

Voima Käyttö & Kraft Drift

Suomen Konepäälystöliiton julkaisu • 3/2021

**Ay-liikkeen strategia
kirkastettava**

s. 6

**Voima & Käyttö lehden
luontovalokilpailu/
Tidningen Kraft & Drifts
naturfototävling**

s. 22

**Onnettomuusriskit
konttialuksilla ja
turvallisuuden
kehittäminen**

s. 34



Voima & Käyttö Kraft & Drift

115. vuosikerta

Suomen Konepäälystöliiton ammatti ja tiedotuslehti

Pääkirjoitus	3
Puheenjohtajan palsta / Ordförandes kolumn	4
Sähkön hankinta ja kulutus, huhtikuu 2021	5
Ay-liikkeen strategia kirkastettava	6
Kirje Nesteelle	7
Vantaan energian uusi toimihenkilöiden pääluottamusmies	8
Wärtsilä toimittaa maailman suurimman bioLNG-tuotantolaitoksen	8
Viking Glory liikennöi Suomen lipun alla	10
Vaasa-Uumaja-väliä liikennöivä matkustaja-autolautta Aurora Botnia luovutetaan kesäkuussa	10
Finlands största sjöarbetsgivare utökar sälunda sin flotta med ytterligare ett finskflaggat fartyg	11
Vasa-Umeå ruttens bil- och passagerarfärja Aurora Botnia överbärs i juni	11
Risteilyaluksen orgaaninen jäte tiivistyy hydrohiileksi	12
HMS Albion vierailee Helsingissä	15
Rajavartijan peruskurssille oli ennätysmäärä hakijoita	15
Lakimiehen palsta	16
Finnlines flaggar finskt	17
Finnlinesin toinen uusi hybridroro-alus kölinlaskuvaiheessa	18
IMO:n meriturvallisuuskomitea MSC keskusteli miehistön- vaihtohaasteista, merenkulun automaatiosta ja polttoaineiden turvallisuudesta.....	19
Meriveden lämmöntalteenottohankkeen ympäristövaikutusten arviointi on käynnistynyt	20
142 vuorokautta kestänyt jäänmurtokausi päättyi	21
Voima & Käyttö lehden luontovalokuvakilpailu	22
Keskieläke 1 762 euroa kuukaudessa	23
Medelpensionen 1 762 euro i månaden	23
Harrastuksena amerikanraudat ja stadin kingit liiton puheenjohtaja - Pertti Roti	24
Kesäkausi alkoi, nyt höllätään!	26
Oman maan perunat kasvavat vaikka parvekkeella	27
Merenkulkijan työ nyt ja tulevaisuudessa	28
Eräitä tapauksista toisilta Ruotsin kattilan rakennustyömailta	28
IMO:s sjösäkerhetskommitté MSC diskuterade utmaningar med bemanningsbyten, sjöfartens automation och bränslesäkerhet ..	29
IMO söker global lösning för att minska växthusgasutsläppen från sjöfarten	30
Här byggs världens första tunnel för större fartyg	30
Ny publikation: arbetssäkerhet till sjöss	31



Mikonkatu 8
00100 Helsinki
puh. (09) 5860 4815

Päätoimittaja

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

Tilaukset, peruutukset ja osoitteenmuutokset

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

Ilmoitusmarkkinointi

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

Taitto / suunnittelu

PunaMusta Oy, Sisältö- ja suunnittelupalvelut

Painopaikka

PunaMusta Oy

ISSN-tunnus

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

ILMESTYMIS JA AINEISTOPÄIVÄT 2021

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

Kainuun Voiman tunnelivoimalaitos, Koivukoski 3	32
Merikuljetukset laskivat huhtikuussa	32
Konttialus M/V Evergivenin onnettomuuden oikeuskäsittely kestää	33
Onnettomuusriskit konttialuksilla ja turvallisuuden kehittäminen	34
Kesäterveiset Työttömyyskassa Aariasta	37
Mercy Ship Race -liikuntatapahtuma järjestettiin Vuosaaressa	37
Jäsenpalsta	38
Ammattihakemisto	40
Jäsenyhdistykset	43



Hyvin hoidettu edunvalvonta tuotti tulosta

Suomessa saadaan jälleen nauttia kestästä ja monella lomat on myös alkaneet tai alkamassa. Korona-pandemiatilanne näyttää onneksi tällä hetkellä hyvältä niin Suomessa kun meidän lähi-alueillamme, joten toivon että myös matkustajaliikenne aluksilla vihdoinkin elpyisi, jotta lomautetut henkilöt pääsisivät takaisin töihin!

Koronakriisi on ainakin osoittanut, miten tärkeä laadukas huoltovarmuus on Suomelle. Täysin selvää on, että maamme merilogistiikan huoltovarmuus on hoidettava kotimaisella työvoimalla varmistaakseen sen toimivuutta kaikissa tilanteissa. Kevään aikana oli vakavana uhkana, että Neste Oy:n Etelä-Koreasta tilaamien uusin alusten miehistys toteutettaisiin ainoastaan ns. sekamiehistyksellä, jossa merkittävä osa olisi muita kuin EU-kansalaisia. Suomen Konepäällystöliitto ryhtyi yhdessä muiden meriliittojen kanssa lobbaamaan sen puolesta, että nämä uudet säiliöalukset, jotka tulevat huolehtimaan Suomen raakaöljykuljetuksista miehitetään kotimaisella työvoimalla ja että tankkerit tulevat Suomen lipun alle. Alussa työnantajapuoli ei tuntunut ymmär-



tävän asian tärkeyttä. Vasta sen jälkeen, kun kävimme kertomassa liittojen syvän huolen asiasta mm. omistajaohjausministeri Tytti Tuppuraiselle ja Nesteen ylimmälle johdolle, saimme toivotun lopputuloksen, josta hyöttyy koko Suomen kansa.

Syksyn aikana selvinnee miten käy isojen työntekijöiden tavoitteelle luopua valtakunnallisten työehtosopimusten solmisesta ja siirtää neuvotteluja yritystasolle. Jotkut johtavat haluavat jopa Suomeen seitsemänpäiväisiä työviikkoja ja yli 80-tuntisia työviikkoja! Saattaa hyvin

olla erittäin vaikeat työmarkkinaneuvottelut tulossa syksystä alkaen sekä epävarmuutta työrauhan osalta.

Muistakaa loman aikana levätä ja laiskotella, jotta teillä riittää virtaa syksyn ja talven kaikkiin haasteisiin.

Toivotan kaikille liiton jäsenille ja lehden lukijoille oikein mukavaa kesää!

Päätoimittaja Robert Nyman

Väl skött intressebevakning gav resultat

Finland får vi igen njuta av sommaren och en efterlängtat semester. Coronapandemiläget ser just nu bra ut både i Finland och våra närområden. Jag hoppas att efterfrågan på passagerartrafik med fartyg igen ökar och att den permitterade sjöpersonalen äntligen får komma tillbaka till sina arbeten!

Coronakrisen har åtminstone visat hur viktig en kvalitativ försörjningsberedskap är för Finland. Det är helt klart att landets sjölogistiska försörjningsberedskap bör skötas med inhemsk arbetskraft för att garantera dess funktionsduglighet i alla förhållanden. Under våren fanns en stark hotbild om att de nya tankfartyg som Neste Ab beställt från Södra Korea endast skulle trafikerar med blandbesättning. Finlands Maskinförbundet inledde tillsammans med de övriga sjöfacken en kampanj för att se till att dessa tankfartyg som kommer att användas för att ombesörja landets råoljetransporter bemannas med finsk besättning och att de trafikerar under finsk flagg. Till en början verkade arbetsgivar sidan inte förstå ärendets betydelse men efter att förbunden fört fram sina vägande argument till bl.a. ägarstyrminis-

ter Tytti Tuppurainen och Nestes högsta ledning erhöll vi det resultat som vi önskade och som är till nytta för hela landets befolkning.

Under hösten får vi eventuellt se hur det går med de stora arbetsgivarernas målsättning att frångå de allmängiltiga kollektivavtalen och överföra förhandlingsmekanismen till det lokala planet. Vissa direktörer önskar t.o.m. ta i bruk sju dagars arbetsveckor och över 80 timmars arbetsveckor!

Det ser ut att bli mycket besvärliga arbetsmarknadsförhandlingar under nästa förhandlingsrunda.

Kom ihåg att vila upp er ordentligt under er semester så att ni igen har energi för höstens och vinterns utmaningar.

Jag önskar en riktigt skön sommar till förbundets medlemmar och tidningens läsare!

Chefredaktör Robert Nyman



Hyvää alkanutta kesää!

Tätä kirjoittaessa on kuntavaalit kuumimmillaan. En malta olla lainaamatta erästä puolueen puheenjohtajan vaalimainoksen lausetta jossa todetaan että nyt ei äänestetä pelkästään kunta-asioista vaan myös perusarvoista. Aikaisemmin oli ko. henkilön taholta todettu puoluevaltuuston kokouksessa, että Suomen työllisyysastetta ei saada korjatuksi niin kauan, kun ay-liike vastustaa työttömyysturvan ja irtisanomissuojan heikennyksiä, paikallisen sopimisen lisäämistä, työehtosopimusten yleissitovuuden purkamista ja lakko-oikeuden rajoittamista.

Näyttää perusarvot olevan kohdallaan! Yllättävää mielestäni olisi, jos ay-liike olisi em. asioiden kannalla!

Työllisyysaste on monesta tekijästä kiinni. Pelkästään työntekijän asemaa heikentämällä kokonaistilanne ei varmasti parane!

Teollisuuden Palkansaajat (TP), jonka jäsen myös Suomen Konepääliittoliitto on, otti kantaa hallituksensa kokouksessa UPM:n tilanteeseen.

UPM ilmoitti 8.2.2021 infossaan henkilöstölleen, ettei se enää neuvottele toimihenkilöiden työehdoista kollektiivisesti luottamusmiesten ja muiden henkilöstön edustajien kanssa. Neuvottelemisen sijaan työnantaja haluaa jatkossa päättää ja ilmoittaa työehdoista yksipuolisesti.

Tämä oli selvästi ristiriidassa UPM:n aikaisemman ilmoituksen mukaan sopia kaikkien henkilöstöryhmien kanssa yrityskohtaisesti rakentaen näin uutta neuvottelukulttuuria, jossa työehtoihin vaikutettaisiin siellä missä työ tehdään. UPM:n ilmoitus rikkoi myös kansainvälisiä sitoumuksia. Kansainvälisen työjärjestö ILO:n työelämän perusperiaatteita ja -oikeuksia koskevan julistuksen mukaan yritysten tulee vaalia yhdistymisvapautta sekä kollektiivisen neuvottelu-oikeuden tehokasta tunnustamista. Suomen valtio on ratifioinut sopimuksen.

Teollisuuden Palkansaajat tuomitsi UPM:n toiminnan jyrkästi ja vaatii UPM:ltä Suomen ja yrityksen kansainvälisten sitoumusten täysimääräistä noudattamista toiminnassaan.

Näistä lähtöasemista lähdettäessä syksyllä alkava TES-kierros näyttää jälleen kerran mielenkiintoiselta ja erittäin haastavalta.

Hyvää kesälomaa liittomme jäsenille! Nyt on hyvä aika kerätä voimia syksyyn, kun koronatilannekin onneksi helpottaa.

Pertti Roti
Puheenjohtaja
Suomen Konepääliittoliitto

En god början på sommaren!

Kommunvalet går som hetast då detta skrivs. Jag kan inte låta bli att låna en fras från ett partis ordförandes valreklamen där man konstaterar att vi nu inte röstar enbart om kommunärenden utan även om grundvärderingar. Tidigare har ifrågavarande person på partistyrelsens möte konstaterat att Finlands sysselsättningsgrad inte kan förbättras så länge som fackförbunden motsätter sig försämringar av arbetslöshets- och uppsägningskyddet, ökningen av lokala avtal, avveckling av kollektivavtals allmängiltighet och begränsning av strejkrätten. En märklig syn på grundvärden. Det vore överraskande om inte fackförbunden stödde dessa ärenden!

Sysselsättningsgraden beror på många olika faktorer. Helhetssituationen förbättras säkert inte genom att enbart försämma på löntagarnas situation!

Industrins löntagare (Teollisuuden Palkansaajat), vars medlem även Finlands Maskinbefälsförbund är, har i sitt styrelsemöte tagit ställning till UPM:s situation. UPM anmälde i sin information till sin personal i februari i år att man inte längre förhandlar kollektivt med förtroendemän eller övriga personer som företrädar personalen om tjänstemännens arbetsavtal. I stället för att förhandla vill arbetsgivaren i fortsättningen ensidigt besluta och anmäla om arbetsavtalsvillkoren. Detta är klart i konflikt med UPM:s tidigare information om att överenskomma företagsvis med alla personalgrupperingar. UPM:s anmälan är även i strid med internationella avtal. Enligt de basprinciper som FN:s internationella arbetsorganisation ILO slagit fast och som Finland ratificerat bör företag trygga föreningsfrihet och främja kollektiva förhandlingar. Industrins löntagare fördömer starkt UPM:s åtgärder och kräver att företaget till fullo följer internationella avtal i sin verksamhet.

Ur detta utgångsläge ser höstens kommande arbetsavtalsrunda igen att bli mycket besvärlig och intressant.

En skön semester önskas alla förbundets medlemmar! Nu är det tid att samla krafter inför hösten då även coronaläget förbättrats.

Pertti Roti
Ordförande
Finlands Maskinbefälsförbund

SÄHKÖN HANKINTA JA KULUTUS,
huhtikuu 2021
Kulutus ja sen muutokset edelliseen vuoteen verrattuna:
GWh %
Kulutuksen muutosprosentti, liukuva 12 kk

**huhtikuu
vuoden alusta
viimeiset 12 kk**

6841	0,2
31759	5,9
82831	-1,1

	2020			2021		
	GWh	Osuus-%	Muutos-%	GWh	Osuus-%	Muutos-%
huhtikuu						
KULUTUS	6828	100,0	-2,0	6841	100,0	0,2
TUOTANTO	5668	83,0	1,4	5716	83,6	0,9
vesivoima	1324	19,4	20,1	1400	20,5	5,7
tuulivoima	626	9,2	30,8	642	9,4	2,5
aurinkovoima	24	0,3	44,4	37	0,5	54,1
ydinvoima	1926	28,2	-2,8	1860	27,2	-3,4
lämpövoima	1768	25,9	-12,0	1777	26,0	0,5
yhteistuotanto	1666	24,4	-8,3	1686	24,6	1,2
erillistuotanto	102	1,5	-47,2	91	1,3	-10,0
NETTOTUONTI	1160	17,0	-15,8	1124	16,4	-3,0
vuoden alusta						
KULUTUS	29985	100,0	-6,8	31759	100,0	5,9
TUOTANTO	24998	83,4	-0,5	25880	81,5	3,5
vesivoima	5578	18,6	44,8	5529	17,4	-0,9
tuulivoima	3315	11,1	45,4	2703	8,5	-18,5
aurinkovoima	43	0,1	72,6	63	0,2	43,9
ydinvoima	7986	26,6	-0,2	7903	24,9	-1,0
lämpövoima	8075	26,9	-26,4	9682	30,5	19,9
yhteistuotanto	7455	24,9	-22,8	8893	28,0	19,3
erillistuotanto	620	2,1	-52,6	790	2,5	27,3
NETTOTUONTI	4987	16,6	-29,3	5879	18,5	17,9
viimeiset 12 kk						
KULUTUS	83784	100,0	-3,3	82831	100,0	-1,1
TUOTANTO	65813	78,6	-1,0	66990	80,9	1,8
vesivoima	13965	16,7	20,9	15559	18,8	11,4
tuulivoima	6974	8,3	9,9	7359	8,9	5,5
aurinkovoima	166	0,2	61,1	275	0,3	66,2
ydinvoima	22899	27,3	3,8	22276	26,9	-2,7
lämpövoima	21810	26,0	-17,4	21522	26,0	-1,3
yhteistuotanto	19356	23,1	-11,6	19150	23,1	-1,1
erillistuotanto	2454	2,9	-45,8	2372	2,9	-3,4
NETTOTUONTI	17971	21,4	-11,0	15841	19,1	-11,9

Ay-liikkeen strategia kirkastettava

Olemme eläneet koronaviruksen keskellä yli vuoden. Oletettua ripeämpi rokotusten eteneminen ja kesän myötä laskeneet tartuntaluvut vahvistavat uskoa koronan jälkeiseen aikaan.

Yhteiskuntaa avataan vähitellen. Ihmisten liikkumista, matkustamista ja kokoontumista sekä yritystoiminnan harjoittamista koskevia rajoituksia poistetaan. Se on hyvä - erityisen tärkeää on, että matkustamista voidaan vapauttaa terveysturvallisuudesta huolehtien samassa tahdissa ja samoilla periaatteilla muiden EU-maiden kanssa. Se on tärkeää myös muun muassa merenkulkuelinkeinon toimintaedellytysten ja merimiesten työllisyyden kannalta.

Malti on silti valttia tässäkin asiassa, sillä virus pitää meitä edelleen pihdeissään ja elämä on varovaista. Koko maailmassa virusta ei ole lainkaan voitettu emmekä voi vielä täysin huokaista helpotuksesta. Virus ei tunne rajoja eikä siltä kysellä rajoilla passia. Tauti on hallinnassa kunnolla vasta, kun se on hallinnassa koko maailmassa.

Edelleen on syytä noudattaa asiantuntijoiden turvaväleistä, käsihygieniasta ja kasvomaskeista antamia suosituksia. Toivottavasti kesän myötä laskeneet tartuntaluvut eivät tuudita meitä virheelliseen turvallisuuden tunteeseen ja käymme ottamassa rokotuksen - ja ennen kaikkea sen toisen rokoteannoksen, vaikka sen ajankohta osuisikin keskelle parhaita kesäloma-aikaa.

Kriisin alussa taloutemme pelättiin romahtavan. Talouden taantuma jäi yllättävän pieneksi ja nykynäkymät ovat jopa valoisat. STTK:n mielestä talouspolitiikassa suuren linjan on edelleen oltava elvyttävä, vaikka kannamme toki huolta velkaantumisesta ja työllisyysasteesta. Kriisi on hoidettava loppuun, ennen kuin koittaa sopeutuksen aika.

Suomalainen työmarkkina-ala purjehtii tällä hetkellä rajoitetun näkyvyyden vallitessa, mitä tulee neuvottelu- ja sopimustoimintaan sekä kolmikantaiseen lainsäädännön valmisteluun.

Viime syksynä pohdimme Metsäteollisuuden irtiottoa valtakunnallisista työehtosopimuksista ja siirtymistä työpaikkakohtaiseen sopimiseen. Jatkoa seurasi tänä keväänä, kun Teknologiateollisuus ilmoitti hajauttavansa sopimusneuvottelut joko paikalliseksi tai valtakunnalliseksi. On vielä epäselvää, mitä se tarkoittaa käytännössä.

Tuntuu siltä, että tarkempi analyysi näistä irtiottoista puuttuu. Virallinen selitys työnantajapuolella on, että kun paikallinen sopiminen ei ole edennyt toivotulla tavalla ja kun jokaisen yrityksen tilanne on erilainen, tarvitaan joustoja kilpailukyyn turvaamiseksi ja sen vuoksi työehdoista on sovittava tavalla tai toisella enemmän ala- ja yritysکوhtaisesti.

Työnantajan todellinen tavoite on jo pitemmän aikaa ollut nykyisen neuvottelu- ja sopimustoiminnan romuttaminen, yleissitovuudesta eroon pääseminen, ammattiyhdistysliikkeen heikentäminen ja työpaikan isäntävallan lisääminen.

Työmarkkinoiden nykytilanne on luonnollinen jatkumo työnantajapuolen toiminnalle viime vuosikymmenen aikana. Ensin työnantajat luopuivat keskitetyistä sopimuksista ja sen myötä keskusjärjestösopimuksista. Sen jälkeen on kyseenalaistettu ansiosi-



donnaisten työttömyysturvan ehdot. Elinkeinoelämä on hypännyt paikallisessa sopimisessa yrittäjien kelkkaan ja on valmis ohittamaan sopimisessa työ- ja virkaehtosopimukset. Työnantajien perimmäinen tavoite on hajauttaa nykyinen neuvottelu- ja sopimustoiminta.

Työnantajien kannattaisi silti pohtia syvällisemmin, miten heidän haaveilemansa täysin hajautettu sopimusjärjestelmä toimii esimerkiksi seuraavan yhteiskunnallisen tai talouden kriisin osuessa kohdallemme. Kriisit tulevat kuin keväiset sateet, joskus rajummin, joskus heikommin. Suomi on euromaa ja sen myötä työkalut ovat vähissä. Arvioin hädän hetkellä taas huudettavan laajempien ratkaisujen perään, kuten viimeksi kävi koronaviruksen alkumetreillä.

Ammattiyhdistysliikkeen täytyy pohtia perusteellisemmin yhteistä tekemistä. Ei voi olla niin, että teemme yhdessä sopimuksia ainoastaan silloin, kun se työnantajille ja elinkeinoelämälle sopii ja ne kokevat hyötyvänsä yhteistyöstä. Muu yhteinen tekeminen on tällä hetkellä jokseenkin olematonta.

Seuraavasta työmarkkinakierroksesta pöyän vaikeaa ja levotonta. Jokaisella liitolla on edessään erittäin haasteelliset neuvottelut ja arvelen, että keinoista kaikki otetaan käyttöön.

Tarvitsisimme kipeästi keskinäistä yhteydenpitoa ja yhteistyötä, vaikka jokainen liitto asettaakin omat tavoitteensa ja neuvottelee omista lähtökohdistaan. Yhteistyö neuvottelukierroksen aikana on tärkeää, ja työnantajat ovat onnistuneet siinä tähän saakka paljon ammattiliittoja paremmin.

Kaksi vuotta sitten olimme tyytyväisiä siihen, miten hallitusohjelmassa suhtauduttiin työelämän lainsäädännön kehittämiseen kolmikantaisen valmistelun pohjalta. Valitettavasti hallituskauden puolivälissä on todettava, että työryhmistä ei ole saatu isoja villoja. En tarkoita, etteikö meillä olisi ollut yritystä, mutta työnantajien suhtautuminen kaikkiin palkansaajapuolen esityksiin on ollut äärettömän nuiva. Esimerkiksi työttömien lisäpäivistä eli ”työttömyysputkesta” käydyt neuvottelut päättyivät tuloksettomina, ja paikallisen sopimisen laajentamiselle kävi samoin.

Palkansaajapuolelle asioiden hyytymisen kolmikantaisissa neuvottelupöydissä on erittäin hankala asia. Meidän tärkein tehtävämme on neuvotella ja tehdä sopimuksia. Jos työmarkkinajärjestöille annetaan tehtävä, meiltä odotetaan tuloksia. Nyt niitä ei ole saatu hallituksen toivomalla tavalla. Silloin ratkaisut tekee hallitus itse.

Kolmikantavalmistelu on taannut meille vakaan ja ennustettavan lainsäädännön kehittämisen. Mikä on sen tulevaisuus, jos järjestöt eivät onnistu niille annetuissa tehtävissä? Pelkään pahoin, että jos ratkaisujen tekeminen siirtyy kokonaan hallitukselle ja jos työmarkkinajärjestöille jää kuuluksi tulemisen osa, työ- ja sosiaalilainsäädännön kehittämisestä tulee varsin epävaaka ja ennakoimatonta.

Vaaleissa valta vaihtuu ja hallitus sen mukana. Välillä maata hallitsee työntekijöiden tavoitteita ymmärtävä, välillä taas työnantajaa ymmärtävä hallitus. Tämä voi johtaa pahimmillaan varsin poukkoilevaan lainsäädäntöön, kun uusi hallitus kumoo edeltäjänsä tekemisiä.

Ammattiyhdistysliikkeen toiminnan ydin on neuvottelutoiminnassa ja sopimisessa. Se ei ole aina helppoa ja kuten hyvin tiedämme, sopiminen merkitsee kompromisseja – kirkko laitetaan silloin keskelle kylää. Sillä on näihin aikoihin asti luotu maailman parasta työelämää. – Yksin on kuitenkin paha sopia ja jos ei sovita, silloin soditaan. Kokemus on osoittanut, että sopiminen on silti aina sotimista parempi vaihtoehto.

Kun kaikki muuttuu, koko suomalaisen ay-liikkeen on pohdittava strategioitaan jatkossa aivan uudelta pohjalta. Myös järjestäytymisen merkitys nousee entistä tärkeämmäksi, jos sopiminen etenee yhä enemmän paikalliseen suuntaan ja työpaikoille. ■

Antti Palola
STTK:n puheenjohtaja

Kirje Nesteelle

**Hyvä Nesteen toimitusjohtaja Peter Vanacker,
sekä Nesteen hallituksen puheenjohtaja Matti Kähkönen**

Yli 90 prosenttia Suomen kaikista kuljetuksista tapahtuu meriteitse. Koronapandemia on korostanut entisestään Suomen huoltovarmuuden merkitystä: päivittäistavarat, teollisuuden raaka-aineet ja öljytuotteet on kuljetettu Suomeen huoltovarmuuskuljetuksina Suomen lipun alla olevilla kauppalaivoilla.

Erityisen tärkeää on turvata Suomen öljykuljetusten huoltovarmuus. Talvisodan aikana vieraan lipun alla oleva säiliölaiva kääntyi Helsingin edustalla ympäri, eikä toimittanut Suomeen öljylastia. Suomi perusti valtio-omisteisen öljy-yhtiön, Nesteen, jotta öljykuljetukset saadaan toimitettua maahamme suomalaisella tonnistolla ja miehistöllä. Vieraan lipun alla tapahtuviin kuljetuksiin ei ole luottamista.

Suomella on pitkät merenkulun perinteet ja vahva, skandinaavinen merenkulkuosaaminen purjehtia vaativissa talvimerenkulkuolosuhteissa. Suomalaiset merenkulkijat tuntevat Itämeren ympäristöarvot ja osaavat purjehtia herkillä ja haavoittuvalla merialueella. On tärkeää ylläpitää ja säilyttää säiliölaivoilla työskentelyyn vaadittavaa suomalaista merimiesosaamista. Säiliöaluksilla vaaditaan erityispatentteja, joita saa vain raakaöljyä kuljettavilla aluksilla työskentelemällä. Mikäli työpaikkoja ei ole, suomalainen säiliöalusosaaminen menetetään lopullisesti.

Neste on rakennuttamassa kahta uutta säiliöalusta: M/t Jatuli ja M/t Jaarli, jotka aloittavat liikenteessä vuoden 2021 lopussa. Aluksiin pitää saada suomalainen miehistys, jotta Suomen huoltovarmuus ja suomalainen merimiesosaaminen eivät vaarannu.

