro 010

Kotkan Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1923)

www.kotkaengineers.fi

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

• Siht./rah.hoit. **Jouko Pettinen**
Rotinpää 39, 48300 Kotka
puh. 0400 432 824
jouko.pettinen@keng.fi

Kokoukset talvikuukausien ensimmäisenä
arkistorstaina klo 18.30 kokouspaikka
Ravintola Vausti

Nro 011

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

www.kme.fi

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

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

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

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

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

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

Nro 012

Kuopion Konepäällystöyhdistys (Perus. – Grund. 1899)

www.kkpy.fi

• Puh.joht. **Kimmo Karjula**
Luvelahdentie 61, 71890 Hamula

• Varapuh.joht. **Sami Koponen**
Luhtalahdentie 71, 71330 Räsälä
puh. 040 709 7323

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

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

Kuukausikokoukset talvikuukausina erikseen
ilmoitettuna aikana

Nro 013

Lahden Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

www.lahdenkonemestariyhdistys.fi

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

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

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

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

Nro 014

Mikkelin Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1948)

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

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

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

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

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

Nro 015

Oulun Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1903)

• Puh.joht. **Mikko Tuomikoski**
Vääräpäänkuja 29, 90480 Hailuoto
puh. 040 517 0817
mikkotu@gmail.com

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

• Siht. **Ari Heinonen**
Hekkanlahdentie 24, 90820 Kello
puh. 040 354 6047
ari.heinonen@ppb.inet.fi

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

• Teollisuusjaoston yhdysmies
Hannu Pesonen
puh. 0400 372 882
hannu.w.pesonen@gmail.com

Kuukausikokoukset 2017 Oulu laivalla,
Pitkänmöljätie 26, kello 18:00. Kokouspäivät: 9.1.,
13.2., 10.4., 15.5., 11.9., 9.10. ja 11.12. Maaliskuun ja
marraskuun sääntömääräisistä kokouksista erillinen
ilmoitus.

Raahen kerho

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

Kajaanan kerho

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

Nro 016

Pargas Maskinbefälsförening (Perust. – Grund. 1925)

www.pargasmaskinbefal.fi

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

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

• Sekr. **Berndt Karlsson**
Grankullagatan 1 bst 7, 21600 Pargas
tel. 040 735 2182, 02 458 0017
berndt.karlsson@parnet.fi

Nro 017

Porin Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1894)

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

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

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

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

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

Nro 018

Rauman Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1926)

www.rkpy.fi

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

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

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

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

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

Nro 019

Savonlinnan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1933)

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

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

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

Kokoukset pidetään erikseen ilmoitettavana
ajankohtana

Nro 020

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

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

• Varapuh.joht. **Martti Nupponen**
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. 050 557 3238
jukka.lehtinen@turkuenergia.fi

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

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

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

• Huoneistoasiat **Rauno Palonen**
Varsojankatu 33, 20460 Turku
ulla.ahlqvist-palonen@pp.inet.fi

• 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. Ikäveljet
kokoonnutvat parittomien viikkojen tiistaina
(syys-toukokuussa) klo 11.00–12.30. Yhdistyksen
sähköposti on tkpy@tkpy.fi ja kotisivut www.tkpy.fi.
Yhdistyksen tilinumero on Osuuspankki
FI75 5710 0420 3995 29 (vuokrat, lahjoitukset yms.,
ei osallistumismaksuja).
Huvitoimikunnan tilinumero, johon maksetaan
kaikki osallistumismaksut, on Osuuspankki
FI53 5710 0420 3995 37

Nro 022

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

www.vaasankonemestarit.fi

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

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

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

• Laiva-asiamies **Timo Leppäkorpi**

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

Nro 023

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

www.jame.fi

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

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

• Siht. **Pekka Savikko**
Varkkavuorenkatu 19 B 46, 20320 Turku
puh. 040 533 3822

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

Turun kerho

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

Vaasan kerho

• Puh.joht. **Åke Norrgård**
Eriksgränd 3, 646120 Övermark
puh. k. 06 225 3695

• Siht. **Pertti Toropainen**
Rinnetie 5, 69400 Vaasa
puh. 06 325 9399

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan Voima ja
Käyttö -lehdessä

Nro 024

Loviisan Voimalaitosmestarit (Perust. – Grund. 1974)

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

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

• Siht. **Markku Sopanen**
Kuovintie 2, 49220 Siltakylä
puh. 05 220 1776

• 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 AESF (Perust. – Grund. 1942)

www.maskinisterna.ax

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

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

• Sekr. **Harry Holmström**
Österbygge bst 1, 22730 Kökar
tel. 040 725 0934

• 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**
Raksontie 18, 67700 Kokkola
puh. 050 334 3810

• 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 Kakkola
puh. 050 403 2400

Nro 027

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

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

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

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

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

Nro 029

Luotsikutterinkuljettajat – Lotskutterförarna
(Perust. – Grund. 1989)

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

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

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

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

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO – FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND

Mikokatu 8
00100 Helsinki / Helsingfors
Fax 09 694 8798
www.konepaallystoliitto.fi

Talous / ekonomi
Jäsenasiat / medlemsärenden
Gunne Andersson
09 5860 4815

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

Asiamiehet – ombudsmän
Joachim Alatalo
09 5860 4812, 050 345 1052

Päivi Saarinen
09 5860 4811, 040 525 7805

Sami Uolamo
opintovapaalla

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

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

Asemamiehenkatu 4 /
Stationskarlsgatan 4
00520 Helsinki / Helsingfors

Neuvonta / Info 020 690 871

Fax 020 789 3872

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

kassa@jytk.fi

www.jytk.fi

TOIMISTO TIEDOTTAA / BYRÅN MEDDELAR

Merimiespalvelutoimisto:
puh. 09 668 9000

Merimieseläkekassa:
puh. 010 633 990

Uudenmaankatu 16 A
00120 Helsinki

www.merimieseläkekassa.fi

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

Sjömansservicebyrå:
tel. 09 668 9000

Sjömanspensionskassan:
tel. 010 633 990

Nylandsgatan 16 A
00120 Helsingfors

www.sjomanspensionskassan.fi

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