Me merenkulun työmarkkinajärjestöt ja työmarkkinakeskusjärjestömme olemme hyvin huolestuneita Suomen lipun alla olevan kuuden säiliöaluksen ja niillä työskentelevien noin 250 suomalaisen merimiehen tulevaisuudesta. Käynnissä olevissa miehistysneuvotteluissa on esitetty, että Nesteen uusiin säiliöaluksiin tulisi EU:n ulkopuolista työvoimaa, eli ne sekamiehittettäisiin. Sekamiehitys johtaisi suomalaisten työpaikkojen vähenemiseen heikentäen mahdollisten kriisitilanteiden hoitamista riittävällä pätevällä henkilökunnalla. Suomen öljykuljetusten huoltovarmuus vaarantuisi – ja jopa menetettäisiin.

Emme tule hyväksymään Nesteen uusien säiliöalusten sekamiehittämistä. Suomi on saari ja tarvitsee oman Suomen lipun alla purjehtivan säiliöaluslaivaston sekä suomalaisen miehistön.

Vetoamme vahvasti teihin, että Nesteen uudet säiliöalukset, M/t Jatuli ja M/t Jaarli, saapuvat Suomen lipun alle suomalaisilla miehistöillä.

Helsingissä 21.5.2021

Robert Nyman
Toiminnanjohtaja
Suomen Konepäällystöliitto
p. 050 454 2767

Johan Ramsland
Toiminnanjohtaja
Suomen Laivanpäällystöliitto
p. 040 667 2227

Kenneth Bondas
Puheenjohtaja
Suomen Merimies-Unioni
p. 040 456 0245

Tiedoksi:
Tytti Tuppurainen, Eurooppa- ja omistajaohjausministeri
Vesa Vuorenkoski, Valtioneuvoston valtiosihteeri
Tuula Haatainen, Työministeri
Ville Kopra, Työ- ja elinkeinoministeriön valtiosihteeri

Antti Palola
Puheenjohtaja
STTK
p. 040 509 6030

Jarkko Eloranta
Puheenjohtaja
SAK
p. 040 091 2399

'I can find the full potential of your turbocharger.'

ABB Turbo Hero
Mike Kautsky



Turboahntimien korjaus ja huolto

ABB Oy, Turbocharging
Lyhtytie 20
00750 Helsinki

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



VANTAAN ENERGIAN UUSI TOIMIHENKILÖIDEN PÄÄLUOTTAMUSMIES

Vantaan Energia Oy:n toimihenkilöiden pääluottamusmieheksi valittiin Juha Tolvanen (kuvassa). Pääluottamusmiehesuhdosten kesken suoritettiin postiaänestys maaliskuun alkuun. Lisäksi järjestettiin Teamsin välityksellä tilaisuus, jossa ehdokkaat kertoivat itsestään ja heille pystyi esittämään kysymyksiä. Toimihenkilöiden pääluottamusmies edustaa Vantaan Energia Oy:ssä noin vajaata 100 toimihenkilöä.

Lisäksi uudeksi toimihenkilöiden varapääluottamusmieheksi valittiin Ville Nurminen. Myös varapääluottamusmiehesuhdosten kesken suoritettiin postiaänestys.

Kuka:



Olen **Juha Tolvanen** 50 vuotta, ja olen kotoisin Varkaudesta.

Perhe:

Perheeseeni kuuluu vaimo ja neljä täysi-ikäistä lasta.

Työtehtävät:

Työkokemusta voimalaitosalalta alkaa olemaan noin 25-vuotta. Ensin olin Stora Enson Varkauden tehtailla 17 vuotta ja nyt viimeiset 8 vuotta olen ollut Vantaan Energiassa operaattorina jätevoimalaitoksella.

Työpaikan ja yhdistyksen mahdolluustehdävät:

Toimin toimihenkilöiden pääluottamusmiehenä Vantaan Energiassa ja kuulun Konemestarit ja energiatekniset KME jäsenyhdistykseen.

Omat tavoitteet luottamusmiehen tehtävään:

Tavoitteeni luottamusmiehenä on kohdella kaikkia tasapuolisesti, olla helposti tavoitettavissa ja että porukalle tulee tunne, että asiat tulee hoidettua kunnolla, on ne sitten pieniä tai isoja juttuja. Mielestäni Suomen Konepäällystysliitto on arvostettu ja pitkät perinteet omaava liitto, jossa jäsenten sopimukset ja muut liitolle kuuluvat asiat hoidetaan hyvin.

Juhan yhteystiedot:

Puh. 040 547 6593

Email. juha.tolvanen@vantaanenergia.fi



Wärtsilä toimittaa maailman suurimman bioLNG- tuotantolaitoksen

Teknologia-yhtiö Wärtsilä toimittaa biokaasun nesteytyslaitoksen norjalaiselle Biokraftille, joka on Scandinavian Biogas Groupin tytäryhtiö ja merkittävä toimija globaaleilla biokaasumarkkinoilla. Laitos on laajennus Skognissa Norjassa sijaitsevaan, kapasiteetiltaan 25 tonnin tuotantolaitokseen, jonka Wärtsilä on myös toimittanut. Laajennuksen jälkeen laitoksen kapasiteetti on 50 tonnia päivässä, mikä tekee siitä ylivoimaisesti suurimman laatuun maailmassa. Laajennuksen tilaus tehtiin huhtikuussa 2021.

Nesteytetyn biokaasun markkinat kasvavat jatkuvasti samalla, kun fossiilisten polttoaineiden käyttöä pyritään vähentämään maailmanlaajuisesti. BioLNG:tä on runsaasti saatavilla, ja se on uusiutuva energianlähde, jota käytetään 'vihreänä' polttoaineena kuljetus-, teollisuus- ja merenkulun sovelluksissa.

"Nesteytyslaitoksissa käyttämämme teknologia on erittäin luotettavaa, ja biokaasun nesteytys on operatiivisilta kustannuksiltaan edullista. Olemme ylpeitä, että Biokraft valitsi meidät jälleen tähän projektiin, koska se on selvä osoitus asiakastyytyväisyydestä", sanoi Maria Ortiz, Sales Manager, Biogas Solutions, Wärtsilä Gas Solutions.

Wärtsilä toimittaa laitoksen toukokuussa 2022. ■

Lähde ja kuva: Wärtsilä Oy:n lehdistötiedote



**I WANT YOU
FOR OUR FLEET**

NEAREST RECRUITING STATION
www.godbyshipping.fi

Illustration: David Lauder
Illustration: David Lauder

**NAUTILUS
FEDERATION**
A Federation of Maritime Professionals

Supported by:-



HST™-turbokompressorit säästää energiaa

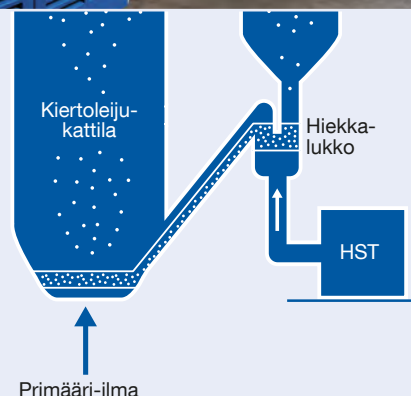


Suurnopeustekniikkaan perustuvat HST-turbokompressorit ovat menestyksekkäästi käytössä useassa suomalaisessa voimalassa. HST on erinomainen ratkaisu esimerkiksi hiekanerotuksessa ja rikinpoistossa. Suurimmat edut ovat korkea hyötysuhde, matala melutaso, pieni koko ja sisäänrakennettu kunnonvalvonta.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

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



Lue lisää!



SULZER

Viking Glory liikennöi Suomen lipun alla

Viking Linen uusi lippulaiva Viking Glory, joka aloittaa liikennöinnin vuoden 2022 alussa Turku–Ahvenanmaa–Tukholma-reitillä, tulee purjehtimaan Suomen lipun alla. Suomen suurin merityönantaja Viking Line kasvat-
taa siten laivastoaan uudella Suomen lipun alla purjehtivalla aluksella.

HENKILÖSTÖN REKRYTOINTI

Viking Line on Suomen suurin merityönantaja, jolla on lähes 2400 työntekijää. Laivaston seitsemästä aluksesta viisi purjehtii tällä hetkellä Suomen lipun alla. Uuden aluksen henkilöstön rekrytointi tullaan aloittamaan asteittain. Ensimmäinen hankitaan työvoimaa varustamon muilta aluksilta.

– Näinä pandemia-aikoina yhteistyö Suomen viranomaisten ja suomalaisten merialan työnantajajärjestöjen kanssa on sujunut hyvin. Näemme merkittäviä etuja siinä, että molemmat Turku–Tukholma-reitin alukset ovat saman lipun alla. Viking Glory tulee korvaamaan Suomen lipun alla purjehtivan Amorellan, ja koska tarkoituksena on, että Viking Gloryn toimittaminen ei johda irtisanomisiin, on luonnollista jatkaa Suomen lipun alla. Tämä päätös osoittaa luottamustamme suomalaisen merenkulupolitiikan jatkuvuuteen, siten että toimintaedellytyksemme säilyvät, emmekä joudu ar-

vioimaan uudelleen päätöstä alusten lipusta, sanoo Viking Linen toimitusjohtaja Jan Hanses.

INNOVATIIVISTA POHJOISMAISTA MUOTOILUA ILMASTOYSTÄVÄLLISELLÄ ALUKSELLA

Viking Glory ilmentää Viking Linen uskoa Itämeren matkailun valoisaan tulevaisuuteen. Avainsanat ovat vastuullisuus, energiatehokkuus ja innovatiivinen pohjoismainen muotoilu. Viking Glory on syntynyt tiiviissä yhteistyössä suomalaisten ja pohjoismaisten kumppanien kanssa, jotka ovat asiantuntemuksellaan ja osaamisellaan kehittäneet ympäristötekniisiä yksityiskohtia ja innovatiivista sisustusta. Energiaoimointi ja ympäristöystävälliset ratkaisut on huomioitu koko projektin ajan. Uusi Viking Glory on suurempi kuin ympäristöpioneeri Viking Grace, mutta siitä huolimatta sen laske-
taan kuluttavan noin kymmenen prosenttia vähemmän polttoainetta ja siten olevan yksi maailman energiatehokkaimmista aluksista. ■

Lisätiedot:

Jan Hanses, toimitusjohtaja
jan.hanses@vikingline.com,
puh. +358 18 27000
Viking Glory trafikerar under finsk flagg



Faktoja Viking Glorysta:

- Toimitetaan vuoden 2021 lopussa
- Arvioitu liikennöinnin aloitus vuoden 2022 alussa Turku–Ahvenanmaa–Tukholma-reitillä
- Matkustajakapasiteetti 2 800
- 922 hyttiä
- Miehistöä noin 150 + 150 henkeä
- Pituus 222,6 metriä, bruttovetoisuus 63 813 tonnia
- Rahtikapasiteetti 1 500 kaistametriä
- Jäälukka 1 A Super
- Polttoaine LNG (nesteytetty maakaasu)
- Rakennetaan Xiamen Shipbuilding Industry Co, Ltd:n telakalla Kiinassa
- Yhteistyökumppanit: Wärtsilä, ABB Marine, Kone, Almaco, Concept, Climeon, Evac, Projektia, Pointman, Deltamarin ym.

Vaasa–Uumaja-väliä liikennöivä matkustaja-autolautta Aurora Botnia luovutetaan kesäkuussa



Rauma Marine Constructionsin telakalla Raumalla rakenteilla oleva Aurora Botnia luovutetaan tämän vuoden kesäkuussa. RMC sopi luovutuksen aikataulusta hiljattain yhteistyössä matkustaja-autolautan tilanneeseen Wasalinen kanssa.

Vaasan ja Uumajan välistä reittiä tulevaisuudessa liikennöivä matkustaja-autolautta Aurora Botnia luovutetaan aluksen

tilanneelle Wasalinelle kesäkuun puolivälissä. Siihen asti Wasa Express jatkaa reitillä.

Aiemmin toukokuulle suunnitellun luovutuksen siirtämisellä pyritään siihen, että aluksen käyttöönottoaihe saadaan vietyä loppuun turvallisesti koronavirustilanteen huomioiden.

”Yli vuoden jatkunut pandemia on viivästyttänyt muun muassa päälaitetoimituksia. Kesäkuun luovutuksella pystymme varmistamaan, että aluksen viimeistely- ja käyttöönotto-
toimivien työntekijöiden määrä voidaan pitää turvallisissa rajoissa”, kertoo Rauma Marine Constructionsin toimitusjohtaja Jyrki Heinimaa.

Aurora Botnian luovutuksen aikataulusta on hiljattain sovitettu hyvässä yhteistyössä RMC:n ja Wasalinen kesken.

”Olemme yhdessä RMC:n kanssa keskustellen sopineet uudesta aikataulusta ja toden-

neet, että on ensiarvoisen tärkeää saada alus valmiiksi mahdollisimman koronaturvallisesti. Maailmanlaajuisesti haastavan tilanteen huomioiden uusi aikataulu on meille sopiva”, Wasalinen toimitusjohtaja Peter Ståhlberg sanoo.

Parhaillaan Aurora Botnian rakennustyöt ovat loppuvarustelu- ja käyttöönottoaiheessa, joka huipentuu ennen laivan luovutusta tehtäviin laiture- ja merikokeisiin. Aurora Botnia tulee olemaan maailman ympäristöystävällisin autolautta. ■

Lisätiedot ja haastattelupyynnöt:

Peter Ståhlberg,
Toimitusjohtaja, Wasaline,
+358 40 5592353, peter.stahlberg@wasaline.com
wasaline.com

Finlands största sjöarbetsgivare utökar sålunda sin flotta med ytterligare ett finskflaggat fartyg.

Viking Lines nya flaggskepp Viking Glory, som inleder sin trafik under början av 2022 mellan Åbo–Åland–Stockholm, kommer att få finsk flagg. Viking Line som är Finlands största sjöarbetsgivare utökar sålunda sin flotta med ytterligare ett finskflaggat fartyg.

REKRYTERING AV PERSONAL

Viking Line är Finlands största sjöarbetsgivare med närmare 2400 anställda. Av flottans sju fartyg är för tillfället fem finskflaggade. Rekryteringsarbetet till det nya fartyget kommer så småningom att inledas. I första hand kommer man att anställa personal från rederiets övriga fartyg.

- Under dessa pandemitider har samarbetet med de finska myndigheterna och finska sjöföretagen fungerat bra. Vi ser stora fördelar med att ha samma flagg på bägge fartyg på Åbo–Stockholm linjen. Viking Glory kommer att ersätta finskflaggade Amorella och eftersom avsikten är att leveransen av Viking Glory inte skall leda till några uppsägningsåtgärder, är det naturligt att fortsätta med finsk flagg. Genom detta beslut litar vi på en kontinuitet i den finska sjöfartspo-

litiken, så att våra verksamhetsförutsättningar bevaras och vi inte tvingas att ompröva besluten om fartygens flaggor, säger Jan Hanses, VD för Viking Line.

KLIMATSMART FARTYG MED NYSKAPANDE NORDISK DESIGN

Viking Glory förkroppsligar Viking Lines tro på en ljus framtid för resandet på Östersjön. Nyckelord är hållbarhet, energieffektivitet och en nyskapande nordisk design. Viking Glory är resultatet av ett gediget samarbete med finländska och nordiska partners som genom sin expertis och sitt kunnande bidragit till att utveckla miljötekniska detaljer och en nyskapande interiör. Energioptimering och miljöanpassade lösningar har legat i fokus under hela projektet. Nya Viking Glory är större än miljöpionjären Viking Grace, men beräknas trots detta förbruka ca tio procent mindre bränsle och därigenom bli ett av världens mest energieffektiva fartyg. ■

Tilläggsinformation:

Jan Hanses, verkställande direktör,
jan.hanses@vikingline.com,
tfn +358 18 27000



Fakta om det Viking Glory:

- Levereras i slutet av 2021
- Beräknad trafikstart i början av 2022 på linjen Åbo–Åland–Stockholm
- Passagerarkapacitet 2 800 resenärer
- Hytter 922
- Besättning ca 150 + 150 personer
- Längd 222,6 meter, bruttodräktighet 63 813 ton
- Fraktkapacitet 1 500 meter
- Isklass 1 A Super
- Drivmedel LNG, flytande naturgas
- Byggs på varvet Xiamen Shipbuilding Industry Co, Ltd i Kina
- Samarbetspartners: Wärtsilä, ABB Marine, Kone, Almaco, Konzept, Climeon, Evac, Projekta, Pointman, Deltamarin med flera

Vasa–Umeå ruttens bil- och passagerarfärja Aurora Botnia överlämnas i juni



Aurora Botnia, som byggs som bäst vid Rauma Marine Constructions varvet i Raumo, kommer att överlämnas i juni i år. RMC kom nyligen överens om tidtabellen för bil- och passagerarfärjans leverans tillsammans med beställaren Wasaline.

Bil- och passagerarfärjan Aurora Botnia, som kommer att trafikera ruten mellan Vasa och Umeå, kommer att överlämnas till rederiet

Wasaline i medlet av juni. Tills dess fortsätter Wasa Express på ruten.

Färjan skulle ursprungligen överlämnas i maj. Orsaken till försenad leverans är att färdigställa Aurora Botnia på ett så tryggt sätt som möjligt med hänsyn till coronavirussituationen.

”Pandemin som har pågått i mer än ett år har bland annat försenat vissa leveranser av huvudutrustning. Genom att överlämna fartyget i juni kan vi säkerställa att antalet anställda som ansvarar för fartygets slutförings- och driftsättningsarbete kan hållas inom säkra gränser”, berättar Jyrki Heinimaa, verkställande direktör för Rauma Marine Constructions.

RMC kom nyligen överens om tidtabellen för Aurora Botnias leverans i nära samarbete och samförstånd med Wasaline.

”Vi har tillsammans med RMC kommit överens om en reviderad tidtabell för leveransen

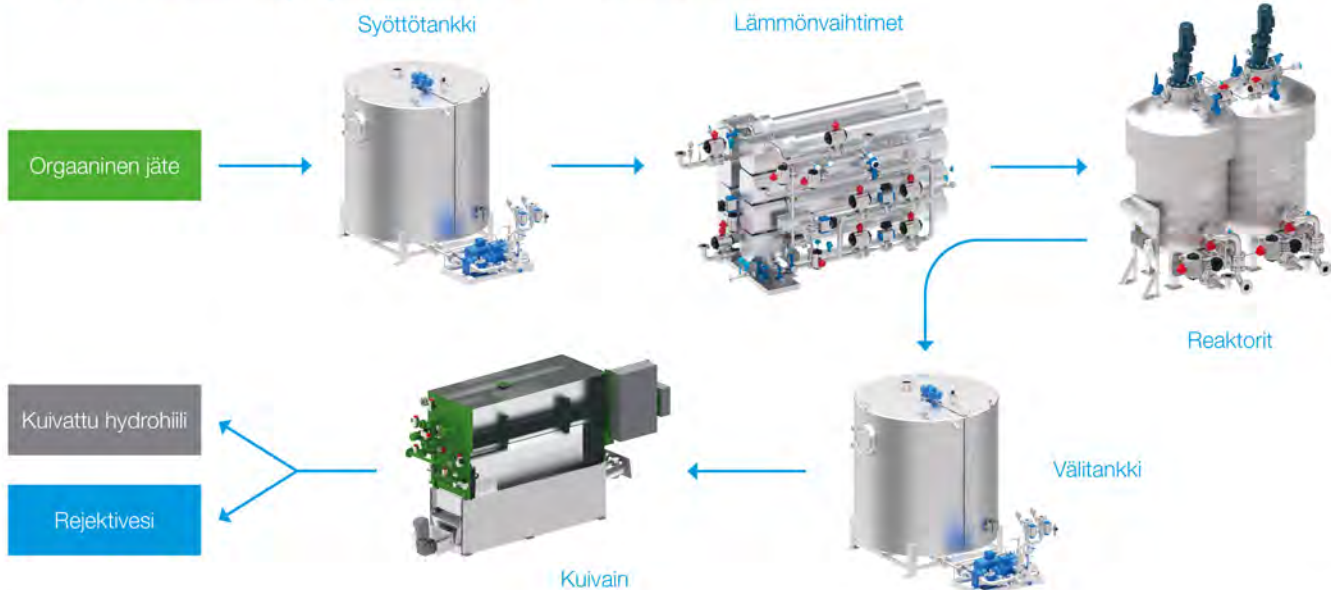
av fartyget. Det är ytterst viktigt att arbetet slutförs under så trygga och coronasäkra omständigheter som möjligt. Med tanke på den utmanande globala situationen är den nya leveranstidpunkten godtagbar för oss”, berättar Wasalines verkställande direktör Peter Ståhlberg.

Aurora Botnias konstruktionsarbete befinner sig för tillfället i den slutliga utrustnings- och driftsättningsfasen som kulminerar i kaj- och sjötest innan fartyget överlämnas. Aurora Botnia kommer att vara världens mest miljövänliga passagerarfärja. ■

Ytterligare information och intervjuförfrågningar:

Peter Ståhlberg, Verkställande direktör,
Wasaline, +358 40 5592353,
peter.stahlberg@wasaline.com

Evac märkähiiltojärjestelmä, prosessikuvaus



Risteilyaluksen orgaaninen jäte tiivistyy hydrohiileksi

Espoolais-heinolalaista innovaatiota:
Märkähiiltomenetelmä tekee lopun jättesirkuksesta. Hygieeninen lopputuote mahdollisesti lannoiteteollisuuden raaka-aineeksi.

Integroituihin jätteenkäsittelyjärjestelmiin erikoistuneella suomalaisyrityksellä Evacilla on kova tavoite.

Yritys aikoo ratkaista risteilyalusten ruokajäteongelman kehittämällä märkähiiltoprosessilla.

Evacin keksintö tietäisi loppua biojätteen varastoinnista laivoilla ja käsittelystä maissa.

Myös merkittävä ympäristöongelma, biojätteen laskeminen laivoilta mereen vähenisi radikaalisti, sanoo Evacin tuotelinjapäällikkö **Lasse Kapanen**.

Suomalaisen meriklusterin tavoitteena on olla maailman muuntautumiskykyisin meritoimintojen verkosto vuonna 2025.

– Vastuullisuus on myös Evacin toiminnan kulmakivi. Olemme sitoutuneet esimerkiksi vähentämään roskaa merissä kas-

vattamalla risteilyalusten kuivajätteen kierätysastetta 25 prosentista 50 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä, Kapanen sanoo.

Vihreä teknologia on jätteiden käsittelyssä kilpailtua. Kuinka Evac aikoo erottua joukosta?

– Olemme orgaanisten jätteiden käsittelyssä maailman keihäänkärkeä. Vastaavassa märkähiiltoon perustuvassa tekniikassa meillä ei meriteollisuudessa ole toistaiseksi kilpailua, hän toteaa.

Valitettava totuus on, että monissa risteilylaivoissa biolietettä ja ruokajätettä ei käsitellä, vaan se usein lasketaan mereen.

Kehittyneimmissä risteilylaivoissa on jätteenkäsittelyjärjestelmiä, joissa biojätettä kuivataan ja poltetaan.

– Perinteisessä kuivaus- ja polttoproses-

siissa syntyy kuitenkin saastuttavia pakokaasuja, jotka pääsevät ilmakehään ja aiheuttavat hiilidioksidipäästöjä.

Jätteenpolttota ei voi myöskään harjoittaa satamassa. Lisäksi polttolaitosten päästönormit tiukentuvat koko ajan. Evacissa nähdään, että tämäkin tie on kuljettu loppuun.

– Oma märkähiiltoprosessimme ei tuota lainkaan pakokaasuja. Järjestelmä on suljettu systeemi, joka ei päästä mitään mereen eikä ilmaan, Kapanen lupaa.

Yrityksen markkinajohtajuus perustuu saavutettuun etumatkaan ympäristöystävällisen märkähiiltoprosessin kehittämisessä.

– Vihreä vallankumous on makrotason ilmiö, joka vahvistaa kysyntää päästöttömille ja kiertotaloutta edistävälle ratkaisuille. Toinen kysyntää vahvistava taustavoima

on lainsäädäntö. Laivoja koskevat päästönormit kiristyvät. Tulevaisuudessa palveluja sertifioidaan niiden ympäristöhaittamuuden mukaan, Kapanen listaa.

On kolmas, kenties merkittävin tekijä, joka puoltaa päästöttömiä jätteenkäsittelyratkaisuja.

- Laivojen asiakkaat ja henkilökunta sekä matkanjärjestäjät ja matkustajat. He kaikki ovat yhä vaativampia toiminnan ekologisuuden suhteen. Risteilylaivojen tekninen henkilöstö näkee suurimmiksi ympäristöhaasteikseen päämoottorien päästöt sekä ravintoloissa syntyvän ruokajätteen. Isossa kuvassa kyse on risteilyalan tulevaisuudesta ja työpaikoista.

- Investoiminen vihreään teknologiaan vahvistaa alan uskottavuutta ja elinkelpoisuutta. Kaikki tekijät yhdessä antavat varustamoille syyn ratkaista jätekysymys kestäväällä tavalla, Kapanen arvioi.

Evacin märkähiiltojärjestelmän ansiosta jätteen lopputuotteen määrä on minimaalinen ja ekologisesti hyödynnettävissä ilman raskaita jälkikäsittelyjä.

Koko jätteenkäsittelyprosessi tapahtuu jätteen syntypaikalla laivassa ilman haitallisia päästöjä. Kun käsittely tehdään paikan päällä säästyy myös merkittävä määrä jätteen purku-, varastointi- ja kuljetuskustannuksia.

- Käsittävän jätteen tilavuus putoaa yhteen kymmenesosaan, kun jäte käsitellään ja kuivataan hydrohiileksi, Kapanen vertaa.

Märkähiiltojärjestelmän perusprosessi on keksitty sata vuotta sitten.

- Sen sijaan prosessin kehittäminen toimivaksi tuotteeksi on vuosien työn tulos. Siksi prosessiparametrit ovat meille arvokain myyntituote, Kapanen määrittelee.

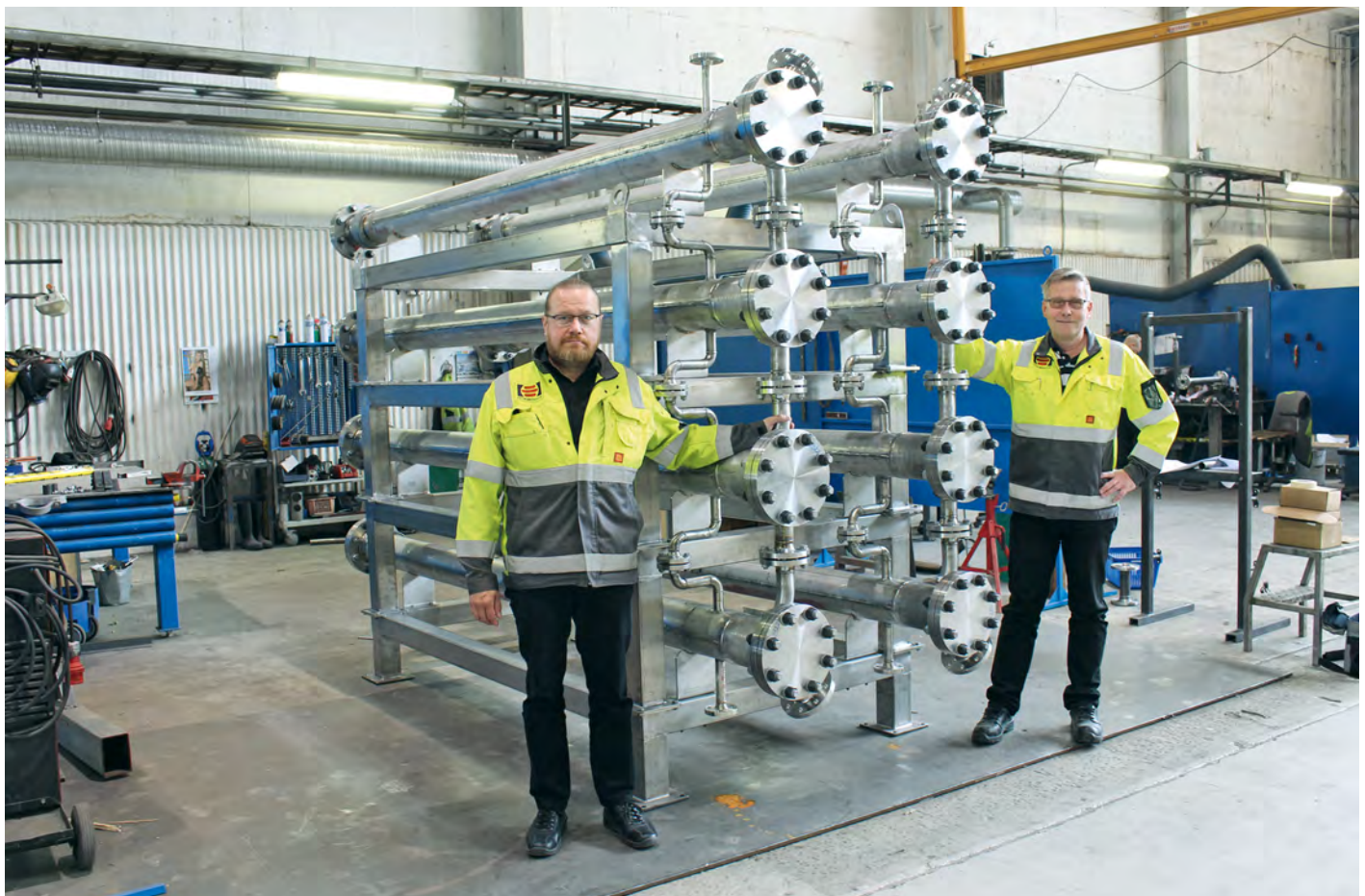
Evacin prosessia on ajettu Hyrylässä sijaitsevassa koelaitoksessa ja toimitukset ensimmäisiin laivoihin ovat käsillä.

Lopputuotteen, hydrohiilen jatkokäytön tutkimus on meneillään.

- Hygieeniseksi käsitellylle lopputuotteelle nähdään käyttökohteita esimerkiksi lannoitteena ja maanparannusaineena maanviljelyksessä, hän toteaa.

EVAC

- Vuonna 1979 perustettu veden- ja jätteenkäsittelyjärjestelmien toimittaja Espoossa.
- Liikevaihto noin 180 miljoonaa euroa 2019.
- Työllistää noin 200 henkilöä Suomessa, 500 henkilöä globaalisti.
- Toimipisteitä 13 maassa, neljällä mantereella. Edustajia yli 70 maassa.
- Evac on maailman johtava integroitujen meri-, offshore- ja rakennusteollisuuden veden- ja jätteenkäsittelyjärjestelmien sekä korroosionestojärjestelmien toimittaja.
- Osaamiseen kuuluvat muun muassa laivojen alipainejärjestelmät, puhtaan veden tuotantojärjestelmät sekä jäteveden kuiva- ja märkäjätteen käsittelyjärjestelmät.



Viitos-Metallin venti- ja projektijohtaja Vesa Sahanen ja myyntipäällikkö Kaj Sundberg esittelevät putkilämmönvaihdinta yrityksen konepajalla Heinolassa.

VIITOS-METALLILLE VÄYLÄ MERITEOLLISUUTEEN

Heinolalainen konepaja Viitos-Metalli valikoitui Evacin kumppaniksi risteilylaivojen puhdistamohankkeeseen lämmönvaihdivaamisen ansiosta.

– Koetoiminta on kestänyt kaksi vuotta ilman ongelmia. Putkilämmönvaihtimemme soveltuu Evacin rakentamaan märkähiiliprosessiin, toteaa vienti- ja projektijohtaja **Vesa Sahanen**.

Bioliete ajetaan lämmönvaihtimen läpi nestemäisenä.

– Vaihdin toimii lietteen esilämmittimenä ja lisää samalla järjestelmän energia-intensiivisyyttä tuottamalla hyötölämpöä kuivaajalle.

Lämmönvaihtimia valmistaa moni muukin yritys. Miksi juuri Viitos-Metallista tuli Evacin kumppani?

– Vahvan tuoteosaamisen lisäksi meillä oli tarjolla myös suunnitteludata, eli termodynaamiset laskelmat. Siinä jäi yksi ylimääräinen konsultti pois.

Mikä on Viitos-Metallin saanto hankkeesta?

– Projekti antaa tuotteillemme uutta näkyvyyttä laivateollisuuteen. Paitsi, että Evac on tärkeä asiakas tulevaisuuden kannalta, saamme leveämmät hartiat kansainvälistymiseen ekologisen jätteidenkäsittelyn saralla.

Markkinatilanne on koronasta johtuen ollut haastava myös Viitos-Metallille.

– Evacin projektin kannalta kiireen puuttuminen on ollut vain hyvä asia. On ollut tilaa hengittää ja kehittää parasta ratkaisua.

Viitos-Metalli on muiden tuotteidensa osalta kansainvälinen toimija muun muassa Valmetin ja Andritzin kumppanina.

Yrityksessä on täysi syy uskoa, että myös kumppanuus Evacin kanssa kehittyy pitkäaikaiseksi.

– Meriteollisuus on vahva tuotannonala, joka voi tuoda tilauksia ja työtä myös Heinolaan.

VIITOS-METALLI OY

- Heinolalainen lämpö- ja paineasiatekniikkaan sekä alan suunnitteluun ja konsultointiin erikoistunut konepaja.
- Tuotteisiin kuuluvat lämpöpainelaitteet sekä höyry-, vesi- ja öljyprosessilaitteet kattilalaitoksissa.
- Perustettu 1994.
- Liikevaihto 4 miljoonaa euroa.
- Työllistää 40 henkilöä.

Myös Evacissa uskotaan yhteistyön jatkuvan.

– Meillä kumppanuudet ratkaistaan projektikohtaisesti. Tässä hankkeessa Viitos-Metallin näytöt ovat vahvat ja yhteistyö toimii erinomaisesti, Evac Groupin **Lasse Kapanen** sanoo. ■

Teksti **Esa Arvekari**



VIITOS-METALLI OY

**Lämpö- ja painelaitteiden
valmistusta Heinolassa jo yli
25 vuoden kokemuksella.**

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

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

Lämpötekniikan edelläkävijä

HMS Albion vierailee Helsingissä

Ison-Britannian kuninkaallisen laivaston 176 metrin maihinnousutukialus vieraili Suomessa kesäkuun alussa. Vierailun aikana vahvistettiin Suomen ja Britannian välistä puolustusyhteistyötä ja esitettiin aluksen toimintaa Suomen merivoimille. Alus kävi Suomessa jo vuonna 2019 jolloin myös yleisöllä oli pääsy alukselle mutta koronarajoitusten vuoksi tämä ei onnistunut tällä kertaa.

– HMS Albionin paluu Helsinkiin osoittaa puolustusvoimiemme läheiset siteet. Iso-Britannia on sitoutunut tukemaan kumppaneitaan Suomessa, Pohjoismaissa ja Baltiassa. Toivomme, että koronatilanteen kehittymisen myötä voimme jälleen järjestää yhteisiä harjoituksia myös Ison-Britannian johtaman JEF-joukon puitteissa, kertoo Ison-Britannian lähetystön puolustusasiamies everstiluutnantti Stephen Boyle tiedotteessa.

HMS Albionissa on Wärtsilän pää- ja apumootorit sekä potkurit. – Wärtsilän valmistamat moottorit ovat laivan ydin. Pää- ja apumootorit tuottavat kaiken aluksen tarvitseman sähkön sekä potkurien käyttövoiman. Moottorit ovat osoittautuneet luotettaviksi niin Pohjois-Euroopan talvessa kuin päiväntasaajallakin usealla käytössämme olevalla aluksella, sanoo insinöörikomantaja Daniel Peskett tiedotteessa.



Kuva Robert Nyman

Alus on otettu käyttöön vuonna 2001 ja siinä on 400 hengen miehistö. HMS Albion painaa 19 560 tonnia, ja pystyy jopa 18 solmun (noin 33 km/h) nopeuteen. Aluksen aseistukseen kuuluu mm kaksi automaattista Phalanx CIWS ohjustentorjuntajärjestelmää, kaksi Oerlikon ilmatorjuntakanuunaa, sekä useita pienempiä konekivääriä. Laivan kannella pystyy laskeutumaan samanaikaisesti kahdella yli 30 metriä pitkällä raskaalla Chinook -kuljetushelikopterilla. ■

Rajavartijan peruskurssille oli ennätysmäärä hakijoita



Tammikuussa 2022 alkavalle rajavartijan peruskurssille päättyi hakuaika 30.4.2021. Hakemuksia saapui yhteensä 815, mikä on ennätysmäärä hakemuksia.

Haussa on mukana myös ruotsinkielinen peruskurssi, jolla on opiskelijapaikkoja Länsi-Suomen ja Suomenlahden merivartiostoon.

Tämän hetkisen suunnitelman mukaan kurssille on suunniteltu yhteensä 60 opiskelijapaikkaa, joista 10 on ruotsinkielisiä. Opiskelijapaik-

koja on tämänhetkisen suunnitelman mukaan tarjolla seuraaviin hallintoyksiköihin:

- Kaakkois-Suomen rajavartiosto
- Pohjois-Karjalan rajavartiosto
- Kainuun rajavartiosto
- Lapin rajavartiosto
- Suomenlahden merivartiosto
- Länsi-Suomen merivartiosto
- Vartiolentolaivue (edellyttää ilma-alusasentajan koulutusta)

Kurssi on suunniteltu alkavaksi tammikuussa 2022 ja päättyväksi joulukuussa 2022.

Peruskurssi antaa opiskelijalle valmiudet ammattiosaamista vaativiin kenttätason rajatarkastus- ja rajojen valvonnan tehtäviin.

Pääsykokeet järjestetään kaksiosaisena kesä- ja elokuun aikana.

Teknistä taustaa omaavia henkilöitä rekrytoidaan suoraan rajavartijan peruskurssille, yleensä Vartiolentolaivueeseen noin 1–2 henkilöä per kurssi. Lisäksi Rajavartijan peruskurssi on edellytys merivartiostojen konemestarin tehtäviin sekä vartiolaivojen teknisiin tehtäviin, toteaa SKL:n RVL:n pääluottamusmies Mikael Borg



KORKEIMMAN OIKEUDEN RATKAISU

- Työntekijän kuulemisen viivästyminen otettiin huomioon arvioitaessa kohtuullista aikaa irtisanomisen toimittamiseksi

KKO:2021:9, Diaarinumero:S2020/241,
Antopäivä: 10.2.2021

Korkeimman oikeuden antamassa ennak-
koratkaisussa KKO 2021:9 oli ratkaista-
vana kysymys siitä, oliko irtisanominen
toimitettu työsopimuslain mukaisessa kohtuulli-
sen ajan kuluessa siitä, kun työnantaja oli saa-
nut tiedon työntekijän henkilöön liittyvästä irti-
sanomisperusteesta.

TIETO TYÖNTEKIJÄN HENKILÖÖN LIITTYVÄSTÄ IRTISANOMIS- PERUSTEESTA

Työnantaja oli 13.5.2015 saanut tiedon työn-
tekijän henkilöön liittyvästä irtisanomisperus-
teesta ja oli varannut työntekijälle tilaisuuden
tulla kuulluksi 1.6.2015. Työntekijän pyynnös-
tä kuulemistilaisuutta oli siirretty myöhempään
ajankohtaan.

Työntekijä oli pyytänsä perusteiksi ilmoitta-
nut, ettei hän ole henkisesti sellaisessa tilassa,
että voisi osallistua kuulemiseen ja myös työ-
terveyslääkäri oli suositellut kuulemistilaisuus-
den siirtoa. Kuulemistilaisuutta siirrettiin kahdes-
ti, ensin pidettäväksi 1.7.2015 ja tämän jälkeen
1.9.2015. Työntekijä oli ollut jatkuvalla sairaus-
lomalla kaikkien edellä mainittujen päivämää-
rien aikaan, eikä hän tai hänen asiamiehensä
saapunut viimeisimpään kuulemistilaisuuteen.
Työntekijän työsopimus irtisanoitiin henkilöön
liittyvällä irtisanomisperusteella 2.9.2015, eli
noin kolmen ja puolen kuukauden kuluttua irti-
sanomisperusteiden tiedoksisaannista.

KANNE KÄRÄJÄOIKEUDESSA

Työntekijä vaati kanteessaan, että työnantaja
velvoitetaan suorittamaan hänelle korvauk-
sena työsuhteen perusteettomasta päättämi-
sestä 10 kuukauden palkkaa vastaava määrä
45 000 euroa korkoineen.

Työntekijä katsoi, että työnantajalla ei ollut
ollut asiallista ja painavaa perustetta työsuhteen
päättämiseen. Joka tapauksessa irtisano-

mista ei ollut toimitettu työsopimuslain mukai-
sesti kohtuullisessa ajassa.
Käräjäoikeus hylkäsi kanteen.

JATKOKÄSITTELYLUVAN MYÖNTÄ- MINEN JA ASIAN PALAUTTAMINEN HELSINGIN HOVIOIKEUTEEN

Työntekijä valitti hovioikeuteen. Hovioikeus ei
myöntänyt jatkokäsittelylupaa. Päätöksellään
16.9.2019 nro 1499 (KKO 2019:77) Korkein
oikeus kumosi hovioikeuden ratkaisun, myön-
si työntekijälle jatkokäsittelyluvan ja palautti
asian hovioikeuteen valituksen käsittelemistä
varten. Käsiteltyään jutun, hovioikeus päätyi
siihen, ettei se muuttanut käräjäoikeuden tuo-
mion lopputulosta.

Korkeimmassa oikeudessa oli työntekijän
valituksen johdosta kysymys siitä, onko yhtiö
toimittanut työsopimuksen irtisanomisen koh-
tuullisen ajan kuluessa siitä, kun se oli saanut
tiedon työsopimuslain 7 luvun 2 §:ssä tarkoi-
tetusta työntekijän henkilöön liittyvästä irtisa-
nomisen perusteesta. Erityisesti kysymys on
siitä, mikä merkitys kohtuullisen ajan arvioin-
nissa on työnantajan velvollisuudella varata
työntekijälle tilaisuus tulla kuulluksi työsopi-
muksen päättämisen syistä.

Korkeimman oikeuden ratkaisun peruste-
luissa tukeuduttiin vahvasti tapauksesta ilmene-
viin olosuhteisiin sekä työsopimuslain 9 luvun 1
ja 2 §:ien tarkoituksiin ja tavoitteisiin.

Ratkaisun perusteluiden mukaan työntekijälle on tärkeää, että hän mahdollisimman
pian saa tiedon siitä, haluaako työnantaja
vedota työntekijästä johtuvaan syyhyyn päät-
tämisperusteena. Toisaalta kohtuullisen ajan
arvioinnissa tulee ottaa huomioon työnanta-
jan tarve irtisanomisperusteiden riittävään selvit-
tämiseen. Korkeimman oikeuden mukaan työ-
sopimuslain 9 luvun 1 §:n mukaista kohtuullista
aikaa ei tule tulkita niin tiukasti, että se estäisi
työntekijän tapauskohtaisesti arvioiden keskei-
simpien oikeuksien turvaamisen. Kuulemisen

merkitys korostui tässä tilanteessa entisestään
siitä syystä, että irtisanomisen perusteiden asi-
allisuudesta ja painavuudesta oli erimielisyyttä
työnantajan ja työntekijän välillä. Ratkaisun
perustelujen mukaan työnantajan on tilapäi-
sestä esteestä huolimatta pyrittävä tarjoamaan
työntekijälle tosiasiallinen ja riittävä mahdolli-
suus tulla kuulluksi

Johtopäätöksensä Korkein oikeus totesi,
että työnantaja oli irtisanoanut työntekijän työ-
sopimuksen noin kolme ja puoli kuukautta sen
jälkeen, kun se oli saanut irtisanomisperusteesta
tiedon.

Irtisanomisperusteeseen ei tavallisesti voida
vedota tehokkaasti enää näin pitkän ajan ku-
luttua. Edellä esitetyt perusteet puoltavat kui-
tenkin yhdensuuntaisesti sitä, että aikaa irtisa-
nomisperusteiden tiedoksisaamisesta työsopi-
muksen irtisanomiseen voidaan tässä tapauk-
sessa pitää kohtuullisena.

Korkein oikeus katsoi, että työntekijän irtisa-
nominen on siten tapahtunut työsopimuslain 9
luvun 1 §:ssä tarkoitetun kohtuullisen ajan ku-
luessa. Työntekijällä ei näin ollen ole oikeutta
saada yhtiöltä korvausta työsuhteen perusteet-
tomasta päättämisestä. ■

Lisätietoja:

SKL:n lakimies **Riku Muurinen**
p. 050 4059397

**SKL:n jäsenille maksutonta
lakimiehen puhelinneuvontaa
yksityiselämän oikeudellisissa
asioissa:**

**joka torstai klo 16–18
puhelinnumero 045 783 360 85**

muista kertoa jäsennumerosi

PUHELINNEUVONTA PALVELEE MYÖS KESÄLLÄ, JOKA TORSTAI KLO 16–18!

Onko sinulla esim. perintöoikeuteen liittyviä kysymyksiä? Miten perimysjärjestys määräytyy ja miten testamentti vaikuttaa tähän?

SKL:n jäsenille maksutonta lakimiehen puhelinneuvontaa yksityiselämän oikeudellisissa asioissa palvelee myös kesällä.

Suomen Konepäällystöliiton jäsenet (mu-
kaan lukien eläkeläiset ja opiskelijat) saavat
maksutonta lakimiespalvelua puhelinneuvon-
tana yksityiselämään kuuluvissa oikeudellisissa
asioissa kuten:

- Perintö-, testamentti ja perinnönjakoasiat
- Avioehtosopimukset, avioero ja ositus
- Avoparien yhteisomistuksen purkaminen
- Perintö- ja lahjaverotus

- Huoneenvuokra- ja asunto-osaakeyhtiöasiat
ja kaupan virheet
- Vahingonkorvausasiat

Puhelinneuvonnan numero on

045 783 360 85

Lakimies Riku Muurinen.

Soittoaika **torstaisin 16–18**, myös loma-
aikoina.



Finnlines flaggar finskt

Finnlines, som ingår i Grimaldi Group, har sjösatt de första av de två roro-nybyggena med hybridteknik i som **alla får finsk flagg**.

Finneco I sjösattes i april och Finneco II i maj och de byggs i Kina av Nanjing Jintling Shipyard. Finneco I levereras till Finnlines i slutet av 2021 och inleder därefter trafik på Finnlines linje mellan Östersjön, Nordsjön och Biskaja. De övriga fartygen i serien, Finneco II och Finneco III, levereras under 2022.

Finneco-klassens fartyg är 238 meter långa, 34 meter breda med en lastkapacitet på 5.800 filmeter. På väderdäck kan fartygen lasta 520 TEU. Jämfört med Finnlines Breeze-klass är nybyggenas lastkapacitet

med 38 procent större. De byggs till högsta finsk/svenska isklass 1A Super.

Med nybyggena introducerar Finnlines ett hybridkoncept där litiumjonbatterier förser fartygen med elenergi i hamn. Enligt rederiet har fartygen därför nollutsläpp under hamnbesöken.

De utrustas med moderna tvåtaktsmaskiner, avgasreningssystem, solpaneler och innovativa luftbubblingssystem för att minska friktionen mellan skrov och havet, uppger Finnlines i ett pressmeddelande.

Nybyggena ingår i Finnlines 500 miljoner euros nybyggnadsprogram. Det inkluderar två ropax-fartyg och tre roro-fartyg.

- Detta betydande investeringsprogram

är i linje med vår strategi. Vi förnyar och utvecklar ständigt vår flotta och den kommande hybrid roro-fartygen såväl som de ekoeffektiva Superstar ropax-fartygen utgör nästa steg i utvecklingen av Finnlines flotta. Dessa nya fartyg ökar vår last- och passagerarkapacitet avsevärt. Våra nya miljöhållbara fartyg kommer att serva våra kunder och de samhällen där vi opererar långt in i framtiden. Mer än någonsin är våra ekonomier beroende av pålitliga transportförbindelser och vi vill trygga de livsviktiga sjötransporterna på ett hållbart sätt, säger Finnlines vd **Emanuele Grimaldi** i pressmeddelandet. ■

Källa och bild: Finnlines Oy



Havainnekuva Finnlinesin hybridiroro-aluksesta.

Finnlinesin toinen uusi hybridiroro-alus kölinlaskuvaiheessa

Finnlinesin uudisrakennusohjelma on edennyt suunnitellusti ja on aikataulussa. Kaikki kolme tilattua uutta huippuekologista roro-alusta ovat tuotantovaiheessa ja toisen hybridiroro-aluksen kölinlohko laskettiin Nanjing Jinling -telakan rakennusaltaaseen 12.5.2021.

MS Finneco II -aluksen rakentaminen etenee ja aluksen kölinlaskusereemonia oli Kiinassa 12.5.2021. MS Finneco II on osa Finnlinesin 0,5 miljardin euron uudisrakennusohjelmaa, joka sisältää kolmen uuden hybridiroro-aluksen lisäksi myös kaksi ekotehokasta Superstar ropax-alusta. Uudet ympäristöystävälliset alukset tarjoavat useita energiasäästäviä ratkaisuja. MS Finneco I aloittaa liikenteessä vuodenvaihteessa ja seuraavat sarjan alukset, MS Finneco II ja MS Finneco III toimitetaan vuoden 2022 aikana.

Alukset ovat 238 metriä pitkiä ja lastikapasiteetti on 5 800 kaistametriä. Näiden lisäksi autokansilla on tilaa 5 800 m² ja sääkannen kapasiteetti on noin 520 TEU. Toisin sanoen ne pystyvät esimerkiksi kuljettamaan noin 300

perävaunua, 150 autoa ja 500 merikonttia per matka. Verrattuna yhtiön tämän hetken isoimpiin roro-aluksiin, Breeze-sarjan laivoihin, lastikapasiteetti kasvaa 38 prosenttia.

Aluksiin asennettavat litiumioniakkujärjestelmät mahdollistavat päästöttömät satamakäynnit, sekä modernit kaksitahtimoottorit, pakokaasupesurit, aurinkopaneelit ja innovatiivinen ilmavoitelujärjestelmä vähentävät päästöjä entisestään.

Kaikki kolme hybridiroro-alusta aloittavat liikennöinnin Suomen lipun alla ja tulevat työllistämään suomalaista merihenkilöstöä.

Yhtiöllä on tällä hetkellä 21 alusta ja uusien alusten myötä, 20 Finnlinesin alusta tulee purjehtimaan Suomen lipun alla. Näillä aluksilla on elintärkeä rooli Suomen tavaratoimitusten sujuvuuden varmistamisessa ja ne tarjoavat säännölliset meriyhteydet Suomesta Ruotsiin ja Suomesta Manner-Eurooppaan ja Iso-Britanniaan.

Finnlines varustamon Finntide valittiin vuoden 2020 harjoittelulaivaksi. Finntide miehistöineen

sai harjoittelijoilta kiitosta mukavasta ilmapiiristä.

Laajenevan laivaston vuoksi varustamon henkilökunnan tarve kasvaa useilla sadoilla. Rekrytointia vauhditetaan kampanjalla, jolla houkutellaan ammattilaisia hakemaan töitä Finnlinesiltä.

– ”Suomi on siitä hyvää maa, että meillä on erittäin korkeatasoinen koulutus tällä alalla. Se ottaa huomioon meidän merenkulomme erityispiirteet, kuten ankarat talvet ja jääolosuhteet”, varatoimitusjohtaja Tom Pippingsköld kertoo.

Vaikka korona-aika kurittaa merenkuluala monin tavoin, Finnlines on selvinnyt siitä kohtalaisen hyvin. ”Finnlines on tehnyt merkittäviä investointeja laivastonsa uudistamiseen ja kehittämiseen entistä ympäristöystävällisemmäksi, käyttäen uusimpia teknologioita ja vihreitä innovaatioita. Meidän puolen miljardin euron uudisrakennusohjelma on hyvässä vauhdissa ja kaikki kolme huippuekologista roro-alusta ovat rakenteilla. Laivastoon jo tehty investoinnit sekä nämä uudet alukset varmistavat, että voimme tarjota erittäin vastuullisia palveluita asiakkaillemme,” sanoo Finnlinesin toimitusjohtaja Emanuele Grimaldi. ■



Finneco II -aluksen rakentaminen etenee ja kölinlohko laskettiin Nanjing Jinling -telakan rakennusaltaaseen.

Lisätietoja

Tom Pippingsköld CFO, varatoimitusjohtaja
puh. +358 40 519 5041
tom.pippingskold@finnlines.com



Toukokuussa pidetty IMO:n meriturvallisuuskomitean MSC.103 kokous keräsi yhteen hieman yli 180 eri maiden ja järjestöjen delegaatiota ja niiden 1300 jäsentä. Jo toisen kerran etänä järjestetyn kokoontumisen aikana keskusteltiin mm. COVID-19 aiheuttamat miehistönvaihtohaasteet, merenkulun automaatio ja polttoaineiden turvallisuus.

IMO:n meriturvallisuuskomitea MSC keskusteli miehistönvaihtohaasteista, merenkulun automaatiosta ja polttoaineiden turvallisuudesta

Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) meriturvallisuuskomitea (MSC, Maritime Safety Committee) kokoontui 4.–14. toukokuuta jo toista kertaa etäyhteyksiä hyödyntäen.

MIEHISTÖNVAIHTOIHIIN LIITTYVÄT HAASTEET JATKUVAT

Koronan aiheuttamat vaikeudet miehistön vaihtojen toteuttamiseen eivät ole poistuneet. Tilanne on parantunut, mutta silti yhä edelleen n. 200 000 merenkulkijaa odottaa pääsyä laivalta kotiin tai päivänvastoin.

Merenkulkijoiden merkitystä on korostettu eri foorumeilla, mutta silti vasta vajaa 60 IMO:n 174 jäsenvaltiosta on virallisesti tunnustanut merenkulkijat avain työntekijöiksi, joiden liikkuvuus ja terveys tulee varmistaa.

MSC.103 kokous hyväksyi resoluuton ”Recommended action to prioritize Covid-19 vaccination of seafarers”, joka suosittelee merenkulkijoiden priorisoimista kansallisissa rokotushjelmissä. Lisäksi kokous päätti, että seuraavaan IMO:n yleiskokoukseen valmistellaan hyväksyttäväksi COVID-19 suositukset kokoava päätöslauselma.

MERENKULUN AUTOMAATION SÄÄDÖSKARTOITUS VALMISTUI AIKATAULUSSA

Merenkulun automaatioon liittyvä säädöskartoitus käynnistettiin keväällä 2018. Kartoitustyön aikana on perattu läpi IMO:n säädöksiä ja arvioitu niiden soveltumista ja uudistustarpeita automaation lisääntymisen näkökulmasta. MSC.103 kokouksessa viimeisteltiin ja hyväksyttiin kartoitustyön loppuraportti.

Säädöskartoituksen viimeistelyn yhteydessä käytiin vilkasta keskustelua mm. priorisoitavista aiheista. Todettiin, että säädösvalmistelun ja kehitystyön selkeyttämiseksi on tarpeen sopia käytettävistä termeistä ja niiden merkityksestä. Esimerkiksi automaation tasojen määrittäminen on yksi tärkeimmistä ensivaiheen tehtävistä. Työlistalla korkealla tulee ole-

maan myös pohdinta siitä, miten merenkulkijoiden tehtäviä, rooleja ja vastuita tarvitsee määritellä uudelleen automaation eri tasoilla. Samassa yhteydessä tullaan selkeyttämään myös etäohjauksen määrittelmä.

MSC.103 kokous päätti työryhmän ehdotuksen mukaisesti, että paras tapa edistää merenkulun automaatioon liittyvää sääntelyä on laatia uusi tavoitepohjainen IMO säädös. Säädös voidaan tehdä pakolliseksi liittämällä se esimerkiksi SOLAS-sopimusta.

Aiheen työstäminen IMO:ssa jatkuu. Jäsenvaltiot voivat toimittaa seuraavaan MSC:n kokoukseen ehdotuksia siitä, miten jatkotyössä edetään.

Merenkulun automaation säädösten kehittämisessä on nyt otettu ensimmäiset askeleet. Edessä on kuitenkin vielä iso ja pitkä urakka.

POLTTOAINETURVALLISUUS HUOLETTAA

Polttoaineiden laatu on merkittävä merenkulun turvallisuustekijä. Aluksen saaman polttoaineen tulee vastata ominaisuuksiltaan asetettuja vaatimuksia.

MSC.103 kokous päätti, että turvallisuuden varmistamiseksi on tarpeen laatia aiheeseen liittyvää pakottavaa sääntelyä. Työtä varten perustettiin kirjeenvaihtotyöryhmä, joka laatii tarvittavat SOLAS muutokset. Uusien säädösten myötä jäsenvaltioiden on ilmoitettava IMO:lle tilanteista, joissa alukselle toimitetun polttoaineen leimahduspiste ei vastaa vaatimuksia sekä ryhdyttävä toimiin polttoaineen toimittajan suhteen. Polttoaine-erän leimahduspisteen dokumentointiin liittyen tullaan myös laatimaan uusia vaatimuksia.

Työryhmän tulee toimittaa työn tulokset MSC.105 kokoukselle eli tuloksia joudutaan odottamaan ensi vuoteen. ■

Lähde: Navigator Magazine



Kuva Katri Tamminen Helen oy



Kuva Robert Nyman

Meriveden lämmöntalteenottohankkeen ympäristövaikutusten arviointi on käynnistynyt

Helen on tehnyt esiselvitystä eri vaihtoehtoista hyödyntää merivettä teollisen kokoluokan lämpöpumppujen lämmönlähteenä Helsingissä. Hanke etenee nyt ympäristövaikutusten arviointiin. Kesäkuussa hankkeesta järjestetään kaikille avoin esittelytilaisuus webinaarina.

Helen valmistautuu luopumaan kivihiilen käytöstä vuonna 2029 hallituksen linjauksen mukaisesti. Tavoitteena on saavuttaa hiilineutraalius vuoteen 2035 mennessä. Päämääränä on vähentää Helsingin energiantuotannon hiilidioksidipäästöjä ja lisätä uusiutuvan energian käyttöä.

Hankkeella etsitään vaihtoehtoja korvata Salmisaaren voimalaitoksen kivihiilellä tuotettu kaukolämpöteho kokonaisuudessaan. Merivesilämpöpumppujen vähäpäästöisyys perustuu samaan periaatteeseen kuin muidenkin lämpöpumppujen, mutta sen sijaan, että lämpö tuotettaisiin esimerkiksi kivihiiltä, maakaasua tai öljyä polttamalla, lämpöpumput käyttävät sekä sähköä että meriveden lämpöenergiaa lämmön tuotantoon. Hankkeesta ei ole vielä tehty toteutuspäätöstä.

YLEISÖTILAISUUS KESÄKUUSSA

Meriveden lämmöntalteenottohankkeen ympäristövaikutusten arviointi on käynnissä. Arvioinnin tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten huomioon ottamista jo suunnitteluvaiheessa sekä lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia hankkeen suunnitteluun. Ympäristövaikutusten arvioinnin avulla tuotetaan tietoa hanketta koskevaa päätöksentekoa ja lupaprosessia varten.

KIVIHIILEN KORVAAMINEN MERIVEDEN LÄMMÖLLÄ

Hankkeessa suunnitellaan louhittavan meriveden ottoon ja purkuun tarvittavat tunnelit Salmisaaren voimalaitosalueelta Helsingin edustalla sijaitsevalle merialueelle. Tarkempaan tarkasteluun on valittu kolme vaihtoehtoa vedenottotunneleille. Lämmön talteenotossa jäähtyneen veden

purkamisen osalta tarkastellaan puolestaan neljää vaihtoehtoa purkupaikkaa.

Helen on selvittänyt mittausantureilla merenpohjanolosuhteista talvikauden ajan. Mittaukset on saatu nyt onnistuneesti päätökseen ja tuloksia hyödynnetään ympäristövaikutusten arvioinnissa ja hankkeen jatkosuunnittelussa.

Helenin tavoitteena on ilmastoneutraali energiantuotanto. Helen investoi parhaillaan uusiutuvaan, hajautetumpaan kaupunkienergiaan, ja merivesilämpöpumppuselvitys on osa mittavaa investointiohjelmaa. ■

Lisätietoa: <https://www.helen.fi/meriveden-lammontalteenotto>

Faktat:

- Suunnittelun lähtökohtana 500 MW kaukolämpöteho.
- Lämpöpumput käyttävät sekä sähköä että meriveden lämpöenergiaa kaukolämmön tuotantoon.
- Laitoksen tuottamasta kaukolämmöstä noin 60 % olisi peräisin merivedestä ja 40 % sähköstä.
- Lämpöpumppuihin johdettava merivesi on alimmillaan noin +2 °C, jolloin mereen palautettava vesi on noin 0,5 °C.
- Riittävän lämpimän veden löytäminen talvella vaatii vedenoton 50–70 m syvyydeltä. Vedenottoa varten tarvitaan jopa 15–30 km pitkä tunneli.
- Tarvittava virtaama on noin 180 000 m³/h (50 m³/s), kun veden lämpötila on + 2 °C.



142 vuorokautta kestänyt jäänmurtokausi päättyi

Jäämurtajat Helsingissä

Joulusta toukokuun puoliväliin kestänyt jäänmurtokausi päättyi, kun Perämerellä avustaneista murtajista viimeinenkin lopetti jäänmurron. Mennyt talvi alkoi leutona, mutta muuttui ankarammaksi helmikuussa. Yhtä vaille kaikki Suomen jäämurtajat olivat talven aikana tositoimissa.

”Talvimerenkulussa varaudutaan talveen hyvissä ajoin, mutta talven kovuuteen liittyvä tarkempi ennustaminen onnistuu aikaisintaan tammikuun lopulla. Juuri päättyneellä kaudella näiden tarkkojen ennusteiden laatimisen haastavuus näytettiin käytännössä. Tämän vuoksi Suomella on oltava varattuna myös ankan talven olosuhteissa ulkomaankaupan merikujetusten sujuvuuden varmistamiseen tarvittava jäänmurtokapasiteetti”, toteaa Väyläviraston merenkulkuyksikön päällikkö ja vesiliikennejohtaja **Jarkko Toivola**.

Ensimmäinen murtaja JM Kontio lähti jäänmurtoon Helsingistä 25.12.2020, ja ensimmäiset avustusrajoitukset tulivat voimaan Perämerellä 27.12.2020 Kontion saapuessa alueelle. Viimeinen murtaja taas oli Polaris, joka teki kauden viimeiset tehtävät 15.5.2021.

”Talvi kehittyi varsin maltillisella tahdilla tammikuun loppuun saakka. Helmikuun puolivälissä näytti siltä, että tulee pidempi kylmä jakso ja myös Suomenlahdella päästään jäänmurtoon useamman jäämurtajan voimin”, kertoo merenkulun asiantuntija Tuomas Taivi Väylävirastosta.

”Kylmä jakso jäi lopulta lyhyeksi. Talven kehitys päättyi nopeasti helmi- maaliskuun vaihteeseen tulleet lauhempaan jaksoon”, Taivi

jatkaa. Talvi 2020-2021 oli jään pinta-alla mitattuna kuitenkin keskimääräinen. Suurin katavuus saavutettiin 15.2.2021, ja se oli 127 000 km².

Kuluneella kaudella Väyläviraston käytössä oli Arctian seitsemän jäämurtajaa sekä yksi Alfons Håkansin jäämurtaja. Avustuskauti Perämerellä oli 142 vuorokauden pituinen ja Suomenlahdella 70 vuorokauden pituinen.

Yhteensä jäämurtajat liikkivat merialueilla runsaat 60 000 merimailia, eli matkassa noin 2,5 kertaa maapallon ympäri.

IRTOKEULA SAAPUI VAHVISTAMAAN JÄÄNMURTOA SAIMAALLA

Saimaalla jäänmurtoa tehtiin kahdessa jaksossa, kolmen murtajan voimin. Saimaalla ensimmäinen jakso alkoi 10.12.2020 ja päättyi 5.2.2021. Toinen kausi alkoi 21.3.2021 ja päättyi 29.4.2021. Välissä oli kuuden viikon huoltajakso, jolloin huollettiin kanavan sulkuportteja.

Saimaan jäänmurto sai kuluneella kaudella merkittävän vahvistuksen, kun Väyläviraston

omistama irtokeula Saimaa liittyi jäänmurto-vahvuuteen. Irtokeula Saimaalle kertyi kuluneella kaudella 100 työpäivää ja 62 avustustapahtumaa, joista kaksi oli hinausta. Irtokeulle suoritettiin maaliskuussa jääkokeet, ja alustavien tulosten mukaan irtokeula näyttöisi saavuttavan sille asetetut tavoitteet

SATOJA TYÖPÄIVÄ MERELLÄ JA SAIMAAN SYVÄVÄYLÄLLÄ

Alustavien tietojen mukaan merialueilla murtajille kertyi työpäiviä yhteensä noin 630, murtajat avustivat aluksia yhteensä 1655 kertaa ja hinaamaan jouduttiin 162 kertaa. Avustettuja satamakäyntejä merialueilla oli 1243 kappaletta.

Kaikkiaan merialueilla avustusrajoitusten alaisissa satamissa käytiin kuluneen talven aikana noin 8 800 kertaa. Saimaan alueella operoiville kolmelle alukselle kertyi työpäiviä 236 kpl, avustettuja aluksia oli 167 kpl ja näistä kuutta hinattiin.

”Juuri päättynyt jäänmurtokausi oli siinä mielessä poikkeava, että kovat syys- ja talvi-myrskyt puuttuivat lähes kokonaan. Syksyn tuulinen kausi oli aikaisin, ja perinteiset joulunajan merialueiden myrskyt puuttuivat, tämä ehkä hidasti vesien jäähtymistä. Keväällä taas pitkähkön aikaa vallinnut pohjoinen ilmajäätys painoi jäämassan eteläiselle Perämerelle, mikä taas pidensi useamman jäämurtajan tarvetta jonkin verran”, kiteyttää **Tuomas Taivi**. ■

Lisätietoja:

Merenkulun asiantuntija **Tuomas Taivi**

p. 0295 34 3328, etunimi.sukunimi@vayla.fi



Voima & Käyttö lehden LUONTOVALOKUVAKILPAILU

Voima & Käyttö lehti järjestää jälleen

Luontovalokuvakilpailun 1.7.–31.8.2021

välisenä aikana johon kaikki liiton jäsenet ja liiton toimihenkilöt sekä heidän perheenjäsenet voivat osallistua.

Toimita valokuva/valokuvat jonka/jotka haluat mukaan kilpiluun lehden päätoimittajan sähköpostiin viimeistään 6.9.2021. Paras kuvaaja palkitaan 250 € lahjakortilla ja kuva julkaistaan Voima & Käyttö lehdessä. Kilpailun tuomareina toimii liiton puheenjohtaja Pertti Roti, liiton toiminnanjohtaja Robert Nyman ja STTK:n viestintäjohtaja Marja-Liisa Rajakangas.

Hyvä luontokuva ei vaadi kallista kalustoa. Kännykähelmin kamerat ovat nykyisin laadukkaita ja koska se kulkee aina mukana, on se monesti myös hyvä vaihtoehto laadukkaiden luontokuvien ottamiselle. Useamassa kamerapuhelimissa on mukana panoraamatoiminto, jonka avulla maisemakuviin saa lisää laajuutta. Muista että tätä toimintaa voi hyödyntää myös pystysuunnassa. Pystypanoraamalla saat perinteiseen pystykuvaan enemmän kuvasisältöä.

7 VINKKIÄ HYVIINLUONTOKUVIIN

1. Nouse ylös aikaisin. Suuret ihmismassat pilaavat hyvän maiseman, joten vie kamerasi aamulenkille, ennen kuin muut heräävät. ...
2. Suunnittele kuvausaihe etukäteen. ...
3. Minimalismia sumun avulla. ...
4. Huomaa yksityiskohdat ja hae abstrakteja kohteita. ...
5. Etsi heijastuksia. ...
6. Hyödynnä koiranilma.



Kuva / Foto: Päivi Torkki



Sinivuokko Kuva / Foto: Päivi Torkki



Kuva / Foto: Robert Nyman

TIDNINGEN KRAFT & DRIFTS NATURFOTOTÄVLING

Kraft & Drift arrangerar

en naturfototävling
under perioden 1.7.2021–31.8.2021

som både förbundets medlemmar och tjänstemän samt dessas familjemedlemmar kan delta i.

Skicka in din bild/bilder som du önskar få med i tävlingen till tidningens chefredaktörs e-post senast den 6.9.2021. Den bästa bilden belönas med ett 250 € köpkort och bilden publiceras i Kraft & Drift tidningen. Tävlingsens domare är förbundets ordförande Pertti Roti, förbundets verksamhetsledare Robert Nyman och STTK:s kommunikationsdirektör Marja-Liisa Rajakangas.

Teksi Robert Nyman

7 TIPS FÖR BÄTTRE NATURBILDER

1. Stig upp tidigt

Stora skaror med människor förstör dina möjligheter att fånga fridfulla naturmotiv, så ge dig ut innan alla andra vaknar. På det sättet får du dessutom det bästa morgonljuset i dina naturbilder.

2. Planera ditt motiv

Det kan verkligen kännas förargligt att missa soluppgången eller en perfekt molnformation medan man springer runt och försöker hitta den perfekta kompositionen. Sondera i stället terrängen i förväg och ta referensbilder med mobilen, så att du lätt kan hitta tillbaka till ditt motiv.

3. Visa storleksförhållanden i dina bilder

Du behöver inte vänta tills landskapet som du tänker fota är helt tomt på människor.

Människor och föremål skapade av människan kan ge en bra känsla för proportionerna i en naturbild.

4. Skapa minimalism med dimma

Dimma och dis gör det lättare att ta rena, harmoniska kompositioner av djurlivet i skogen, där träd och växter ofta kan bli en stökig bakgrund.

5. Fördjupa dig i detaljer och ta abstrakta bilder

Det är inte alltid det stora perspektivet är det bästa valet. Se dig omkring efter detaljer i naturen som kan ge vackra, abstrakta bilder med struktur. Några exempel kan vara tångknippen, mönster på trädens bark eller formen på ett löv.

6. Fotografera spegelbilder

Ta hänsyn till återspeglingsen i kompositionen innan du fotograferar ett landskap med vatten. Där det finns vatten finns det även spegelbilder – använd dem i kompositionen.

7. Utnyttja dåligt väder

När vädret är ruskigt kan du ta fantastiska bilder. Grå moln ger ett mjukare ljus med diffusa skuggor, och när det åskar kan du ta vilda, dramatiska bilder

Källa: <https://digitalfotoforall.se/fotografering/landskapsbilder/battre-naturfoto-graf-7-tips-om-battre-naturbilder>



Keskieläke
1762 €

Suomalaisten keskimääräinen kuukausieläke nousi lähes 50 euroa vuonna 2020. Reaalisesti eläke on noussut reilut 200 euroa vuosikymmenessä. Joka kolmannen eläke jäi silti alle 1 250 euron kuukaudessa. Yli puolessa kunnista eläkkeensaajia on jo yli 40 prosenttia 16 vuotta täyttäneistä asukkaista.

Keskieläke 1 762 euroa kuukaudessa

Vuonna 2020 keskimääräinen kokonaiseläke oli 1 762 euroa kuukaudessa, lähes 50 euroa enemmän kuin vuonna 2019. Mediaanieläke oli 1 534 euroa kuukaudessa, lähes 40 euroa enemmän kuin vuonna 2019.

Miesten keskieläke oli 1 983 euroa kuukaudessa, ja naisten 1 579 euroa eli viidenneksen vähemmän.

Kuukausieläke on kasvanut reaalisesti reilut 10 prosenttia eli lähes 220 euroa vuosikymmenessä.

Tasaisesta kasvusta huolimatta kolmasosan eläke jäi alle 1 250 euron kuukaudessa. Heistä selkeä enemmistö on naisia. Yli 3 000 euron eläkkeitä sai kahdeksan prosenttia eläkkeensaajista. Heistä valtaosa on miehiä.

Nettotulot laskevat keskimäärin viidenneksen työstä eläkkeelle siirryttäessä

Työstä eläkkeelle siirtyneen nettotulot ovat keskimäärin 79 prosenttia aktiiviajan nettotuloista. Eläkkeelle siirtymisestä aiheutuva tulomuutos on pysynyt ennallaan 2000-luvun alusta, käy ilmi Eläketurvakeskuksen uudesta tutkimuksesta.

Palkansaajien eläkeaikeet myöhentyneet selvästi – joka toinen haluaa eläkkeelle aikaisintaan 65-vuotiaana

Moni palkansaaja aikoo jatkaa työssä yli vanhuuseläkkeen alaikärajan. Miehet ja korkeasti koulutetut aikovat siirtyä eläkkeelle muita myöhemmin, kertoo Eläketurvakeskuksen (ETK) uusi tutkimus.

Palkansaajien eläkeaikeet ovat myöhentyneet liki kahdella vuodella kymmenessä vuodessa.

— Vuonna 2018 palkansaajat aikovat jäädä eläkkeelle keskimäärin 64 vuoden ja 7 kuukauden iässä. Vuonna 2008 aiottu eläkeikä oli keskimäärin 62 vuotta ja 8 kuukautta. Muutos on merkittävä, eläkeaikeita tutkinut ekonomisti Satu Nivalainen sanoo. ■



Medelpension
1762 €

Finländarnas genomsnittliga månadspension steg med nästan 50 euro år 2020. Reellt har pensionen ökat med drygt 200 euro på ett årtionde. Var tredje har ändå mindre än 1 250 euro i månaden i pension. I mer än hälften av kommunerna är redan mer än 40 procent av befolkningen över 16 år pensionstagare.

Medelpensionen 1 762 euro i månaden

År 2020 var den genomsnittliga totalpensionen 1 762 euro i månaden, nästan 50 euro mer än år 2019. Medianpensionen var 1 534 euro i månaden, nästan 40 euro mer än år 2019.

Männens medelpension var 1 983 euro i månaden och kvinnornas 1 579 euro i månaden, dvs. en dryg femtedel mindre.

Månadspensionen har på ett årtionde ökat reellt med drygt 10 procent, vilket är nästan 220 euro.

Trots den jämna ökningen hade en tredjedel av pensionstagarna mindre än 1 250 euro i månaden i pension. En klar majoritet av dem är kvinnor. Pension på över 3 000 euro betaldes till åtta procent av pensionstagarna. Största delen av dem är män.

Nettoinkomsterna minskar med en femtedel i genomsnitt när man går i pension från arbete

De som gått i pension från arbete får i genomsnitt en nettoinkomst som är 79 procent av nettoinkomsten under tiden i arbete.

Löntagarna planerar att gå klart senare i pension – varannan vill bli pensionerad tidigast vid 65

Många löntagare planerar att arbeta längre än till den lägsta åldern för ålderspension. Män och högutbildade vill gå i pension senare än andra, visar en ny undersökning av Pensionsskyddscentralen (PSC).

Den ålder då löntagare planerar att gå i pension har höjts med nästan två år på tio år.

— År 2018 planerade löntagare att gå i pension vid 64 års och 7 månaders ålder i genomsnitt. År 2008 var den planerade pensionsåldern 62 år och 8 månader i genomsnitt. Förändringen är betydande, säger nationalekonom Satu Nivalainen, som forskat i människornas planer på pensionering. ■



Harrastuksena amerikanraudat ja stadin kingit liiton puheenjohtaja - PERTTI ROTI

On kuuma kesäpäivä ja ajan Kehätietä, joka on pahasti ruuhkautunut. Olen menossa tapaamaan SKL:n liittohallituksen puheenjohtaja Pertti Rotia Patolan lämpökeskukseen. Kehätiellä autojen äänitorvet soivat ja autoilijat huutelevat ärräpäitä toisilleen. Jollain on ilmeisesti auto hajonnut tai sitten tuolla on kolari, mietiskelen.

Minun viereisessä autossani istuu keski-ikäinen mies. Hänen otsansa on rutussa ja näyttää siltä, että hänen tunteensa alkaa lähennellä samaa kuin Michael Douglasin Rankka päivä (Falling Down, 1993) elokuvassa, jossa keski-ikäinen valkokaulustyöläinen William Foster juuttuu helteisenä Los Angelesin aamuna taas kerran liikennoruuhkaan, polttaa päreensä ja jättää autonsa valtatielle.

Ei sentään, vihdoinkin jono lähtee liikkeelle. Autoja tulee ohi sekä oikealta että vasemmalta. Tuntuu, että jokainen autoilija kamppailee toisiaan vastaan. Tilaa ei anneta, onhan se pois omasta tilasta. Samanlaista menoa työnantajat haluaisivat työpaikoille. Jokainen työntekijä kamppailisi omasta palkastaan ja muista työsuhteen ehtoista yksin, ilman luottamusmiestä.

PJ ROTIN TAPAAMINEN

Käännyin vasemmalle, Lämpökuja. Tien päässä on portti, jonka takana seisoo Roti. Ajan portista sisään ja huomaan hienon vanhan auton. Roti tervehtii minua ja alkaa kertomaan autoista. Autojen kunnostaminen on ollut harrastuksena aina ajokortti-ikäisestä lähtien. Tällä hetkellä autoja on kolme ja kaikkiaan eri harrasteautoja on ollut noin kymmen, Roti kertoo.

Tulevana viikonloppuna hän on menossa vanhojen autojen tapahtumaan Lahna-järvelle. Roti on muun muassa FHRA:n jäsen vuodesta 1977 lähtien. Oikean auton vieressä on pienempi leikkiauto, joka on Rotin lapsenlapsen auto. Roti kertoo, että hänellä on kolme aikuista lasta ja kolme lastenlasta, joiden kanssa hän tykkää viettää aikaa.

Aurinko porottaa kirkkaalta taivaalta ja päätämme siirtyä voimalan sisälle keskustelemaan. Nousemme portaita ylös. Iso mies pinkoo sen verran kovaa, että nuorellakin tekee tiukkaa pysyä perässä. Roti kertoo harrastavansa vesijuoksua 2-3 kertaa viikossa Pirkkolan uimahallissa.

Saavumme taukotilaan, jossa on tarjolla kahvia ja pullaa. Taukotilassa istuu Ro-

tin työkavereita, joiden kanssa hän vaihtaa kuulumiset. Tämän jälkeen menemme Rotin työhuoneeseen, jonka seinällä on HIFK:n julisteita. Roti kertoo, että HIFK on aina ollut lähellä hänen sydäntään ja hän käy poikansa kanssa katsomassa HIFK:n pelejä. Lisäksi työhuoneen seinällä on tutkintotodistuksia. Roti kertoo, että hän opiskeli aikanaan (1983-1986) Helsingin teknillisessä oppilaitoksessa kone-mestariinjalla. Ylikonemestari hänestä tuli vuonna 1991, ja tällä hetkellä hän työskentelee käytönvalvojana Helsingin kaupungin omistamassa Helen Oy:ssä.

AY-TOIMINTA VERISSÄ

Roti taustoittaa, että jollain tapaa yhdistystoiminta on hänellä verissä, koska hänen isänsä oli aikanaan aktiivinen AY-liikkeessä. Isä toimi 1960-luvun alkupuolella Sähköliiton luottamusmiehenä Tuusulassa sijainneessa Amerin tupakkatehtaassa, Roti täsmentää.

Hän kertoo, että hänen isänsä oli muutoinkin yhdistysmiehiä, ja monessa mukana, vaikka 1960-luvun puolivälin jälkeen hän toimikin yrittäjänä.

Roti muistelee, että hän meni itse mu-

kaan AY-toimintaan jo opiskeluaikanaan. Paikallisyhdistyksen, joka oli tuolloin nimeltään Kuntien Konemestarit r.y. vuoteen 1998 asti, nykyään Konemestarit ja Energiatekniset KME ry, vaalikokoukset olivat kiihkeitä tuohon aikaan, Roti muistelee.

Puheenjohtajana toimi tuolloin Heikki Kollaus. Kollaus ja Reijo Sarkula olivat voimakkaita persoonia ja tiennäyttäjiä, Roti muistelee. Kokouksissa pääsi näkemään ja kuulemaan paljon ja varsinkin vaalikokoukset olivat todella kiihkeitä tuohon aikaan, hän täsmentää.

Roti toimi 90-luvun alkupuolella ensin sihteeri Jouko Antikaisen varana, ja tästä se sitten lähti toden teolla, nyt kahdeksatta toista kauttaan KME:n puheenjohtajana toimiva Roti muistelee. Lisäksi Roti on STTK:n hallituksen varajäsen, minkä lisäksi hän toimii muun muassa Työ- ja elinkeinoministeriön asettaman Turvallisuustekniikan neuvottelukunnan varsinaisena jäsenenä.

Roti toimi Helenin pääluottamusmiehenä noin 14 vuotta, ja nykyään hän toimii varapääluottamusmiehenä. Pääluottamusmiehenä tuli nähtyä ja koettua paljon, hän toteaa.

KONEMESTAREILLE TÖITÄ AINA

Konemestarien tulevaisuuden Roti näkee kohtuullisen valoisana. Hän toteaa, että vaikka ennen oltiin enemmän kentällä ja nykyään enenevässä määrin näyttöpäätteellä, tullaan konemestareiden asiantuntemusta tarvitsemaan aina sekä maalla että merellä.

Vaikka tehtäväkenttä voi muuttua, niin ammattitekniköitä tarvitaan aina, Roti täsmentää. Konemestarikoulutuksen osalta hän katsoo, että teorian lisäksi tarvitaan myös paljon käytännön praktiikkaa. Ylipäätään alan uhkana Roti näkee kyberturvallisuuden. Tietoverkkoihin koskeviin turvallisuuskysymyksiin tulee kiinnittää hänen mukaansa runsaasti huomiota, koska kyseessä on huoltovarmuuteen liittyvät asiat, jotka tulee pitää kunnossa, Roti täsmentää.

TULEVA TES-KIERROS

Metsän ja Teknon ratkaisut eivät tulleet yllätyksenä, mutta ne tulivat ikävänä asiana. Roti ihmettelee myös ajankohtaa, jolloin irtiotot tulivat. Silloinhan koko yhteiskunta kipuili vielä koronan kynsissä, niin työnantajapuoli meneekin tekemään tällaisen liikesarjan, ei hyvä, Roti analysoi.

Jos työnantajanpuoli saa tahtonsa läpi ja romuttaa työehtosopimuksien yleissitovuuden ja luottamusjärjestelmän, niin tällöin tullaan siirtymään paikallisesta sopimisesta paikalliseen sanelemiseen, Roti toteaa! Silloin on pitkä ja kivinen tie edessä.

Jos työnantaja yrittää tällaisia heikennyksiä, niin tällöin työrauha ja jopa yhteiskuntarauha voi järkkäytyä. Esimerkiksi Roti nostaa epäoikeudenmukaisiksi koetut ns. KIKY-tunnit, jotka sai AY-liikkeen voiman esiin. Tällaista päättäväisyyttä tulee löytyä jatkosakin, jos työnantaja yrittää ajaa omia heikennyksiään läpi.

Tulevasta kierroksesta voi Rotin arvion mukaan tulla vaikea. Hän peräänkuuluttaa yhtenäisyyttä palkansaajapuolelta. Tärkeätä on, että rivit pysyvät suorassa.

LIITON TULEVAISUUS

Konepäällystöliiton tulevaisuuden Roti näkee hyvänä, vaikka nuoria tulisi saada mukaan enemmän. Hän kertoo, että Konepäällystöliitto 2030-hankkeen avulla liittoa ja liiton toimintaa on tarkoitus kehittää entisestään. Varsinkin työssäkäyvien järjestäytymisastetta tulee saada vieläkin korkeammaksi.

Terveisin liiton jäsenille Roti toivottaa seuraavaa:

”Hyvät kesät! Kerätkää voimia tulevaa neuvottelukierrosta varten, sitä tarvitaan!” ■

Teksti ja kuvat Riku Muurinen



PERTTI ROTI

s. 1962

SKL:n liittohallituksen PJ

Ylikonemestari

Käytönvalvoja/Helen Oy

Laadukasta palvelua CERKORILTA

Cerkor Oy tarjoaa laajan valikoiman korkealaatuisia tuotteita öljyntorjuntaan, kunnossapitoon, huoltoon, kiinteistön ylläpitoon ym.

Nostoapuvälinetarkastukset
kuuluvat myös palveluumme.

Myöskin korkealaatuiset
esinfiointiaineet ja -pyyhkeet löydät meiltä.

Koulutuspalvelua tarjoamme mm. myyntiedustajien
koulutukseen.



CERKOR OY

info@cerkor.com

www.cerkor.com

+358 400 990 917



Kesäkausi alkoi, nyt höllätään!

Jo toinen poikkeuksellinen kesäloma edessä ja suurin osa suomalaisista aikoo viettää lomansa Suomessa. Tänä vuonna kesä vietetään mökillä tai kesäkaupungeissa - miten ottaa lomasta kaikki ilo irti omannäköisellä tavalla?

Vietämme jo toistamiseen poikkeuksellista kesäkautta, tänä vuonna suurin osa suomalaisista viettää kesälomansa Suomessa. Koronavirus on muuttanut useimpien suomalaisten kesälo-masuunnitelmat. Omalla mökillä vietetään enemmän aikaa jo toista kesää, vuokra-mökkejä alettiin varaamaan jo helmikuussa, hotellit ovat täyttyneet ennätysnopeasti ja matkatoimistot ovat alkaneet järjestää pakettimatkoja Suomeen. Kotimaassakin löytyy vaihtoehtoja erilaisille lomailijoille, kunhan muistat tärkeimmän; lomalla täytyy rentoutua ja höllätä arjen kiireestä.

MINKÄLAINEN LOMAILIJA SINÄ OLET?

Suomessa mökkien suosio kasvoi viime keväänä ennätysvauhtia koronaviruksen

rantauduttua myös Suomeen. Tämä näkyi mökkien hinnoissa sekä vuokramökkien kysynnässä.

Ennen loma-asunnon tai mökin hankintaa kannattaa miettiä, miten tahtoo lomaila. Siinä missä toinen tahtoo rentoutua simppelien asioiden äärellä ja kantaa vetensä mummonmökkiin, toinen tahtoo helppoutta. Toiset tahtovat olla omassa rauhassa lomalla, kun taas toiset kutsuvat mökillen koko suvun ja ystäviä. Kolmas taas tahtoo luksusta ja varaa hotellin tai kylpyläloman ja syö ravintoloissa.

MÖKIN OMISTAMISEN IHANUUS

Monella kesämökillä on tunnearvoa, ne ovat saattaneet olla suvun omistuksessa vuosikausia ja siellä on vietetty lapsuuden kesät. Paljon muistoja ja rakkaat maisemat. Omalla mökillä on aina kaikki tavarat paikoillaan, siellä on oma tupa ja oma lupa. Parhaimmillaan oma mökki on turvasatama, jossa ihminen voi rentoutua ja madoittaa itsensä. Hyvinä puolena mökin omistamisessa on se, että sinne voi mennä ja tulla milloin haluaa, mutta omistamiseen liittyy myös yllättäviä kustannuksia.

Oman mökin ostamisessa on tärkeää muistaa se, että pelkän mökin ostaminen ei riitä. Lisämenoja syntyy vuosittaisista maksuista, kuten sähkönsiirto, lämmitys kylmi-

nä kuukausina, tonttimaksut, tiemaksut, jätemaksut, venepakkojen maksut ja mahdollisten muiden hankintojen kustannukset. Lisäksi mökin ylläpito vaatii resursseja, talvi- ja kesäteloille laitto sekä muut remontit, joita mökeillä on.

Mökkeilyssä oleellista on myös makuupaikkojen määrä, kuinka monen kanssa haluat mökkeillä? Jos haluat viettää viikon kesässä suuremmalla seurueella, mutta muutoin viettää aikaa omassa rauhassa, voi olla tarpeen tullen fiksumpaa vuokrata iso mökki isolle porukalle viikoksi ja muutoin omistaa oma pieni piilopirtti. Käyttöaste ratkaisee aika paljon, sillä mikään ei ole kalliimpaa, kuin pitää suurta mökkiä tyhjillään suurimman osan ajasta.

Mökin etäisyys kodista on tärkeä tekijä, ei ole lainkaan sama ajallisesti, onko matkaa 50 kilometriä vai 500 kilometriä. Etäisyys vaikuttaa varmasti siihen, kuinka usein mökillä tulee käytyä. Perjantaina työpäivän jälkeen ei välttämättä jaksa ajella paria tuntia suuntaansa viikonlopun viettoon, ainakaan joka viikonloppu.

VUOKRAMÖKIN PLUSSAT JA MIINUKSET

Moni ei ehkä tule ajatelleksikaan sitä, kuinka joskus voi tulla jopa edullisemmaksi vuokrata mökki, ellei sen käyttöaste ole



kovin suuri. Mikäli haluat mökkeillä vain pari viikkoa vuodessa, tulee varmasti pitkässäkin juoksussa vuokraaminen taloudellisemmaksi, kuin oman ostaminen. Parin viikon mökkivuokra saattaa olla samansuuruinen, kuin mökin omistamisesta syntyvät ylläpitokustannukset. Jos taas mökkeilisit mielelläsi läpi kesän ja ehkä talvellakin, ja jos vielä remontointi ja pieni puuhastelu on juttusi, kannattaa harkita mökin hankintaa.

Helpoin tapa tutustua mökkeilyyn on vuokrata mökki. Vuokraamalla voit testata, millainen mökkeilijä olet ja minkälaisen mökin haluaisit; toisilla mökkeillä on kaikki pelit ja vehkeet, juoksevaa vettä myöten, kun taas osa mökeistä on alkeellisia mummonmökkejä. Toiset haluavat mennä mökille viettämään simppeleitä elämää, kantaa vedet kaivosta ja istua kynttilänvalossa, kun taas osa kaipaa hieman luksusta – molempiin tapoihin pääsee helpoiten tutustu-

maan vuokraamalla. Parhaat vuokramökit varataan keväällä viimeistään.

Ikävä puoli vuokraamisessa on se, että se ei ikinä ole oma, vaikka paikkaan kiintyy. Sinne ei voi mennä ja tulla milloin huvittaa, siellä ei ole omia tavaroita odottamassa ja muutkin käyttävät samaa mökkiä. Lisäksi vuokratessa voi sattua myös yllätyksiä, mikäli vuokramökki ei vastaakaan odotuksia.

HOTELLILOMA SUOMESSA

Varsinkin tänä kesänä suomalaiset tulevat lomalemaan paljon Suomessa, ja meillähän riittää kauniita merellisiä, järvellisiä tai kulttuurisesti rikkaita kesäkaupunkeja. Suomen kesäkaupungit eivät varmastiakaan häviä muille Pohjoismaisille kesäkaupungeille. Suomalaisissa hotelleissa löytyy paljon valinnanvaraa, niihin voi mennä lasten kanssa tai vain aikuisten kesken. Useista hotelleista löytyy myös erilaisia spa- ja saunaosastoja.

Suomen kesäkaupungeista löytyy jokai-

selle jotakin. Lähes jokaisessa suuressa kaupungissa on niin kesäteattereita, huvipuistoja, maauimaloita, julkisia saunoja, kansallispuistoja sekä kesäkahviloita ja toriravintoloita. Monet kaupungit heräävät henkiin kesäisin tarjoten ainutlaatuisia kokemuksia niin aikuisen maksuun, kuin lapsiperheillekin.

ÄLÄ SUORITA KESÄLOMAA

Sama se, miten lomaillet, kunhan muistat sen, että lomalla on tarkoitus palautua ja rentoutua. Lomasuunnitelmiin kannattaa siis jättää aikaa myös tylsistymiselle ja mitään tekemättömyydelle, näin ei tule stressiä ja lomasta ei tule suorittamista. Lomalla on ok maleksia kaupungilla, löhötä riippukeinussa tai istua vain mökkilaiturilla merta tuijottaen. ■

Tekst Sirpa Blomqvist

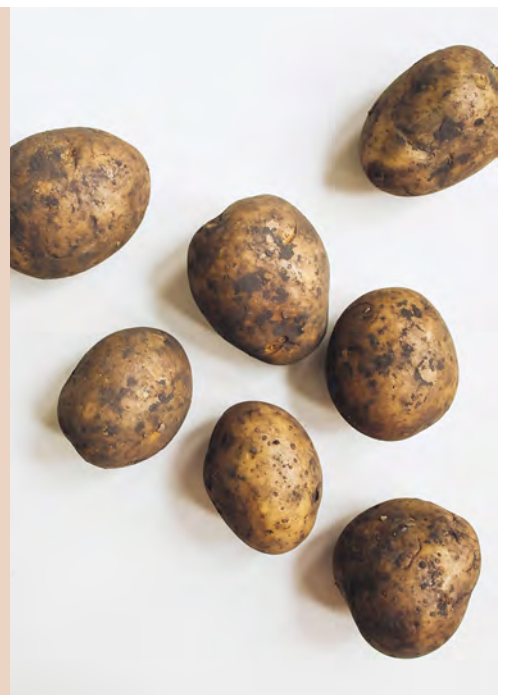
OMAN MAAN PERUNAT KASVAVAT VAIKKA PARVEKKEELLA

Uudet potut ovat parasta kesäruokaa, miten olisi oman maan perunat? Oli sinulla oma kasvimaata tai ei, omien pottujen kasvatus onnistuu helposti, ruukkuperunamaa menee pieneen tilaan. Peruna tulee melko nopeasti, noin kahdessa kuukaudessa eikä se ole olosuhteistaan kovin nuuka, kunhan muistat kastella sitä ja se saa aurinkoa. Sitä ei tarvitse lannoitella tai kitkeä sen enempää.

Perunamaan perustamiseen tarvitset neljä varhaisperunaa, 10 litraa multaa sekä 10 litran ämpäri, ruukun, tai vaikka Ikean säkin. Oma sato valmistuu neljällä askeleella: idätä, istuta, kastele ja poimi – ja nauti!

Näin kasvatat perunoita parvekkeella:

1. Idätä sisällä neljä varhaisperunaa
2. Aseta ruukku, ämpäri tai kestokassi aurinkoiselle paikalle parvekkeellesi ja varmista, että pohjassa on reikä, mikäli sijoitat sen paikkaan, jossa on mahdollisuus, että sadevettä kertyy sinne. Lisää multa ja istuta idätetyt perunat, istutussyvyyden tulee olla noin puolessa välissä.
3. Kastele perunamaasi päivittäin, siten, että multa pysyy pinnalta tasaisen kosteana.
4. Kun peruna alkaa kukkimaan, poimi, keitä ja nauti. Jos istutat kesäkuun alussa perunat, ovat ne valmiita heinäkuun lopulla.



Merenkulkijan työ nyt ja tulevaisuudessa

Merenkulun lehtori Janne Lahtinen,
Satakunnan ammattikorkeakoulu
Studio Maritima zoom yleisöluento keväällä 2021

MERENKULKIJA NYT:

Teknisesti edistyneet apuvälineet ympäröivät tämän päivän merenkulkijoita niin kansi- kuin koneosastossakin

- paljon tietolähteitä
- mutkikkaat päätöksentekoprosessit
- sosiotekniset työympäristöt
- nopea työympäristön kehitys

MIEHITTÄMÄTÖN ALUS

Täysin miehittämätön alus on kaupallisena ratkaisuna ”altaan syvä pääty”. Merenkulussa eri asteisesti autonomisten ratkaisujen kehitys säästää aikaa, rahaa ja lisää turvallisuutta sekä kontribuoi myös konventionaalisen merenkulun turvallisuuteen. Missään ei kuitenkaan todeta ihmisen syrjäyttämisen päätöksenteosta olevan tavoite eikä sen sitä tulisi ollakaan. Tavoitteen on oltava lisääntynyt turvallisuus ja tehokkaammat prosessit.



Kuva: Oksana Kharlampiyeva <https://www.artstation.com/okha/albums/611643>

TULEVAISUUDEN MERENKULKIJA

Nyt rakennetun laivan käyttöikä on noin 30 vuotta. Siksi tulevana vuosikymmeninä tullaan näkemään jaetussa toimintaympäristössä eri asteisesti kehittyneitä aluksia. Jää nähtäväksi tulemmeko näkemään ”konventionaalisen aluksen miehistön ja ”etäoperaoivan aluksen miehistön” erilliset roolit ja koulutukset? Osaa-misvaatimukset teknisesti kehittyneissä aluksissa ovat erilaiset kuin konventionaalisissa. Digitalisaatio vahvistuu kuitenkin myös miehitetyissäkin aluksissa, ja ehkäpä tulevaisuudessa etäkapteenin, etäkonepäällikön, data-mestarin, kyberturvallisuus ja tietojärjestelmän tarkastajan positiot kauppa-alusten miehitystodistuksissa?

On kuitenkin syytä muistaa, että alukset on tulevaisuudessakin huolettava ja ylläpidettävä niiden turvallisen toimintakunnon takaamiseksi. Niin on myös miehittämättömän aluksen laita.

Tulevaisuuden alusten toiminnan takaavaa miehistöä yhdistää kaksi tekijää: vanhat tavoitteet ja uusi työympäristö. ■



Eräitä tapauksista toisilta Ruotsin kattilan rakennustyömailta

Kuten olemme jo, saaneet tämän lehden aikaisemmista numeroista lukea, niin 1960–1980 luvulla oli pohjoismaissa eteenkin Ruotsissa ja Norjassa projektitoissa joskus hyvinkin värikkäitä komennusmiehiä kuten asentajia ja hitsaajia. Tässä jälleen muutamia esimerkkejä viime vuosikymmenten komennusmiehistä.

Kerran työmaalle tuli uusi hitsaaja, jota kukaan ei tuntenut ennestään. Asennustyönjohtaja kysyi häneltä, osaako hän hitsata. Uusi hitsaaja vastasi: – Hitsaan vaikka sillin kiveen kiinni, kunhan saan sopivat puikot.

Hän osoittautuikin varsin hyväksi hitsaajaksi, mutta tapauksen jälkeen kukaan ei edelleenkään tiennyt hänen nimeään, vaan häntä kutsuttiin sillihitsaajaksi.

Toinen sankari työmaalla oli Tasaraha Rami, joka oli saanut kutsumanimensä Itä-Saksassa kemiantehtaan asennustöissä. Ramilla oli tapana istua joka ilta Itä-Saksassa kapakassa ja joka kerta maksaessaan, hän näytti käsillä tarjoilijalle tasaraha, ei tarvitse tuoda vaihtorahoja takaisin.

Kerran kesäkuussa Tasaraha Rami ja eräs pikkuinsinööri olivat nauttineet virvokkeita niin tiuhaan, että heille oli annettava lopputilit juhannuslomien alkaessa. Pikkuinsinööri rupesi itkemään. Tasaraha Rami taputti kaveriaan olalle työmaapäällikön huoneessa ja sanoi:

– Älä välitä, minä olen saanut enemmän lopputilejä kuin sinä oikeita tilejä.

Ruotsalaisilla oli eteenkin näinä aikoina tapana jahdata sukellusveneitä. Niinpä suomalaiset komennusmiehet keksivät kepposen. He kävivät ostamassa Systembolagetista neu-

vostoliittolaisia vodkapulloja ja Pressbyråsta venäjänkielisiä lehtiä. Sitten he tyhjensivät vodkapullot, sisältö tuki säästettiin myöhemmää käyttöä varten. Tämän jälkeen jokaiseen tyhjään pulloon laitettiin pullopostiksi sivu neuvostolehdestä. Aamuina ennen töiden alkua suomalaiset veivät pulloja mereen. Muutaman päivän päästä merellä rupesi näkymään Ruotsin laivaston aluksia ja ilmassa pöräsi helikopteri. Iltaapäivälehti uutisoi etusivullaan sukellusvenejahdista. Parin viikon kuluttua lehdissä oli pienellä uutinen, etteivät löydetty pullopostit voi olla aitoja, koska sukellusveneissä ei voi olla niin uusia sanomalehtiä. ■



Kuva: Ah Hei

teksti
ylikonemestari
Liimatainen





IMO:s sjösäkerhetskommitté MSC diskuterade utmaningar med bemanningsbyten, sjöfartens automation och bränslesäkerhet

IMO:s sjösäkerhetskommittés möte MSC.103 som hölls i maj i år samlade ihop över 180 delegationer från olika länder och organisationer, och deras sammanlagt 1300 medlemmar. Under mötet som redan andra gången ordnades via distans diskuterades bl.a bemanningsbytesutmaningar som COVID-19 orsakat, sjöfartens automation och bränsle säkerhet.

UTMANINGARNA MED BEMANNINGSBYTEN FORTSÄTTER

Svårigheterna med bemanningsbyten som coronapandemin orsakat är inte över. Situationen har förbättrats, men det finns fortfarande ca. 200 000 sjöfarare som väntar på att slippa hem från fartyg eller tvärtom.

Sjöfararnas betydelse har betonats på flera forum, men trots detta har endast närmare 60 av IMO:s 174 medlemsländer officiellt erkänt sjöfarare som nyckelarbetare, vilkas rörlighet och säkerhet bör säkerställas.

MSC.103 mötet godkände resolutionen "Recommended action to prioritize Covid-19 vaccination of seafarers", som rekommenderar sjöfararnas prioritering i nationella vaccinationsprogrammen. Dessutom beslöt mötet, att det till nästa IMO:s plenum förbereds en resolution som sammanfattar rekommendationer gällande COVID-19.

REGLERINGSKARTLÄGGNING FÖR SJÖFARTENS AUTOMATION BLEV FÄRDIG ENLIGT TIDTABELL

Kartläggning av reglering för sjöfartens automation började under våren 2018. På MSC.103 mötet slutfördes och godkändes slutrapporten om kartläggningsarbetet.

I samband med slutförandet av regleringskartläggningen fördes en livlig diskussion om bland annat vilka frågor som skulle prioriteras. Det konstaterades, att det finns ett behov att komma överens om de termer som används och deras innebörd, för att förtydliga processen för utarbetande och utveckling av reglering. Ett av de viktigaste första stegen

är till exempel att definiera automatiseringsnivåer. En annan viktig punkt på arbetslistan är en reflektion över behovet av att omdefiniera sjöfararnas roller, uppgifter och ansvar på olika automationsnivåer. I detta sammanhang kommer även definitionen av fjärrstyrare att förtydligas.

MSC.103-mötet bestämde, enligt arbetsgruppens förslag, att det bästa sättet att reglera sjöfartens automation är att utarbeta en ny mål-baserad IMO-föreskrift. Detta skulle kunna göras obligatoriskt, t.ex. genom att det inkorporeras i SOLAS-konventionen.

De första stegen har nu tagits i utvecklingen av reglering för automation inom sjöfarten. Det består dock fortfarande ett långt och stort arbete att genomföra. "Det viktiga är att arbetet nu har inletts. Tekniken utvecklas och de möjligheter den ger för att förbättra säkerheten och effektiviteten inom sjöfarten måste utnyttjas, och regleringen får inte bli ett hinder." konstaterar Sinikka Hartonen, ledande sakkunnig vid Rederierna i Finland.

ORO ÖVER BRÄNSLESÄKERHET

Bränslekvaliteten är en viktig faktor för sjösäkerheten. Det bränsle som fartyget får måste uppfylla de nödvändiga specifikationerna.

MSC.103 höll med om att det finns ett behov av obligatorisk reglering för att garantera säkerheten. En korrespondensarbetsgrupp inrättades för att utarbeta de nödvändiga SOLAS-ändringarna. Enligt de nya bestämmelserna ska medlemsstaterna meddela IMO om situationer där flampunkten för bränsle som levereras till ett fartyg inte uppfyller kraven och vidta åtgärder mot bränsleleverantören. Nya krav kommer också att införas för dokumentation av flampunkten för ett bränsleparti.

Arbetsgruppen måste lägga fram resultaten av sitt arbete vid MSC.105-mötet, vilket innebär att resultaten måste vänta till nästa år.

DISTANSMÖTEN KOMMER ATT FORTSÄTTA I MINST ETT ÅR TILL

Enligt nuvarande uppgifter kommer IMO:s distansmöten att fortsätta åtminstone fram till slutet av året. Detta innebär att nästa möte i sjösäkerhetskommittén i oktober (4.-8. oktober 2021) också kommer att hållas via distans. ■

Källa: Rederierna i Finland

IMO söker global lösning för att minska växthusgasutsläppen från sjöfarten

Internationella sjöfartsorganisationen IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön sammanträder den 10–17 juni 2021. Avsikten är att vid distansmötet besluta om en kortsiktig metod att minska växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten. Finland understöder effektiva globala regler för minskning av växthusgasutsläppen.

Vid förra mötet för IMO:s kommitté för skydd av den marina miljön (Marine Environment Protection Committee, MEPC) i november 2020 nådde staterna en kompromiss om regler för minskning av växthusgasutsläppen från den internationella sjöfarten på kort sikt. Kompromissens svaghet är att den inte innehåller några effektiva sanktioner som kan vidtas i de fall där fartyg inte vidtar de korrigerande åtgärder som krävs för att minska utsläppen. Detta försvårar uppnåendet av målet för minskning av utsläppen som uppställt för 2030. Avsikten är att reglerna ska färdigställas vid mötet i juni och träda i kraft vid ingången av 2023.

IMO:s mål är att minska koldioxidutsläppen från internationell handelssjöfart i förhållande till trafikprestationen, dvs. att höja koldioxidintensiteten med minst 40 procent fram till 2030. Finland har i likhet med de övriga medlemsländerna i IMO förbundit sig till målet. Den metod som nu fastslås syftar i första hand till att uppnå detta mål. IMO har för avsikt att inom de närmaste åren besluta om metoder som syftar till att minska alla växthusgasutsläpp från internationell sjöfart med minst 50 procent fram till 2050 jämfört med 2008 års nivå.

Vid sessionen fattas beslut om en utsläppsminskningsslagmetod där det centrala förutom att förbättra fartygens energieffektivitet också är en reglering av fartygens operativa koldioxidintensitet. Enligt detta alternativ bör koldioxidintensiteten inom den internationella sjöfarten sjunka med ytterligare minst cirka 22 procent åren 2019–2030 för att koldioxidintensiteten ska sjunka med minst 40 procent åren 2008–2030. Finland har föreslagit att isförstärkta fartygs trafikering i is ska lämnas utanför regleringen. På detta sätt skulle regleringen inte medföra någon ytterligare påfrestning för Finlands konkurrenskraft på grund av vintersjöfarten.

Vid mötet behandlas preliminärt också utsläppsminskningsslagmetoder på marknadsvillkor. Finland understöder att en global utsläppsminsk-

ningsmetod på marknadsvillkor utvecklas och tas i bruk så snart som möjligt. Den idé som nu lagts fram av några stater och rederibranschen om att samla in bränsleavgifter till en internationell forsknings- och utvecklingsfond kan fungera som grund för en marknadsmässig metod. Enligt Finland ska metoden dock tydligt genom prissättningen av kol leda till att fossila bränslen slopas inom sjöfarten. Vid fördelningen av fondens medel ska särskilt de minst utvecklade staterna och små östater beaktas.

Vid mötet behandlas dessutom vilka konsekvenser metoderna för minskning av växthusgasutsläppen har för staterna, avgasreningssystem, fartygens barlastvatten, minskning av plastavfall som samlas i havet från fartyg och undervattensbuller. Många av de frågor som ursprungligen fanns på dagordningen har flyttats till nästa möte på grund av att mötesdagarna förkortats till följd av coronapandemin och distansförbindelser.

I mötet deltar representanter för kommunikationsministeriet, miljöministeriet, Transport- och kommunikationsverket, Meteorologiska institutet och Ålands landskapsregering. Statsrådet fattade den 6 maj 2021 ett principbeslut som också omfattar de prioriteter för internationell påverkan som ska iakttas vid detta möte i syfte att minska växthusgasutsläppen från sjöfarten.

VAD HÄNDER HÄRNÄST?

Kommittén för skydd av den marina miljön har för avsikt att vid sin junisession besluta om en metod som ska minska utsläppen på kort sikt. Om en överenskommelse nås fortsätter arbetet med att finslipa de reglementen som ska precisera regleringen. Samtidigt fortsätter förhandlingarna om metoder för minskning av utsläppen på medellång och lång sikt samt om en uppdatering av IMO:s växthusgasstrategi före 2023. ■

Ytterligare information:

Päivi Antikainen, enhetsdirektör, tfn 050 382 7101,

HÄR BYGGS VÄRLDENS FÖRSTA TUNNEL FÖR STÖRRE FARTYG

Den blir ingen genväg men gör så att fartyg slipper runda en halvö och ge sig ut i stökiga farvatten i västra Norge. Nästa år påbörjas bygget av en knappt 2 kilometer lång tunnel för sjöfarten.

I över 100 år har man i Norge diskuterat planerna på en tunnel under för sjöfarten mellan två fjordar (Moldefjorden och Syltefjorden) som gör att fartyg slipper runda halvön Stadlandet och ge sig ut på öppet hav i farvatten som är kända för att ofta drabbas av stökigt väder med besvärliga vågor.





Datoranimerade bilder över den planerade fartygstunneln under halvön Stadlandet är tänkt att se ut. Foto: Kystverket

Nu är det klart att den norska myndigheten Kystverket får de cirka 2,8 miljarder norska kronor som det beräknas kosta att bygga tunneln. Bygget är planerat att starta under nästa år.

Men på det välkända rederiet Hurtigruten, som med RoRo-passagerarfartyg i reguljärtrafik trafikerar farvattnen utanför Stadlandet-halvön två gånger per dygn, meddelade man redan 2018 att man inte kommer nyttja fartygstunneln när den står färdig. För Hurtigruten skulle tunneln innebära en omväg och man upplever inga problem med att trafikera farvattnen utanför Stadlandet, sade Hurtigrutens kommunikationschef till norska medier 2018:

– De senaste 15 åren har vi passerat Stad nästan 12 000 gånger utan problem. Mindre än en handfull gånger per år har vi bedömt väderförhållandena för besvärliga för att kunna trafikera farvattnen, sade kommunikationschefen i en intervju med NRK (Norges public service-TV).

På Hurtigruten är man också oroliga för säkerheten ifall ett fartyg skulle fatta eld mitt inne i fartygstunneln. De första konkreta skisserna på en tunnel för fartyg under Stadlandet påbörjades år 1870.

Tunneln byggs under halvön Stadlandet, där den är som smalast och där Moldefjorden och Syltefjorden möts söder om Ålesund. Tunneln är beräknad att stå klar 2025-2026 och kommer att trafikeras av både handelsfartyg och passagerarfartyg som exempelvis Hurtigrutens kryssningsbåtar. ■

FAKTA tunneln

- Namn: Stad Skipstunnel
- Längd: 1 700 m
- Bredd: 26,5 m
- Höjd över vattenytan: 37 m
- Djup: 12 m
- Kapacitet: Ca 70–120 genom tunneln varje dygn

Källa: Transportnytt.se

NY PUBLIKATION: ARBETSSÄKERHET TILL SJÖSS

Arbetskyddscentralens branschkommitté för sjöfarten har publicerat en ny arbetskyddsguide för sjöfarare.

Guiden Arbetssäkerhet till sjöss främjar arbetssäkerhet, arbetshälsa och välbefinnande i arbetet och uppgifter på arbetsplatser inom sjöfarten.

Arbetssäkerheten grundar sig på tankar och attityder, och alla som arbetar ombord på fartyget har ansvar för den. Målet med arbetskyddssamarbetet är att man på fartygen ska förstå betydelsen av arbetssäkerheten och verksamhetsmiljön för arbetskyddet.

– Målet är att var och en ska få arbeta på ett hälsosamt och tryggt sätt och att alla ska behandlas sakligt och jämnt oberoende av sin roll och ställning. Var och en har rätt att arbeta ombord på ett fartyg där de har det bra och att återvända hem friska, säger sakkunnig Hanna Pratsch på Arbetskyddscentralen.

För guidens innehåll ansvarar Arbetskyddscentralens branschkommitté för sjöfarten och en guidearbetsgrupp. I arbetsgruppen medverkade ESL Shipping Ltd., Finnlines Abp, Finlands Maskinförbunds rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Finlands Sjömans-Union FSU rf, Tmi Mira Seppänen och Arbetskyddscentralen rf.

Guiden är avsedd för arbetsgivare, chefer, personer som arbetar med arbetskyddsuppgifter och arbetstagare inom sjöfarten. Guiden kan också användas vid sjöfartens läroanstalter. Beställ publikationen i Arbetskyddscentralens webbutik eller ladda ner en gratis pdf. ■

Mer information:

sakkunnig Hanna Pratsch, Arbetskyddscentralen
p. 050 544 4889 hanna.pratsch@ttk.fi



Foto Finnlines Abp

Kainuun Voiman tunnelivoimalaitos, Koivukoski 3

Koivukoski 3 on Kajaaninjoessa Kajaanissa sijaitseva vesivoimalaitos, jonka omistaa Kainuun Voima Oy. Voimalaitos tunnetaan virheellisesti nimellä Tunnelivoimala, vaikka on perinteisempi voimalaitos. Laitoksen poistoputki kulkee Kajaanin keskustan alle louhitussa kalliotunnelissa, voimalaitos on itse "maalla".

Koivukoski 3 valmistui vuonna 1995. Sen koneasema on sijoitettu maan alle Petäisenniskan teollisuusalueelle. Vesi poistuu kaupungin allittavan, noin kolme kilometriä pitkän, tunnelin kautta. Maisemalliset näkökohdat olivat tärkeimpiä, kun laitoksen ja purkutunnelin sijaintipaikka valittiin. Näkyvää muutosta Kajaanin kaupunkikuvaan ei saanut aiheutua.

Koivukoski 3:n tuottama sähkö siirretään paikalliseen verkkoyhtiön 110 kV:n voimajohdolla Fingridin kantaverkkoon. Laitos osallistuu valtakunnan verkon taajuuden tuentaan

Tasainen virtaus on lisännyt Kajaaninjoen virkistyskäyttömahdollisuuksia

Kaupungin keskustan kohdalla olevan Kajaaninjoen uoman virtauksen ja veden vaihtumisen varmistamiseksi vettä johdetaan tasaisena virtana vanhojen koneistojen kautta vähintään 25 m³/s. Loppu kulloinkin käytettävissä olevasta vedestä ohjataan Koivukoski 3:n koneiston läpi.

Kaupungin keskustan kohdan aiemmin verraten kiivaan virtauksen rauhoittuminen ja ajoittaisten suurehkojen vedenkorkeusvaihteluiden pienentyminen on antanut uusia mahdollisuuksia Kajaaninjoen virkistyskäytölle. Joen rannalle on Kajaanin kaupunki rakentanut muun muassa vierasvenesataman.

Koivukoski 3 numeroina

- Hankkeen kokonaiskustannukset olivat noin 168 Mmk (25,61 milj. €).
- Putouskorkeus 15–17 m
- Mitoitusvirtaama 165 m³/s, suurin virtaama 207 m³/s.
- Vuosienergia 73000 MWh
- Mitoitusteho 20MW, huippu 25MW
- Pysty-Kaplan-turbiini vuodelta 1995, valmistaja Kvaerner Tamturbine Oy
- Tahtigeneraattori 10 kV, leimaus 23,3 MVA

Vesiturbiini sijaitsee vesitunnelin yläpäässä, mikä on harvinaista. Vesiturbiinin sijainti yläpäässä ei juuri vaikuta laitoksen sähkötehoon, rakennusteknillisesti ratkaisu vaatii osaamista.

Käytössä oli onni onnettomuudessa

Käytön yhteydessä (2000) kävi erittäin harvinainen tapahtuma. Turbiinia käynnistettiin



Kuvassa vettä turbiinin lapoihin päästävien johtosiivistön säätösyliinterit ja turbiinin akselisuoja putkiin. Kuva: Jukka Kauppinen

monta kertaa peräkkäin saamatta sitä tuotantoon. Alapuoleisesta vesistöstä tunnelia pitkin tuli suuri paluuaalto, joka täytti vedellä turbiinihallin, vaurioitti generaattoria ja tuhosi uusia varaosia. Voimalaitoksella oltiin tekemässä huoltotoimia, mutta henkilöstö oli tauolla. He olivat jättäneet isot huoltotilan ovat auki, jonka kautta vesi pääsi sisätiloihin. Onneksi oli tauon aika, joten henkilövahinkoja ei tapahtunut.

Toinen huomion arvoinen seikka, joka kannatta kertoa tutuille on seuraava: vesiturbiinin lähellä, ylä- ja alapuolella, veteen on sekoittunut paljon ilmaa. Vesi ei kannattele ihmistä samalla lailla vesiturbiinin lähellä kuin tavallinen järvi, vaan pinnalla pysyminen ja uiminen on raskasta.

Kainuun Voima sai Kajaaninjoen käyttöoikeuden sadaksi vuodeksi

Koko Kajaaninjoen vesivoiman käyttöoikeus siirtyi Kainuun Voima Oy:lle sadan vuoden ajaksi vuonna 1995. Kainuun Voima Oy osti Kajaaninjoen vanhat vesivoimalaitokset ja vastasi Koivukoski 3:n valmistumisen jälkeen Kajaaninjoen vesivoiman tuotannosta ja vesivoimalaitosten hoidosta.

Kajaaninjoesta saatava sähköteho on 35 MW. Koivukoski 3:n valmistumisen jälkeen ohjauksutukset lähes loppuivat, virtaushäviöt pienenevät ja tuotannon hyötysuhde parani. Energian tuotanto voidaan ohjata ajallisesti pääosin arkivuorokausien huippukuormitusten mukaisesti.

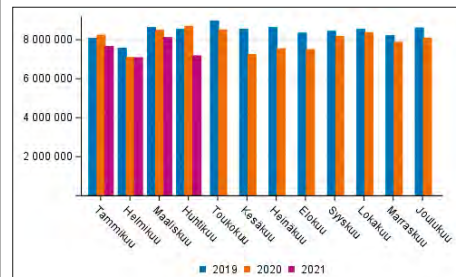
Kainuun Voima Oy on peruskorjannut Ämmäkosken ja vanhan Koivukosken laitoksilla yhden koneikon kummassakin uutta vastaavaksi vuonna 2010. ■

Teksti ylikonemestari Jukka Kauppinen
Taitotalo

Lähde Kainuun Voima Oy

MERIKULJETUKSET LASKIVAT HUHTIKUUSSA

Ulkomaan merikuljetusten kokonaismäärä oli vuoden 2021 huhtikuussa yhteensä 7,2 miljoonaa tonnia. Merikuljetukset laskivat edellisen vuoden huhtikuuhun verrattuna 17 prosenttia. Vienti laski 9 prosenttia ja oli 4,0 miljoonaa tonnia. Tuonti laski 26 prosenttia ja oli yhteensä 3,1 miljoonaa tonnia.



Ulkomaan merikuljetukset kuukausittain (tonnia)
2019–2021

Eniten kuljetettiin kappaletavaraa yhteensä 1,5 miljoonaa tonnia, joka oli 20 prosenttia kaikista kuljetuksista. Seuraavaksi eniten kuljetettiin malmeja ja rikasteita 0,8 miljoonaa tonnia ja paperia 0,7 miljoonaa tonnia.

KONTTIEN KULJETUKSET

Kontteja kuljetettiin yhteensä 0,9 miljoonaa tonnia Suomen satamien kautta huhtikuussa 2021, joka oli 16 prosenttia vähemmän kuin vuoden 2020 huhtikuussa. Kuljetettujen konttien määrä oli 65 730 (116 828 TEU-konttia) 1). Konttien vienti laski 17 prosenttia tonneissa mitattuna ja tuonti 12 prosenttia vuoden 2020 huhtikuuhun verrattuna.

KULJETUSVÄLINEIDEN KULJETUKSET

Kuljetusvälineitä kuljetettiin ulkomaan meriliikenteessä huhtikuussa 2021 kaikkiaan 155 328 kappaletta. Kuljetusvälineiden kuljetuksista suurin osa oli kuorma-autojen kuljetuksia. Kuorma-autoja kuljetettiin huhtikuussa 59 063 kappaletta. Seuraavaksi eniten kuljetettiin matkustajien henkilöautoja 53 576 kappaletta ja kuorma-autojen perävaunuja 39 020 kappaletta.

MATKUSTAJALIIKENNE

Matkustajaliikenteessä kuljetettiin vuoden 2021 huhtikuussa 198 199 henkilöä. Suomen ja Viron välillä matkusti 123 072 henkilöä ja Suomen ja Ruotsin välillä 70 776 henkilöä ja Suomen ja Saksan välillä 4 351 matkustajaa. Pandemiasta aiheutuneeseen matkustajaliikenteen aallonpohjaan verrattuna matkustajien määrä kolminkertaistui huhtikuussa. Vuoden 2019 huhtikuuhun verrattuna matkustajia oli kuitenkin vain 14 prosenttia. Huhtikuussa 2021 Suomeen ei saapunut ulkomaisten ris-teilyalusten matkustajia. ■

Konttialus M/V Evergivenin onnettomuuden oikeuskäsittely kestää

M/V Evergiven ajautui 23.3.2021 poikittain Suezin kanavassa ja onnettomuuden syyksi on epäilty hiekkamyrskyä ja kova tuuli, aluksen liiallista nopeutta tai viranomaisten virhe sallia liikenne huolimatta sääolosuhteista. Kanavan liikenne seisahtui kokonaan myös 14. maaliskuuta 1952, kun viisi laivaa ajoi hiekkamyrskyssä karille sekä oli suljettuna 8 vuotta (5.6.1967 – 5.6.1975) johtuen Israelin ja Egyptin välisestä sodasta.

Usean hinausaluksen yhteisvoimin alus saatiin vasta kuuden päivän jälkeen irrotettu ja kanavaliikenne taas toimimaan. Pääsyä kanavan läpi jonotti yli 400 alusta kunnes suma saatiin puretuksi 3. huhtikuuta 2021. M/V Evergivenin laskettiin pidättelevän 9,6 miljardin dollarin arvosta kauppaa päivässä, mikä vastasi 400 miljoonan dollarin eli 3,3 miljoonan tonnin edestä rahtia tunnissa. Helmikuussa 2019 laiva törmäsi Saksa Hampurissa Elbellä jokilaivaan.

Kanavaviranomainen SAC (Suez Canal Authority) sai aluksen irti käyttämällä 11 hinaajaa ja 2 ruppajaa. Irrottamisen yhteydessä sattui työtapaturma, jossa yksi henkilö menehtyi.

Alla olevasta kuvasta näkyy irrottamiseen osallistuneiden alusten määrä ja paaluvetokapasiteetti, vertailuna muutama Suomen lipun alla olevien alusten tehot

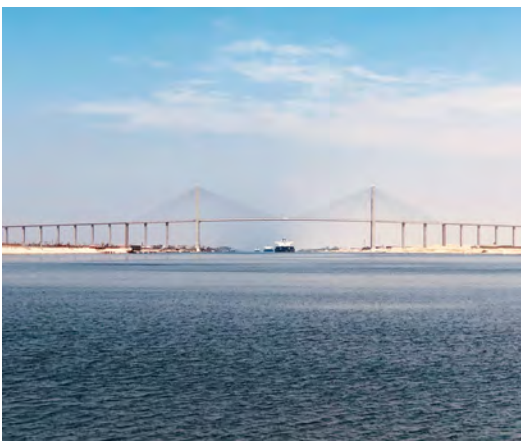
USEIDEN KORVAUSVAATIMUSTEN KÄSITTELY ARVIOIDAAN VIEVÄN USEITA VUOSIA

SAC on takavarikoinut aluksen ja varustamo on julistanut yhteishaverin. Seuraava oikeuskäsittely on 20.6.2021. Aluksen arvo on noin 150 MUSD ja lasin arvo noin 742 MUSD. Pelastuskustannukset on arvioitu olevan noin 42 MUSD.

SAC vaatii alussa aluksen omistajilta peräti miljardin dollarin, eli noin 840 miljoonan euron korvauksia, jotka on maksettava, ennen kuin laiva voi suunnata kohti päätepistettään Rotterdamin satamaa Hollannissa. S - ryhmällä on aluksella kolme konttia ja muita tavaranomistajia on useita tuhansia (aluksessa rahtina yhteensä 18 300 TEU). Tällä hetkellä SAC on laskenut vaatimustaan noin 450 miljoonaan euroon mutta aluksen vakuutusyhtiön mukaan tämän määrä on liian suuri. Aluksen omistaja vaatii SCA:lta noin 100 miljoonaa dollaria vahingonkorvausta niistä tappioista, joita aluksen takavarikko on aiheuttanut.

Onnettomuus on herättänyt paljon keskustelua vaihtoehtoisten reitien käyttämisestä (kuten esim. koillisväylä) ja myös yritysten riittävistä varmuusvarastoista. ■

Lähde: Lastiturvallisuus (LASTU) työryhmän kokous 10.6.2021
AIG Marine Loss control manager Märten Sandbom ja Wikipedia



M/V EverGiven, Irrotus operaatio

- ALP Guard, BP285 Mtons (18MW) (AHT)
- Carlo Magno, BP155
- Baraka I, BP160Mtons
- Ezzat Ade, BP160Mtons
- Salam 6, 7, 8, 9, BP 50Mtons
- Svitzer Port Said 1 ja 2, BP 82Mtons
- Moustafa Mahmoud, Abdel Hamid Youssef, Tahia Misr 1, Tahia Misr 2, Mosaed 2, Mosaed 3, Moshahab, Basel 2, A Bahgat
- Alfon Håkans, Zeus of Finland BP101Mtons, (7370HP)
- Arctia, IB Polaris BP214Mtons (21MW)

BP= Bollard pull eli paaluvetovoima



M/V Evergiven

- 399,94m x 58,8m, 20124TEU
- DWT 199629Mtons, syvyys 14,5m DWT
- Pääkone 59300KW
- Panaman Lippu,
- Luokka: ABS (American Bureau Shipping)
- P&I: U.K. Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd
- Rakennettu 2018, Japani, 11 laivan sarja
- Beneficial Owner: Shoen Kisen Kaisha Limited
- Registered Owner: Luster Maritime S.A. (10%) & Higaki Sangyo Kaisha Limited (90%)
- Technical Manager: Bernhard Schulte Shipmanagement (Hong Kong) Limited Partnership
- Third Party Operator (Charterer): Evergreen Marine Corporation (Taiwan) Limited (Evergreen Line)



Suezin kanava

- 162,25 km pitkä kanava yhdistää Välimeren ja Punaisenmeren ja mahdollistaa siten vesiliikenteen Euroopasta Aasiaan ilman Afrikan ympäripurjehdusta. Vuonna 2015 vanhan kanavan rinnalle valmistui laajennusosa, joka mahdollistaa kanavan käyttämistä osittain molempiin suuntiin samanaikaisesti ja lyhensi matka aika 18 tunnista 11 tuntiin.
- Ranskalaisen yhtiö aloitti kanavan rakennustyöt 25. huhtikuuta 1859, ja ne saatiin päätökseen vuonna 1869. Ensimmäinen laiva kulki kanavaa pitkin 17. helmikuuta 1867, ja viralliset avajaiset pidettiin 17. marraskuuta 1869. Kanavatyömaalla työskenteli arviolta 1,5 miljoonaa egyptiläistä, joista kuoli töiden aikana noin 125 000. Useimpien kuolinsyy oli kolera.
- Kanavan suunnitteli itävaltalainen insinööri Alois Negrelli ja sen omisti alussa brittiläis-ranskalainen kanavayhtiö. Egyptin presidentti Gamal Abdel Nasser kansallisti kanavan vuonna 1956.
- Vuonna 2015 kanava tuotti Egyptille noin 5,3 miljardia ja vuoden 2023 arvio on jopa 13,2 miljardia dollaria. Kanavan läpi kulkee 12 % kansainvälisestä kaupasta ja 30 % maailman rahtikonteista.

Onnettomuusriskit konttialuksilla ja turvallisuuden kehittäminen

Jälleen yksi konttialus on lähes uponnut mereen ja aiheuttanut mittaamatonta vahinkoa ympäristölle ja meren elämälle. Konttialus X-Press Pearl syttyi palamaan 20. toukokuuta Sri Lankan rannikon läheisyydessä. Tulipalo kesti 13 päivää. Palon syyksi epäillään lastina olleen kemikaalin vuotamista.

Suurten konttialusten tulipaloja tapahtuu merellä keskimäärin 60 päivän välein vakuutusyhtiö TT Club:in mukaan. Vaikka konttialusten turvallisuus ja tekniikka kehittyi, onnettomuuksia tapahtuu silti usein, lähes viikottain. Onnettomuuksien syitä selvittävät muun muassa eri maiden viranomaiset, jotka suorittavat onnettomuustutkintoja ja raportoivat asiasta. Usein konttialusten onnettomuuksiin ei löydy yksiselitteistä syytä, vaan kyseessä voi olla monien samanaikaisten tapahtumien summa. Viime vuosina väärin ilmoitettu vaaralliset aineet ovat kuitenkin olleet syinä konttialusten tulipaloihin.

Suomessa merenkulun ja konttialusten turvallisuus on ollut viime aikoina hyvällä tasolla ja suuronnettomuuksilta on välttytty. Vuosina 2019 ja 2020 merenkulun turvallisuus kohentui Suomessa ja onnettomuusmäärät olivat laskussa Liikenneviraston mukaan. Merikuljetukset ovat tärkeä kuljetusmuoto Suomelle, sillä ulkomaankaupastamme noin 80 prosenttia kulkee meriteitse.

Etelä-Kiinan, Indokiinan, Indonesian ja Filippiinien merialueella tapahtuu edelleen eniten merikuljetusten onnettomuuksia. Syitä ovat esimerkiksi isot kauppavirrat, ruuhkaiset satamat, vilkkaat laivaväylät, sääolosuhteet ja vanha kalusto. Kokonaisuudessaan vuonna 2019 meriliikenteen onnettomuudet ovat olleet laskussa, mutta ilmoitettujen tapaturmien ja vaaratilanteiden määrä on kasvanut. Suurimmat ongelmat konttialuksilla liittyvät tulipaloihin, konttipinojen romahduksiin ja mereen putoamiseen, sekä pohjakosketuksiin. Näitä onnettomuuksia aiheuttavat erilaiset lastiin ja dokumentaatioon liittyvät tekijät, mutta myös inhimilliset virheet ja sääolosuhteet, sekä ympäristö.

X-Press Pearl -konttilaiva

Tulipalo, erittäin uusi konttialus! Omistaja Express feeder,

X PRESS PEARL

IMO 9875343

kuollut paino 37000 t

bruttovetoisuus 30911

syväys 11,7 m

pituus 186 m

suurin leveys 34 m

valmistunut 2021

lippuvaltio Singapore

kapasiteetti 2743 TEU



Kuvassa näkyy keltaista savua (typpihapposavua)

Tapahtumien kulku

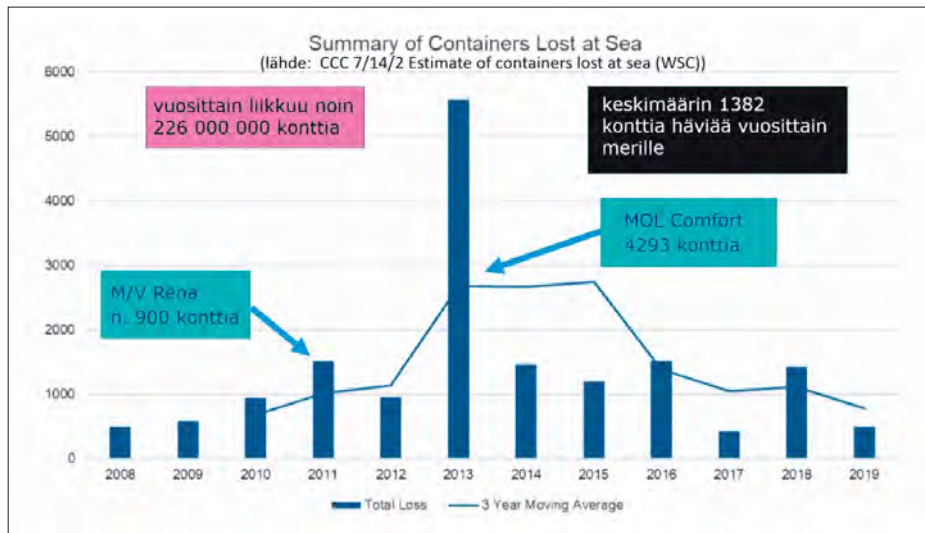
- 15.5.** lähtö Haziran (Intia) satamasta, 1486 konttia, lastina mm. 25 t typpihappoa ja polymeerihelmiä (UN 2211 tai UN 3314)
- 19.5.** Konttivuoto havaitaan: aluksen päällikkö pyytää päästä takaisin joko Hamadiin (Qatar) tai Haziraan. Satamat torjuvat pyynnön: "there were no specialist facilities or expertise immediately available to deal with the leaking acid". Alus ankkuroituu Colombon sataman lähelle
- 20.5.** aluksella havaitaan tulipalo lastitilassa ja siitä ilmoitetaan Colombon satamaviranomaiselle. Aluksen miehistö näyttää saavan palon sammumaan. Vuotava typpihappokontti nostetaan kannelle.
- 21.5.** Tulipalo havaintaan tai se syttyy uudelleen ja Sri Lankan rajavartiolaitokselta pyydetään apua. Palo näyttää saadun hallintaan ja viilennystä jatketaan vielä uudelleensyttymisen estämiseksi.
- 25.5.** räjähdys aluksen lastitilassa: 25 hengen miehistö evakuoituu maihin ja palo jatkuu
- 26.5.** aluksen kontit alkavat tippua mereen
- 29.5.** operaattori ilmoitti, että palo saatu lähes hallintaan ja enää aluksen perä palaa – alus on jo täysin tuhoutunut
- 4.6.** aluksen keula alkaa upota
- 7.6.** aluksen 300 tonnin polttoainetankkeja harkitaan tyhjennettäväksi



Onnettomuuden syy

- todennäköisimmin tulipalo ja sitä seurannut tuhoisa onnettomuus sekä potentiaalinen ympäristökatastrofi sai alkunsa vuotaneesta typpihaposta (UN 1796, UN 1826, UN 2031 ja/tai UN 2032) Kalastuskielto alueelle
- lastina polymeeripellettejä (UN 2211 ja/tai UN 3314) ja mahdollisesti muita vaarallisia aineita
- aluksen polttoaineena 378 tonnia öljyä
- aluksen päällikkö pyytänyt pääsyä takaisin edellisiin käyntisatamiin, pyyntö evättiin: "there were no specialist facilities or expertise immediately available to deal with the leaking acid"
- laivaisäntää/omistajaa X Press Feeders kohtaan avoin kansalaisvaatimus onnettomuuden aiheuttamien tuhojen ja kulujen kattamiseksi, arvio 5 miljoonaa dollaria, yli 11 000 allekirjoittajaa (9.6.2021)
- epäillään, että lastissa oli mukana väärin ilmoitettuja ja/tai ilmoittamattomia IMDG-koodin alaisia vaarallisia aineita ("pimeä-VAK")
- epäillään puutteellista CTU-koodin osaamista ja soveltamista käytäntöön
- perusteellinen ja riippumaton onnettomuustutkinta tulee aloittaa välittömästi





VAARALLISET AINEET OSANA KONTTIALUSTEN KULKEMISTA MERELLÄ

Vaarallisten aineiden kuljetuksia varten on luotu tietyt säännökset ja konteissa kulkevat vaaralliset aineet ovat luokiteltu IMDG-luokittelun mukaan. Luokituksen tietäminen lastaussuunnittelussa on ehdottoman tärkeää, jotta toistensa kanssa reagoivia vaarallisia aineita ei sijoiteta lähekkäin, eikä paikkoihin joissa sammutustoimet ovat haastavia vaaratilanteen sattuessa. On kemikaaleja, jotka eivät voi edes kulkea samalla aluksella, tai saa olla tietyllä etäisyydellä toisistaan. Jos aluksella kuljetaan vaarallista ainetta, on alus velvollinen ilmoittamaan saapumisesta satamaan 24 tuntia aikaisemmin. Satamat voivat määritellä minkälaisia lasteja ottavat vastaan ja varastoivat.

Suomessa tapahtuu harvoin onnettomuuksia, joissa on mukana vaarallisia aineita. Traficom selvityksen mukaan merillä ei ole tapahtunut juurikaan vaarallisten aineiden onnettomuuksia. Harvoissa tapauksissa onnettomuudet ovat olleet lieviä ja vahingot ovat kohdistuneet pääasiasa kuljetusvälineeseen.

Muualla maailmassa vaarallisten aineiden onnettomuudet ovat taas olleet yleisiä. Ilmoittamatonta vaarallista ainetta kulkee konttialuksissa ja ne aiheuttavat suuria onnettomuuksia, kuten esimerkiksi Yantian Express -konttialuksen tulipalo, joka aiheutui oletettavasti väärin ilmoitetusta kookoshiilestä, sekä Cosco Pacific -konttialuksen tulipalo, jonka syynä oli väärin ilmoitetut litiumparistot.

National Cargo Bureau (NBC) toteutti tutkimuksen, jossa todettiin, että tarkastetuista 500 kontista yli puolet ei läpäissyt tarvittavia vaatimuksia. Puutteita oli rahdin kiinnityksessä, merkinnöissä ja sisällön ilmoittamisessa.

TULIPALOT KONTTIALUKSILLA

Lähes viikoittain tapahtuvien konttialusten tulipalojen vaikutukset voivat olla tuhoisia. Tulipalot ja niiden seuraukset voivat aiheuttaa suuria ympäristökatastrofeja, ihmishenkien menetyksiä, sekä isoja rahoallisia tappioita. Suuri osa konttialusten tulipaloista johtuu vaarallisten aineiden kuljetuksista, missä ei noudateta lakeja. Kansainvälinen vakuutusyhtiö TT Club totesi toukokuussa, että väärin ilmoitettua vaarallista ainetta liikkuu merellä noin 150 000 konttia vuodessa.

Konttialusten kasvava koko on myös esitetty huolenaiheena merikuljetusten turvallisuudesta keskusteltaessa. Toisaalta uusien aluksien tekniikka on kehittyneempää ja palontorjuntalaitteistot ovat parempia kuin ennen. Tietoisuus konttialusten tulipalovaarasta on viime vuosina myös kasvanut. Isot konttialukset kuljettavat paljon tavaraa, jolloin riski huonosti kuormatusta ja pakatusta lastista, sekä väärin ilmoitetusta vaarallisesta aineesta kasvaa.

Maersk Honamin ja Yantian Expressin onnettomuudet toimivat esimerkkeinä siitä, että aluksen miehistö ei ole kerennyt reagoimaan tulipaloihin tarpeeksi nopeasti. Tulipalot aluksilla on edennyt usein jo liian pitkälle siinä vaiheessa kun sammutustyöt aloitetaan. Kun tulipalo ei ole enää hallittavissa, voi alukset palaa viikkojen ajan ja jopa pidempään. Tällöin riski suuriin ympäristökatastrofeihin kasvaa.

KONTTIALUSTEN TURVALLISUUS SUOMESSA

Liikennefaktan mukaan onnettomuusmäärät Suomessa ovat olleet laskussa vuonna 2020. Kuitenkin pitää huomioida, että myös liikennemäärissä on ollut laskua. Eniten Suomen aluevesillä tapahtuu pohjakosketuksia ja karilleajoja, joita oli viime vuoden puolet tapahtuneista onnettomuuksista.

Huomiota herättänyt MV Priamos -konttialuksen onnettomuus vuonna 2018 johtui myös karilleajosta. Onnettomuustutkintakeskuksen mukaan alueella oli juuri onnettomuuden tapahtuma-aikaan puhaltanut voimakas puuskittainen tuuli. Kukaan ei loukkaantunut onnettomuudessa, eikä siitä aiheutunut ympäristövahinkoja.

Suomessa uutisiin on myös päässyt vuonna 2011 Kotkan Mussalossa pysäytetty M/S Thor Liberty -alus, joka kuljetti mukanaan 69 kappaletta puutteellisesti lastattuja Patriot-ohjuksia, jotka olivat merkitty rahtikirjoihin ilotulitteiksi. Räjähdeet oli pakattu Saksassa, jossa määräykset räjähteiden kuljetuksesta on tiukat. Siltikin räjähdelaatikoita liikkui vapaasti, ilman tukea. Suomessa räjähteet kontitettiin uudestaan ja aluksen matka jatkui. Aluksen päällikkö ja perämies tuomittiin ensin sakkoihin aluksen merikelpoisuuden laiminlyömisestä. Rangaistus kumottiin jälkikäteen. Suomessa HaminaKotkan satamassa lisättiin pistotarkastuksia vaarallisten aineiden kontteihin tapahtuneen jälkeen.

MITEN COVID-19 VAIKUTTAA KONTTIALUSTEN TURVALLISUUTEEN?

Kuten aiemmin jo todettiin, ovat inhimilliset virheet usein iso osa onnettomuuksia. Koronaviruspandemian takia miehistön vaihdossa on esiintynyt ongelmia, kun alukset eivät ole päässeet satamaan, eikä miehistön vaihto ole tapahtunut tarpeeksi usein. Pitkät ajat aluksilla voivat aiheuttaa miehistön väsymystä ja henkistä kuormitusta, joka edesauttaa onnettomuuksien syntymä.

Tarkastukset satamissa ja aluksilla voivat myös vähentyä koronaviruspandemian vuoksi, kun sosiaalisia kontakteja minimoidaan. Myös huoltotoimenpiteitä voidaan joutua odottamaan pidempään. Allianz on ilmaissut huolensa myös esimerkiksi avunsaannin kannalta. Avunsaanti aluksilla voi nimittäin viivästyä koronapandemian aikana.

Konttikriisin takia konttien sijainnissa vallitsee epätasapaino. Kiinassa voidaan joutua odottamaan pitkiä aikoja, että kontit palaavat muualta maailmasta käyttöön. Yksi mahdollinen riski on, että huonokuntoisempia kontteja on liikkeellä, kun kontteista on huutava pula.

MITEN KONTTIALUSTEN TURVALLISUUTTA MERELLÄ VOIDAAN KEHITTÄÄ?

Erilaisia toimenpiteitä konttialusten turvallisen kulkemisen eteen on alettu jo kehittämään. Vuonna 2020 uutisoitiin erilaisten profiloitointialgoritmien kehittämisestä. Niiden tarkoituksena on tunnistaa ne lähet-

täjät, jotka kuljettavat ilmoittamatonta vaarallista ainetta. Lisäksi on otettu käyttöön sakkorangaistuksia ”pimeiden konttien” lähettäjiille.

Teknologiaa ja koulutusta käytetään paljon apuna turvallisuuden kehittämisessä ja riskien tunnistamisessa. Vakuutusyhtiö Alandia on kehittänyt Loss Prevention -sovelluksen, jonka tarkoituksena on parantaa turvallisuustoimintaa aluksilla. Sovelluksen tarkoituksena on tunnistaa riskejä ja ennaltaehkäistä vahinkoja. Koska raportointia pidetään yleensä hankalana ja aikaa vievänä vaiheena, voi sovelluksesta olla siltä osin paljon hyötyä.

Teknologia turvallisuuden kehittämisen tukena on tärkeä edistysaskel, mutta se ei riitä. Kaikkien toimitusketjun osapuolten tulee ymmärtää miten tärkeää on konttien oikeaoppinen pakkaaminen, lastaaminen ja purkaminen, sekä kontin sisällön dokumentointi. Suuri osa konttialusten tulipaloista johtuu ilmoittamattomasta vaarallista aineesta. Syynä toiminnalle on lähettäjän tavoite säästää kuljetuskustannuksissa ja dokumentointiin kuluva aikaa. Eri-tyisesti vakuutusyhtiöt ovat alkaneet tarkoituksellisesti avaamaan keskustelua konttialusten turvallisuudesta merellä, jotta asia saisi enemmän näkyvyyttä.

KONTTIALUSTEN EVOLUUTIO

IUMI (International Union of Marine Insurance), kansainvälinen merenkulkuneuvosto ja CESA, joka edustaa laivanrakennusteollisuutta toimittivat vuonna 2020 IMO:lle (International Maritime Organization) uuden ehdotuksen SOLAS-sopimukseen. Ehdotus sisältää säännöksen tulipalojen varhaisesta havaitsemisesta, sekä tehokkaammasta palontorjunnasta kannen alla ja kannella säilytettävistä konteista. Jos uudet ehdotukset hyväksytään, uskotaan että merikuljetusten paloturvallisuus tulee kehittymään, kerrotaan Allianzin raportissa.

”Pimeiden konttien” kulkemisen vakuu-
vuutta on nyt alettu käsittelemään ja merenkulkualalla ollaan ymmärretty, kuinka suuri ongelma väärin ilmoitettu lasti on. NBC:n tutkimuksessa todettiin, että yli puolella tarkastetuista konteista oli puutteita lastin ilmoittamisessa, merkitsemisessä tai pakkaamisessa. Monet varustamot ovat ryhtyneet toimiin ongelman ratkaisemiseksi tiukentamalla tarkastuksia kontteihin ja sakottamalla löydöksistä. Drone-tekniologian käyttöönotto tulipalojen torjunnassa on myös nostettu pöydälle. AGCS:llä toimiva meririskikonsultti Andrew Kinseyn mielestä drone-tekniologian käyttö voisi hyvinkin olla avainasemassa. Kyseessä on droneihin integroitu palontorjuntajärjestelmä.

Konttihavereita vuosien varrelta

(pääasiallinen lähde: Seatrade Maritime News)



Nedlloyd Mondriaan 2006

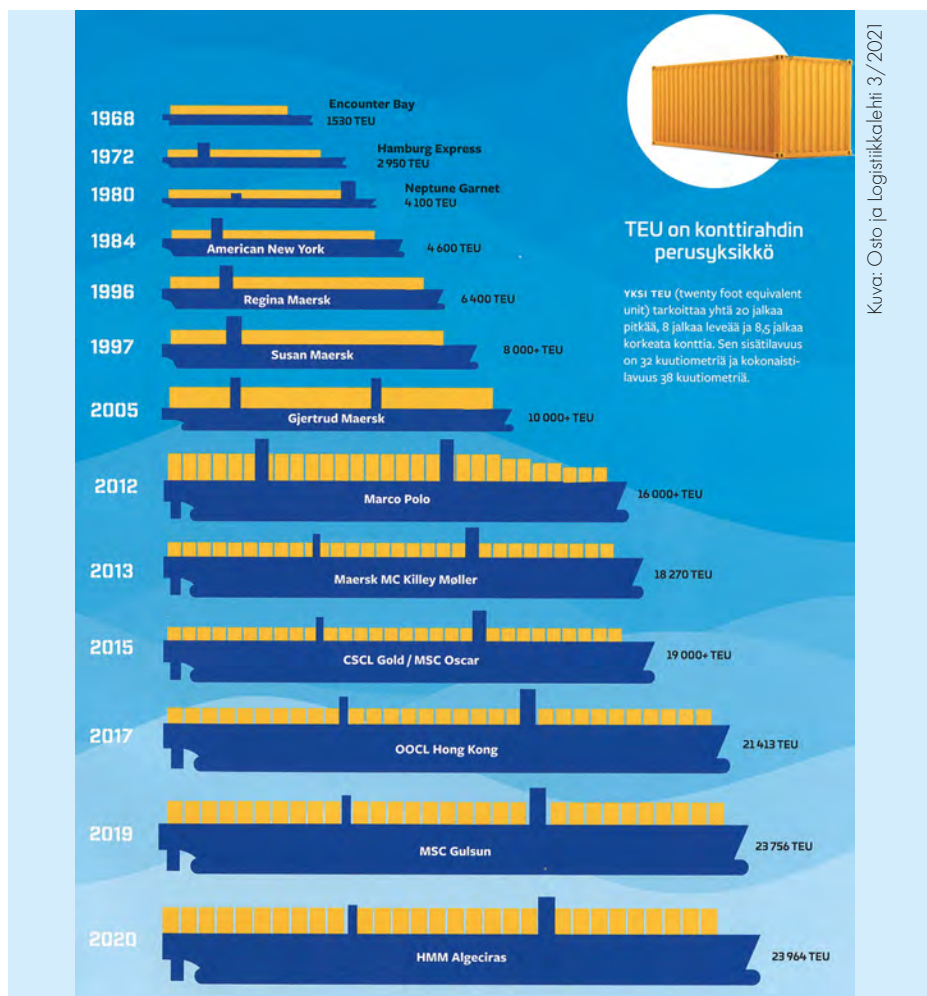


Limari 2007



Husky Racer 2009

Vessel	Date	Number of containers lost	Comments on cause (According to Flag State)
APL China	26/10/1998	406 overboard, 1000 damaged	Starboard rolls of 40°, parametric roll resonance
Maersk Carolina	03/01/2003	133 overboard, 50 damaged	Rolls of 47°, parametric roll resonance
Ville D'Orion	24/03/2001	69 damaged, none overboard	Bottom container collapsed causing other containers to be loose
Nedlloyd Genoa	27/01/2006	27 overboard and 28 collapsed on deck	CLM not followed, lashings destroyed, parametric roll resonance
Nedlloyd Mondriaan	09/02/2006	58 overboard (50 Lost 10 days Later)	High stacks and severe weather
CMA CGM Otello	17/02/2006	50 lost overboard, 20 others collapsed	Automatic twistlocks, heavy rolling/pitching
CMA CGM Verdi	18/02/2006	Loss of 85 containers and damage to 55	Weather conditions
Annabella	26/02/2007	Seven 30 foot containers collapsed	Compression and racking forces acting on lower containers
Pacific Adventurer	11/03/2009	31 containers lost and oil spilt	Severe rolling/weather
Svendborg Maersk	14/02/2014	520 containers overboard	Cargo exceeded the bearing weight of the hull girders



Kuva: Osto ja Logistiikkalehti 3/2021

Onnettomuuksien ehkäisyn kannalta on tärkeää, että kaikilla kuljetusketjun työntekijöillä on tarvittava koulutus. Vaarallisten aineiden kuljetuksissa se on välttämätöntä. Inhimillisten virheiden minimoinnilla (väsymys, kiire) saadaan pienennettyä ihmisten toimintaan liittyviä riskejä. Nykypäivänä jatkuva tehokkuuden äärimmillen vieminen ja koronaviruspandemia edesauttavat inhimillisten virheiden sattumista. Konttialusten koon kasvaminen on myös aiheuttanut huolta vakuutusyhtiöiden keskuudessa, koska riskit kasvavat, kun

kuljetetaan suuria määriä tavaraa kerralla. ■

Kirjoittanut:

Amanda Guvenius.

Kuvat: Lastu kokoukset vuonna 2021

Eriyisiasiantuntija **Jyrki Vähätalo** Traficom



Opinnäytetyö: Konttialusten onnettomuusriskit ja turvallisuuden kehittäminen

(<http://urn.fi/>

URN:NBN:fi:amk-202005138935)

Kesäterveiset Työttömyyskassa Aariasta

Työttömyyskassa Aaria perustettiin 1.1.2021, kun Julkis- ja yksityisalojen työttömyyskassa ja Työttömyyskassa Statia sulautuivat JATTK-työttömyyskasaan.

Verkkosivuiltamme www.aariakassa.fi on runsaasti tietoa maksamistamme etuuksista ja hakuohjeet.

Vastaamme mielellämme etuuksia koskeviin kysymyksiisi. Otathan meihin rohkeasti yhteyttä – olemme täällä sinua varten.

Jos jäät työttömäksi

1. Ilmoittaudu TE-toimistoon työnhakijaksi viimeistään ensimmäisenä työttömyys- tai lomautuspäivänä.
2. Lähetä ansiopäiväraahakemus työttömyyskasaan, kun työsuhteen päättymisestä tai lomautuksen alkamisesta on kulunut kaksi viikkoa. Voit tehdä hakemuksen sähköisesti eAsioinnissa tai lähettää sen postitse.
Tarvitsemme hakemuksen käsittelemiseksi seuraavat tiedot:
 - Palkkatodistus työttömyyttä tai lomautusta edeltävältä 26 työviikolta. Saamme palkkatiedot pääsääntöisesti tulorekisteristä mutta voit varmuuden vuoksi toimittaa liitteenä palkkatodistuksen tai palkkalaskelmat.
 - Työtodistus tai työsopimus.
 - Mahdollinen irtisanomisilmoitus, lomautusilmoitus tai sopimus työsuhteen päättymisestä.
3. Seuraa käsittelyn etenemistä verkkosivuiltamme.
Saat päätöksen eAsiointiin ja postitse parin päivän kuluttua siitä, kun hakemus on käsitelty.

aaria

Työttömyyskassa Aaria
Opastinsilta 8 B
00520 Helsinki

eAsiointi: www.aariakassa.fi
Puhelin: 020 7655 900 (ti klo 9–11.30)

Teksti ja kuva:
Tuire Asikainen
työttömyysturva-asiantuntija
Työttömyyskassa Aaria



Kuva/Bild: Mepa Pekka Karppanen

Mercy Ship Race -liikuntatapahtuma järjestettiin Vuosaarella

Konepäällystöliiton joukkue (Pertti Roti, Ann-Katrin Viertola, Robert Nyman) oli 8.6.2021 mukana Mercy Ship Race -liikuntatapahtumassa Vuosaarella.

Mercy Ships on kristillispohjainen vapaaehtoisjärjestö, joka ylläpitää sairaalalavaa. Se tarjoaa vaativiaakin operaatioita maissa, joissa sairaaloiden taso ei ole korkea tai kalliit operaatiot eivät ole kenen tahansa saavutettavissa.

Mercy Ship Race motionstillställningen hölls i Nordsjö

Maskinbefälsförbundets lag (Pertti Roti, Ann-Katrin Viertola, Robert Nyman) deltog den 8.6.2021 i Mercy Ship Race motionstillställningen som Sjömanskyrkan arrangerade i Nordsjö.

Mercy Ships är en trosbaserad internationell välgörenhetsorganisation på kristen grund som via sitt sjukhusfartyg erbjuder gratis livsförvårdande sjukvård till människor i desperat behov av hjälp i några av världens fattigaste länder. Med världens största civila sjukhusfartyg vill Mercy Ships återställa hälsa och värdighet till så många människor som möjligt. ■

E.T. Kuisma Oy

- öljysäiliöiden puhdistus- ja tarkastus
- öljynsiirrot
- säiliöiden käytöstäpoistot

☎ 0400 735 638

www.etkuisma.fi



myynti@etkuisma.fi

EXAMENSARBETE

Högskolan på Åland

Utbildningsprogram:	Maskinteknik
Författare:	Dan-Anders Sandberg, Erik Sundqvist
Arbetsnamn:	Undersökning av scrubberinstallation - M/S Finlandia
Handledare:	Hans Lavinus
Uppdragsgivare:	Rederi Ab Eckerö

Abstrakt

Syftet med detta examensarbete är att undersöka möjligheten att installera en scrubberanläggning på M/S Finlandia. Vi har undersökt två olika varianter av scrubberanläggningar, torr- och våtskrubbers. Bland annat har stabilitet, effekt, och olika kostnader tagits i beaktande. Enligt undersökningen är det fullt möjligt att installera både torr- och våtskrubber, men att en installation inte är ekonomiskt försvarbar med de bunkerpriser vi har idag. Fartygets möjlighet att anpassas till olika driftförhållanden kan också försvåras.

Nyckelord (sökord)

Våtskrubber, Torrscrubber, Scrubbersystem, Avgasrening

Högskolans serienummer:	ISSN:	Språk:	Sidantal:
2021:04	1458-1531	Svenska	40 sidor

Inlämningsdatum:	Presentationsdatum:	Datum för godkännande:
12.04.2021	12.05.2021	12.05.2021

Svenska Maskinförbundet i Helsingfors rf

Verksamhetsberättelse för år 2020

Allmänt: På föreningens styrelse- och månadsmöten har stadsegenliga ärenden samt till föreningen hörande ärenden behandlats och föreningens ordförande Leif Wikström har informerat från möten där föreningen varit representerad. I förbundsstyrelsen har föreningen varit representerad av suppleant Henrik Johansson. Leif Wikström representerade föreningen vid förbundsstyrelsen i Tammerfors den 10.10.2020. Pga. coronan inhiherades maj månads styrelse och månadsmöte. Pga. coronan inställdes vårmötet och vårfesten den 5.5. Likaså blev den traditionella julfesten inhiherad. Inga resor eller evenemang har gjorts under året.

Styrelsen har under det gångna året bestått av följande personer:

Ordförande och kassör Leif Wikström
Vice ordförande och sekreterare Bo Wickholm
Ord. ledamot: Lars Winqvist
Ord. ledamot: Henrik Johansson
Ord. ledamot: Björn Sundman
Ord. ledamot: Leif Ärlig
Ord. ledamot: Christian Lindroos
Suppleant: Kim Söderström
Suppleant: Bror Hagman
Verksamhetsgranskare: S-O Lindroos

Medlemmar: Under året har ingen ny medlem blivit antagen. Antalet medlemmar 30 aktiva och 45 pensionärer. Finns orsak att få fler medlemmar, när en minskning är som trend varit under flera år.

Understöd: Ur föreningens understöds och stipendiefond har även i år betalats stipendium till högskolan på Åland för maskinteknik, att tilldelas elev med hemort i Nyland. Likaså har sjömansmissionen erhållit ett understöd.

Möten: Styrelse- och månadsmöten har hållits den första helgfria onsdagen i januari, mars, september, november och december månaden inalles 5 möten.

Slutligen tackar styrelsen alla medlemmar för det gångna året, samt tillönskar alla ett framgångsrikt år med förhoppningar om att många medlemmar ställer upp på månads möten under det kommande året.



ÅESF r.f.
Ålands Energi & Sjöfartstekniska Förening r.f.
AX-22100 MARIEHAMN
www.maskinisterna.ax

Årsberättelse 2020

Föreningen har nu avverkat 78 år totalt, och under sitt nuvarande namn "Ålands Energi och sjöfartstekniska förening r.f." 26år. Hans Palin har haft fortsatt förtroende som föreningens ordförande och Göran Ölander som vice ordförande. Tomas Strömberg har fungerat som kassör. Sekreteraren väljs skilt för varje möte. Styrelsens ordinarie medlemmar under 2020 har varit Hans Palin, Göran Ölander, Börje Wiklund (avled under året), Rainer Enros, Karl-Erik Ahlqvist, Kaj Laine, Tomas Strömberg. Styrelsens suppleanter har bestått av Ole Ginnman, Kaj Mattsson, Alf Österberg, Hans Andersson, C-G Björke, L-E Eriksson (suppleant för Börje Wiklund). Verksamhetsgranskare för året har varit Monika Österlund samt Josef Håkans med suppleanter Ingmar Mattsson samt Bo Torstensson. Föreningen har representerats i olika organisationer av sina medlemmar: Ålands fackliga Semesterorganisation Rainer Enros, suppleant Josef Håkans. Sjöfartens kommittéer och branschråd Göran Ölander, suppleant Hans Palin. Ålands Tekniska Funktionärers Centralorganisation (ÅTFC) Göran Ölander. Tomas Strömberg har varit ordinarie ledamot av styrelsen för Finlandas Maskinförbunds förbund. Under året har 9 ordinarie månadsmöten hållits. På grund av Covid-19 har inga gemensamma möten med Ålandskretsen av Finlandas Skeppsbefälsförbund hållits. Styrelsen har sammankallats enligt behov. Vid årsskiftet var 271 medlemmar anslutna, varav 124 verksamma i yrkeslivet och 147 pensionärer. Medlemsantalet minskar hela tiden men vad skall man göra. Nya tider behöver nya idéer. Hela året 2020 gick vi på sparlåga och skyddade oss mest. Sjödagarna och liknande tillställningar var våra medlemmar annars har en framträdande roll inhiherades helt. Lasse Eriksson har sitt museum i Grundsunda Vårdö öppet på begäran. Museet i Sjökvartaret Mariehamn är öppet alla sommandagar utan personal. Grupperna Tvärstyckarna och Kultändarna har en begränsad hobbyverksamhet pga rådande situation. ÅESF har delat ut 6st stipendier åt studeranden i högskolan och yrkesgymnasiet. Vår medlem Göran Ölander är medlem i yrkesrådet för gymnasiet. Hemsidan www.maskinisterna.ax är vilande för tillfället. Styrelsen beslöt att övergå till FB i stället.

Mariehamn den 12 januari 2021
Ordf. Hans Palin

Sekreterare Hans Palin

Konemestari ja Energiatieteiden KME ry:n
toimintakertomus vuodelta 2020

Yhdistyksen toiminta koostui liittohallituksen, johtokunnan ja yleisen kokouksen tekemien päätösten ja periaateratkaisujen toimeenpanosta. Johtokunnan puheenjohtajana toimi jo seitsemättätoista vuotta Pertti Roti. Varapuheenjohtajana toimi Juha Uimonen, rahastonhoitajana Lasse Laaksonen ja sihteerinä Henna Lepistö. Varsinaisina jäseninä toimivat Janne Metsomäki, Niklas Fagerlund ja Jarmo Lahdensivu. Lisäksi Niklas ylläpiti yhdistyksen kotisivuja ja Jarmo toimi varasihteerinä. Varajäseninä toimivat Matti Virta ja Jarmo Nieminen. Vuosi oli 62. toimintavuosi.

Isännöintiä omistamissamme huoneistoissa hoitivat Helsingissä Janne Metsomäki ja Tampereella Lasse Laaksonen.

Toiminnantarkastajina olivat Kari Wessman ja Ritva Wessman.

Johtokunta kokoontui toimintavuoden aikana yhdeksän (9) kertaa. Koronaviruspandemian vaikutuksesta suurin osa kokouksista tapahtui etäyhteydellä. Yksi johtokunnan kokouksista pidettiin Kopparössä talkoiden yhteydessä ja yksi sähköpostikokouksena. Koronaviruksen leviämisen ja siitä seuranneiden kokoontumisrajoitusten takia pystyimme järjestämään yleisistä kokouksista ainoastaan vuosikokouksen ajallaan. Tällä hetkellä vaalikokous yritetään järjestää maaliskuussa 2021.

Vuosikokous pidettiin 14.3.2020 Tampereella Panimoravintola Plevnassa. Kokouksen puheenjohtajana toimi Kari Wessman. Vuosikokouksessa oli läsnä 17 jäsentä ja yksi vierailija.

Olemme edelleen S/S Turson kannatusyhdistyksen jäseniä.

Yhdistys osallistui aktiivisesti Pertti Rotin johdolla liittohallituksen toimintaan. Pertti toimii puheenjohtajana, Matti Virta on KME:n varsinainen liittohallituksen jäsen, ensimmäisenä varajäsenenä on Pekka Alavahtola ja toisena varajäsenenä Jarmo Lahdensivu. Lasse Laaksonen on liiton toiminnantarkastaja.

Suomen Konepäällystöliiton liittokokous oli tarkoitus järjestää huhtikuussa, mutta koronapandemian takia liittokokous järjestettiin vasta 10-11.10.2020. Liittokokous järjestettiin hyvin suppeana ja ilman oheishjelmaa. KME:n edustajina kokouksessa toimivat Jukka Kauppinen ja Juha Uimonen. Vuoden 2019 vaalikokouksessa valitut liittokokousedustajat antoivat valtakirjoilla puhe- ja äänioikeutensa heille.

MIKKELIN KONEPÄÄLLYSTÖYHDISTYS VUOSIKERTOMUS

TOIMINTAKERTOMUS 2020

Mikkelin konepäällystöyhdistyksen puheenjohtajana toimi Seppo Piira ja varapuheenjohtajana Jukka Mäkeläinen. Rahastonhoitajana ja sihteerinä toimi Tapio Haverinen. Johtokuntaan kuuluivat Seppo Piira, Mika Marttinen, Esa Varis, Tapio Haverinen ja Jukka Mäkeläinen. Varajäseninä toimivat Osmo Blom ja Asko Lintunen. Toiminnan tarkastajina toimivat Petteri Huovelin ja Eero Tantt. Varatoiminnan tarkastajina toimivat Markku Knuutinen.

Kuukausikokouksia pidettiin tammi, maaliskuu- ja marraskuussa Mikkelissä Ravintola Pruvissa kuukauden ensimmäisenä arkitiistaina klo 19.30. Toukokuun kokousta ei pidetty pandemian vuoksi.

Johtokunta kokoontui yhden kerran vuoden aikana.

Yhdistyksen jäsenmäärä oli vuoden lopussa 38 henkilöä.

Johtokunta kiittää menneestä vuodesta ja toivottaa menestystä vuodelle 2021

Mikkelissä 9.2.2021.

JOHTOKUNTA

OULUN KONEMESTARIYHDISTYS

kutsuu jäsenet (avec)

Meri Oulun kesäteatterin näytökseen

SINÄ OLIT TÄHTI

23.7.2021, kello 19.00.

Näytöksen väliajalla kahvitarjoilu. Varattuna on rajallinen määrä lippuja. Omakustanneosuus on 15 €/henkilö, johon sisältyy teatterilippu ja kahvit.

Sitovat ilmoittautumiset ja maksut yhdistyksen tilille FI89 1445 3000 0265 39 14.7.2021 mennessä.

Tiedustelut ja ilmoittautumiset:

Jouko Saarela, s-posti jouko.t.saarela@gmail.com, p. 040 5336194.

Tervetuloa!

HELSINGIN KONEMESTARIYHDISTYS RY:n

Sääntömääräinen

VUOSIKOKOUS

pidetään yhdistyksen tiloissa

keskiviikkona 1.9.2021 klo. 19.00 alkaen.

Kokouksessa käsitellään sääntöjen § 14 mukaiset asiat

Tervetuloa!

- Johtokunta -

KONEMESTARI- JA SÄHKÖMESTARISORMUS

1. KULTASORMUS

Koko kultainen 14K
Mahdollisuus nostaa
sormuksen arvoa timanteilla
(2 kpl) tai kolmella (sivuilla
ja yksi keskelle), jotka nosta-
vat sormuksen hintaa.

2. KULTAKANTA/ HOPEARUNKO

Sterling hopea (925),
14K kultamerkki

3. HOPEASORMUS

Kokonaan hopeaa

Sormusten hinnat:

tarkista viimeisin hinta
Joachim Alatalolta.

Hinnat sisältävät alv:n,
kaiveruksen ja hyvän rasian.

Sormukset valmistetaan
4-6 erässä vuosittain sekä
numeroidaan.

Hintaan lisätään lähetyskulut.



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

Nimi _____

Osoite _____

Puh.nro _____

Sormuksen koko _____

Tilaan:

☐ 1. Kultasormus ☐ 2. Kultakanta/hopearunko ☐ 3. Hopeasormus

☐ 2 timanttia ☐ 3 timanttia

Allekirjoitus _____

Joachim Alatalo
Suomen Konepäällystöliitto
Mikonkatu 8 A
00100 Helsinki



KORKEAPAINEPESUT JA IMUPALVELUT

Rescue Team Finland	s. 41
Pesupalvelu Hans Langh Oy	s. 41

LAIVADIESELEIDEN HUOLTO JA KORJAUS

Marine Diesel Finland Oy	s. 42
--------------------------------	-------

LAIVAELEKTRONIIKKA JA HUOLTO

ATMarine	s. 42
----------------	-------

MUUT PALVELUT

Voima & Käyttö	s. 41
Lakiasiaintoimisto LeXiMax.....	s. 41

LAIVAKORJAUKSIA

JAPMetalli	s. 41
------------------	-------

LAIVATARVIKKEITA

Tecmarin Ship Supply	s. 40
----------------------------	-------

PAINEENALAISET TIIVISTYKSET

FSC-Service	s. 42
-------------------	-------

PALOVARTIOINTIA

Rescue Team Finland	s. 41
---------------------------	-------

SUKELLUSPALVELUT

Diving Group	s. 42
Rannikon Sukelluspalvelu Oy	s. 41

SÄHKÖASENNUKSEET

Laivasähkötyö Oy	s. 42
------------------------	-------

TEOLLISUUSPOLTTIMET

Suomen Teollisuuspolttin Oy	s. 40
-----------------------------------	-------

TIIVISTEET

Densiq	s. 42
Tiivistetekniikka	s. 42
Tarseal Oy	s. 42

TULENKESTÄVIÄ MUURAUKSIA

Erikosmuuraus Oy	s. 41
------------------------	-------

VOIMALAITOS JA PROSESSIPOLTTIMET

Oilon Energy Oy	s. 42
-----------------------	-------

ÖLJY JA KAASUPOLTTIMIA

Laivapolttin	s. 42
--------------------	-------

ÖLJYNPUHDISTUSRATKAISUT

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

MUUT PALVELUT

T:mi Kirveenrauma.....	s. 42
Logistics management Services RN.....	s. 42

Markkinoiden parhaat

Weishaupt-teollisuuspolttimet

moneen käyttöön laajalla tehoalueella!

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



WM-G10



WM-G20



WM-G30



WM-50

UUTUUS!

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



WKmono80

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

 **SUOMENTEOLLISUUSPOLTIN -weishaupt-**

TECmarin
ship supply engine • deck • cabin



TEKNINEN LAIVATARVIKETOIMITTAJA YLI 35-VUODEN KOKEMUKSELLA

Tilaukset ja Tarjouspyynnöt

sales@tecmarin.fi
Tel: +358 20 155 8250
www.tecmarin.fi

Vi betjänar även på svenska.
Service also in English.





Palovartiointi – Brandbevakning

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

Puhdistustyöt – Rengöringsarbeten

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

Kohonnut Riski – Korkeampi valmius

Förhöjd Risk – Förhöjd Beredskap

Oikea Osaaminen Ja Oikeat Varusteet Rätt Kompetens Och Rätt Utrustning

Turvallisuuskurssit – Säkerhetskurser

Lietteenkuivaus – Slamtorkning

RESCUE TEAM FINLAND

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



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



Lakiasiantainmisto

LeXiMaX

OTM

lakimies Riku Muurinen

puhelinnumero:
045 783 360 85

riku.muurinen@gmail.com

tavoitettavissa

arkisin 17–21

(torstaisin 18–22)

ja viikonloppuisin 12–20

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

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

Voima Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäällystoliiton julkaisu

Voit ostaa lehteen IMOITUSTILAA yrityksellesi

lähettämällä sähköpostia

osoitteeseen

robert.nyman@konepaallystoliitto.fi



Hans Lanh

Dirty job well done



Puhdistamme

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

Pesupalvelu Hans Lanh Oy
Piikkiö ja Helsinki | Puh. (02) 477 9400 | www.lanh.fi

FSC-SERVICE Oy

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

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



MARINE DIESEL FINLAND OY

Laivadieseleiden huolto ja korjaus

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

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

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



Hiihtomäentie 16 A 6, 00810 Helsinki

Teollisuus-, voimalaitos- ja prosessipolttimet, teollisuuskylmä ja teollisuuslämpöpumput

Luotettavaa ja kattavaa asiakaspalvelua

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

oilon®
www.oilon.com

DG-DIVING GROUP
THE UNDERWATER SPECIALIST

www.dg.fi

PÄIVYSTYS 24 h
GSM: 0400 522 020
0400 825 640



T:mi Kirveenrauma
Turvallisuus ensin!

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

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

AT-Marine Oy

Palveluksessa
maalla ja merellä

• Navigointi- ja
merenkulkulaitteet

• Kommunikointilaitteet

• Konehuonelaitteet ja anturit

• Palohälytysjärjestelmät

• LED/Xenon valonheittimet
LED-ulkokansivalot

• Valopylväät ja -opasteet

www.atmarine.fi
service@atmarine.fi



- 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@elisat.fi
www.laivapolttin.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



LSTGROUP
Luotettava sähköistyksen toimittaja

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

LAIVASÄHKÖTYÖ OY

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

www.lst.fi

PROSESSITEOLLISUUDEN TIIVISTEET

Liukurengastiivisteet
Huollot ja korjaukset



TIIVISTETEKNIikka OY

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

JÄSENYHDISTYKSET / MEDLEMSFÖRENINGAR

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITON JÄSENYHDISTYKSET / FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUNDS MEDLEMSFÖRENINGAR

Nro 001

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

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

• Varapuh.joht. **Sami Niemelä**

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

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

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

Nro 002

Haminan Konepestariyhdistys (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 Pyhäälä
puh. 040 502 8131

• Siht./rah.hoit. **Juhani Jussilainen**
Kylänmäki 150, 49640 Pajjärvi
puh. 040 554 5239
juhani.jussilainen@gmail.com

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan sähköpostitse
tai kirjeitse.

Nro 003

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

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

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

Föreningens lokal Ounasvaaragränden 1 C 50.

Månadsmöten den första helgfria onsdagen i
januari, mars, maj, september, november samt
december kl. 18.00, styrelsemöte kl. 17.30.

Nro 004

Helsingin Konepestariyhdistys (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. **Kimmo Ruuskanen**
Anjankuja 3 B 114, 02230 Espoo
puh. 040 548 3883
kimmo.ruuskanen@kolumbus.fi

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

Nro 005

Hämeenlinnan Konepestariyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

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

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

• Siht. **Mika Nurmi**
Sompiontie 1 A 3, 11130 Riihimäki
puh. 050 575 9367

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

Nro 007

Kemin Konepestariyhdistys (Perust. – Grund. 1941)

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

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

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

• Rah.hoit. **MarjaLeena Huuska**
Heikinkuja 10, 94100 Kemi
puh. 041 507 8442

Yhdistys kokoontuu erikseen ilmoitettuna
ajankohtana

Nro 008

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

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

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

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

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

Nro 009

KeskiSuomen Konepestariyhdistys (Perust. – Grund. 1947)

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

• 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 Sohviissa

Nro 010

Kotkan Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1923)

www.kotkaengineers.fi

• Puh.joht. **Antti Luostarinen**

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

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

• Siht. **Joona Karvinen**
Peipontie 7, 48220 KOTKA
puh. 050 379 4574
joona.karvinen@keng.fi

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

Kokoukset talvikuukausien ensimmäisenä
arkitorstaina klo 18.30 kokouspaikka
Ravintola Vausti

Nro 011

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

www.kme.fi

• Puh.joht. **Pertti Roti**
puh. 050 559 1637
pertti.roti@kme.fi

• Varapuh.joht. **Juha Uimonen**
puh. 040 059 6015
juha.uimonen@kme.fi

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

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

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

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

Nro 012

Kuopion Konepäälystöyhdistys (Perust. – Grund. 1899)

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

• Varapuh.joht. **Markus Mäklin**
Taivaanpankontie 10F 56, 70210 Kuopio
puh. 050-342 8974

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

Rah.hoit. **Maija Kääriäinen**
puh. 0407097345
maija.kaariainen@kuopionenergia.fi

Kuukausikokoukset talvikuukausina erikseen
ilmoitettuna aikana

Nro 013

Lahden Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

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

• Varapuheenjohtaja **Olavi Kalenius**
Korikatu 1, 15320 Lahti
puh. 041 4901211

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

www.lahdenkonemestariyhdistys.fi

Kuukausikokoukset tammi-toukokuun ja syys-
joulukuun ensimmäisenä arkitorstaina klo. 19:00,
paikka sama, (hotellin nimi muuttunut)
Hotelli Scandic Lahti, Kauppakatu 10 15140 Lahti.

Nro 014

Mikkelin Konepäälystöyhdistys (Perust. – Grund. 1948)

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

• Siht. / rah.hoit. **Tapio Haverinen**
Suomalankatu 2a, 33560 Tampere
puh. 044 7353 739
tapio.haverinen@ese.fi

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

Nro 015

Oulun Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1903)

• Puh.joht. **Jouko Saarela**
Kurkelantie 1 C 8, 90230 Oulu
puh. 040 533 6194

• Varapuh.joht. / Siht. **Ari Heinonen**
Hekalanlahdentie 24, 90820 Kello
puh. 040 354 6047
ariheinonen@live.com

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

Kuukausikokouksista sekä sääntömääräisistä
kokouksista ilmoitetaan erikseen Voima ja Käyttö
-lehdessä.
Kuukausikokouksia ei toistaiseksi tulla järjestämään.
Yhdistyksen johtokunta seuraa Korona tilanteen
kehittymistä ja päättää puheenjohtajan esityksestä
kokousten uudelleen järjestelyistä, joista yhdistys
ilmoittaa erikseen V&K-lehdessä. Maaliskuun ja
marraskuun sääntömääräisistä kokouksista on
erillinen ilmoitus.

Kajaanin ja Raahan kerhojen tiedot samat kuin
ennenkin.

Kajaanin kerho

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

Raahan kerho

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

Nro 016

Pargas Maskinbefälsförening (Perust. – Grund. 1925)

www.pargasmaskinbefal.fi

• Ordförande **Tage Johansson**,
Skanssinkatu 34 A 24, 20730 Åbo
Tel. hem 044 458 0425, 040845 8042

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

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

Nro 017

Porin Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1894)

• Puh.joht. **Pasi Kaija**
Setäläntie 16, 29200 Harjavalta
Puh. 0400-466 513

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

• Siht./Rah.hoit. **Timo Kuosmanen**
Aittaluodonkatu 4 E 43, 28100 Pori
Puh. 0400 439995
63tiku@gmail.com.

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

Kokoukset tammitoukokuun ja syysjoulukuun
aikana joka kuukauden toisena keskiviikkona klo
18.30 Porin Klubilla, Eteläranta 10. Vuosikokous
huhtikuussa ja vaalikokous joulukuussa

Nro 018

Rauman Konepäälystöyhdistys (Perust. – Grund. 1926)

www.rkpy.fi

• Puh.joht. **Anitta Heikura**
Mäkitie 6 A 2, 26840 Kortela
puh. 0400 744 025
eaheikura@gmail.com

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

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

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

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

Nro 019

Savonlinnan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1933)

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

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

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

Kokoukset pidetään erikseen ilmoitettavana ajankohtana

Nro 020

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

• Puh.joht. **Pentti Aarnimetsä**
Opiskelijankatu 31 A 11, 33720 Tampere
puh. 040 758 9869
pentti.aarnimetsa@gmail.com

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

• Sihteeri ja rah.hoitaja **Joachim Alatalo**
puh. 050 345 1052

Kuukausikokoukset pidetään erikseen ilmoitettavana ajankohtana

Nro 021

Turun Konepäällystöyhdistys (Perust. – Grund. 1874)

www.tkpy.fi

• Puh.joht. **Jukka Lehtinen**
Somersojantie 13, 21220 Raisio
puh. 040 4854269
jukkaariplehtinen@gmail.com

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

• Sihteeri **Hannu Hedman**
Martinkatu 3 C 34, 20810 Turku
Puh. 050 3011826
hannu.a.hedman@gmail.com

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

• Rah.hoit. **Ismo Sahlberg**
puh. 050 454 2437
kirveenrauma@gmail.com

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

Yhdistyksen kokoukset pidetään joka kuukauden ensimmäisenä arkitorstaina (syys–toukokuu) klo 19.00 yhdistyksen huoneistossa Puutarhakatu 7 a as. 2, 20100 Turku. Helmikuun kuukausikokous on yhdistyksen vuosikokous ja joulukuun kokous on vaalikokous.

Keskusteluterho Ikäveljet kokoontuvat parittomien viikkojen tiistaina (syys–huhtikuussa) klo 11.00–12.30.

Yhdistyksen sähköposti on turunkonepaallystoyhdistys1874@gmail.com ja kotisivut www.tkpy.fi.

Yhdistyksen tilinumero on FI75 5710 0420 3995 29 (vuokrat, lahjoitukset yms.)

Nro 022

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

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

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

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

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

Yhdistys kokoontuu talvikuukausina kuukausikokouksiin neljä (4) kertaa: syyskuussa, joulukuussa, kuukausi/vaalikokous, helmikuussa, kuukausi/vuosikokous sekä toukokuussa, em. kokouskuukausien ensimmäisenä arkitorstaina, ellei toisin ilmoiteta.

Vaasan Konemestariyhdistys tiedottaa.

Yhdistyksen uudeksi kokouspaikaksi on valikoitunut ravintola Konst o Deli. Osoite on Kirkkopuistikko 4. Paikka on helppo löytää. Kirkkopuistikon alkupää, entinen Vaasan Sähkön konttorirakennus. Käynti puistikon puolelta. **Kokous on syyskuun 2. päivä, alkaen klo 18.00.** Tervetuloa. Johtokunta

Föreningen har månadsmöten fyra (4) gånger under vinterhalvåret: september, december/valmöte, februari/årsmöte, samt maj. Månadsmöten hålles första helgfria torsdagen, om inte annan meddelas. Mötesplats ravintola Konst o Deli, Kyrkoessplanaden 4, kl. 18.00

Yhdistyksen sähköposti on konemestarit.vaasa@outlook.com

Nro 023

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

www.jame.fi

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

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

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

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

Turun kerho

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

Vaasan kerho

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan Voima ja Käyttö lehdessä

Nro 024

Loviisan Voimalaitosmestarit (Perust. – Grund. 1974)

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

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

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

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

Nro 025

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

www.maskinisterna.ax

• Ordf. och kassör **Göran Ölander**
Vestmyravägen 118, 22240 Hammarland
tel. 040 526 4091

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

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

Nro 026

Kokkolanseudun konemestarit (Perust. – Grund. 1974)

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

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

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

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

Nro 027

PohjoisKarjalan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1987)

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

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

Nro 029

Luotsikutterinkuljettajat – Lotskutterförarna (Perust. – Grund. 1989)

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

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

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

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

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO – FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND

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

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

Asiantuntijat – Sakunniga
Joachim Alatalo
09 5860 4812, 050 345 1052

Riku Muurinen
09 5860 4810, 050 405 9397

Päivi Saarinen
09 5860 4811, 040 525 7805

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

TYÖTTÖMYYSKASSA AARIAN YHTEYSTIEDOT / ARBETSLÖSHETSKASSA AARIAS KONTAKTUPPGIFTER

Työttömyyskassa Aaria
Opastinsilta 8 B, 00520 Helsinki
www.aariakassa.fi

Puhelinpalvelumme palvelee asiakkaitamme
numerossa 020 7655 900
(ti klo 9–11.30, ke 12–14 ja to 9–11.30).

Suosittelemme eAsiointiamme hakemusten,
liitteiden ja viestien lähettämiseen – se on no-
pein ja tietoturvallisin tapa yhteydenpitoon
kassan kanssa. eAsiointiin voi kirjautua kotisi-
vujemme kautta.

Jäsenemme voivat olla meihin yhteydessä myös
sähköpostitse. Mikäli asia koskee työttömyys-
turva-asioita tai hakemuksen käsittelyä, viestin
voi lähettää osoitteeseen: asiakaspalvelu@aariakassa.fi. Jos asia koskee jäsenasioita, osoitteena
on jasenpalvelu@aariakassa.fi.

Meillä ei ole toimistollamme palvelupistettä
jäsenillemme. Opastinsilta 8B:n ala-aulassa on
postilaatikko, jonne jäsenet voivat tarvittaessa
tuoda hakemuslomakkeita ja muita asiakirjoja.

Arbetslöshetskassan Aaria
Semaforbron 8B 00520 Helsingfors
www.aariakassa.fi

Telefonservice på numret
(+358) 020 7655 900 tisdagar kl. 9.00-11.30,
onsdagar kl. 12.00-14.00 och torsdagar kl. 9.00-
11.30

Vi rekommenderar vår e-tjänst för att skicka ansök-
ningar, bilagor och meddelanden – det är det snab-
baste och informationssäkraste sättet att vara i kon-
takt med kassan. Du kan skriva in dej i vår e-tjänst
via våra hemsidor.

Du kan även vara i kontakt med oss via e-post.
Arbetslöshetsärenden och ärenden som gäller
ansökningshandläggning kan skickas till adressen
asiakaspalvelu@aariakassa.fi. Medlemsärenden bör
skickas till adressen jasenpalvelu@aariakassa.fi.
Mer information om arbetslöshetsförmånerna finns
också på vår webbplats.

Vi har inte någon servicepunkt för medlemmar vid
vårt kontor men det finns en postlåda vid nedre au-
lan på adressen Semaforbron 8B.

TOIMISTO TIEDOTTAÄ / BYRÅN MEDDELAR

Merimiespalvelutoimisto:
puh. 09 668 9000

Merimieseläkekassa:
puh. 010 633 990

Uudenmaankatu 16 A
00120 Helsinki

www.merimieselakekassa.fi

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

Sjömansservicebyrån:
tel. 09 668 9000

Sjömanspensionskassan:
tel. 010 633 990

Nylandsgatan 16 A
00120 Helsingfors

www.sjomanspensionskassan.fi

FPA
Infopakett om sjukförsäkring av sjöman
www.kela.fi/web/sv/nyttinfopakettom
sjukforsakringavsjoman

TE-toimisto/Merivälitys

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

TE-byrån/Havsförmedling

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

MARITIME LOSS PREVENTER IN YOUR POCKET

Designed for professional mariners, the Alandia Loss Prevention App is an innovative hands-on solution that helps transform everyday routines into truly proactive safety management.

Download the app and read more on alandia.com

SCAN ME



SCAN ME



Download on the
App Store

GET IT ON
Google Play



ALANDIA


MARINE INSURANCE ENTREPRENEURS

