

Voima Käyttö Kraft Drift



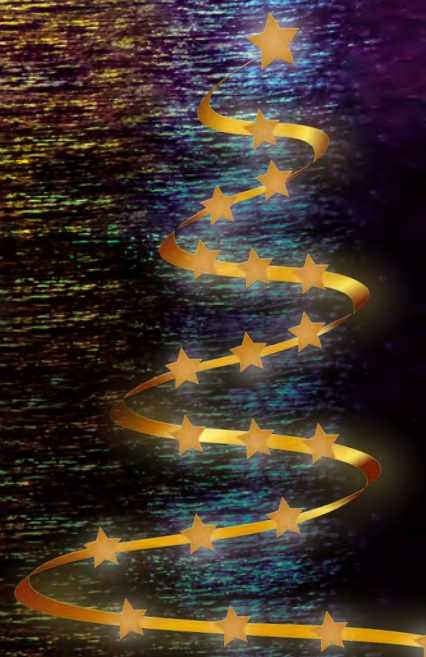
Suomen Konepölyliiton julkaisu • 6-7/2021



**LIITON PUHEENJOHTAJASEMINAARI
PIDETTIIN HELSINGISSÄ 30.10.2021 s. 11**

**Merimiesliitot: EU:n päästökauppa ei saa
koskettaa talvimerenkulkua s. 10**

**Sjömansförbunden: Finlands beroende
av vintersjöfarten måste beaktas i EU:s
utsläppshandel s. 10**



Voima & Käyttö Kraft & Drift

115. vuosikerta

Suomen Konepäällystöliiton ammatti ja tiedotuslehti

Pääkirjoitus	3
Puheenjohtajan palsta / Ordförandes kolumn	4
Sähkön kohonneet hinnat johtuvat monista markkinailmiöistä ...	5
Työmarkkinoilla odottava tunnelma	6
Liiton lakimiehen palsta	7
Paljon ajankohtaisia aiheita – lokakuussa 2021 pidettiin kaksi Skl:n luottamusmieskurssia	8
Mihin sinun jäsenmaksusi käytetään?	8
Till vad används din medlemsavgift?	8
Virheettömyyden jäljillä	9
Merimiesliitot: EU:n päästökauppa ei saa koskettaa talvimerenkulkua	10
Sjömansförbunden: Finlands beroende av vintersjöfarten måste beaktas i EU:s utsläppshandel	10
Liiton puheenjohtajaseminaari pidettiin Helsingissä 30.10.2021	11
STTK täytti 75 vuotta	11
Merityötulon verotus / vero.fi	12
Beskattning av sjöarbetsinkomst / vero.fi	12
Hyvä varautuminen takaa turvallisen talven vesillä	15
Turbiinin voiteluöljyjen ylläpito	16
Varustamoille ja aluksille ohjeet kyberturvallisuudesta huolehtimiseen	17
Här är Sveriges nya isbrytare	17
Koulutuslausunto	20
Lausunto merenkulkualan koulutuksen rahoituksesta	20
Marraskuun merionnettomuudet: Epäonninen höyrylaiva S/S Kustavi (Necken)	21
November månads sjöhaverier; 53 år sedan en av Finlands värsta sjöolyckor	22
Marraskuun Merionnettomuudet	23
November månads fartygsolyckor	23
Työehtosopimusten rajariitojen ratkaisut etenevät	24
Lösningarna i gränstwitter i anslutning till kollektivavtal framskrider	25
Suomalainen sisu – itsenäisyytemme salaisuus	26
Satakunnan ammattikorkeakoulun koneverstaalla sorvataan tulevaisuutta	28
Jäsenpalsta	29
Ammattihakemisto	33
Jäsenyhdistykset	36



Mikonkatu 8, 00100 Helsinki, puh. (09) 5860 4815

Päätoimittaja

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

Tilaukset, peruutukset ja osoitteenmuutokset

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

Ilmoitusmarkkinointi

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

Taitto / suunnittelu

PunaMusta Oy, Sisältö- ja suunnittelupalvelut

Painopaikka

PunaMusta Oy

ISSN-tunnus

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

ILMESTYMIS- JA AINEISTOPÄIVÄT 2022

Nro	Teemat	Aineiston varaus	Ilmestyy
1	Energia ja kunnossapito	11.01.22	09.02.22
2	Laivatekniikka	18.03.22	20.04.22
3	Turbiini ja kattilalaitos	31.05.22	29.06.22
4	Sähkö ja automaatio	09.08.22	07.09.22
5	Laiva-automaatio	13.09.22	12.10.22
6 & 7	Energian tuotanto ja opiskelijatoiminta	29.10.21	16.11.21

Etukannen kuva Costa Toscana lähdössä 11.10.2021 Turun telakalta koeajolle. Kuvauspaikka Raisin Kukonpää ja valokuvaaja Mika Lindholm. Muut etukannen kuvat Pixabay.



Marraskuu on kuukausista julmin

Monen mielestä marraskuu on kuukausista julmin, kun pimeys ja kylmenevää sää lannistaa meitä. Tässä numerossa on mukana muutamia esimerkkejä marraskuun julminen myrskyjen meriliikenteelle aiheuttamista onnettomuuksista. Helsinkiläisten mieltä synkistä tässä kuussa myös Helen Oy:n päätös käynnistää YT-neuvottelut, vaikka yritys tekee erittäin hyvää tulosta.

Toinen pandemiavuosi on kohta loppumassa ja valitettavasti vielä ei näy loppu tälle kärsimykselle. Onneksi tilanne on kuitenkin sen verran parempi, että olemme onneksi taas voineet järjestää luottamusmieskursseja ja opiskelijatapaamisia. Liiton perinteinen puheenjohtajaseminaari pidettiin myös lokakuun lopussa ja siitä myös tarkemmin tässä lehdessä.

Vuodenvaihteen jälkeen päättyy jälleen työehtosopimukset usealta liiton sopimusalaalta ja valmistelut tuleviin neuvotteluihin sujuu normaalisti. Tavoitteena on jälleen saada aikaa sopimuksia, jotka riittävästi turvaavat jäsentemme ostovoimaa ja kehittävät työehtosopimusten ehtoja.

Suomen kansalaisena ja kuluttajana haluan erityisesti tänä vuodenaikana lämpimästi kiittää kaikkia niitä jäseniä, jotka tekevät työtä sen eteen, että satamamme ja laivaväylämme ovat auki, että maan tärkeät vienti ja tuontitavarat kuljetetaan perille ja että sähkö- ja lämpötuotanto toimii sekä rajavalvonta ja meripuolustus ovat kunnossa! Haluan myös lämpimästi kiittää kaikkia jäseniä, jotka ovat tukeneet liiton toimintaa maksamalla jäsen- tai eläkejäsenmaksua sekä kiittää liiton luottamusmiehiä ja työsuojeluvaltuutettuja sekä liiton ja sen yhdistysten luottamushenkilöitä erittäin tärkeästä työstä liiton edunvalvonnassa.

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

Päätoimittaja
Robert Nyman

November är den grymmaste månaden

Enligt många personer är november månad årets värsta månad med mörker och kyla som får oss nedstämda. I detta nummer finns även med några exempel på hur november månads hårda stormar orsakat fruktansvärda sjöhaverier. Dystra tankegångar medför denna månad även Energibolaget Helen Ab:s beslut att inleda samarbetsförhandlingar trots att företagets ekonomiska resultat är mycket bra.

Vi går mot slutet av det andra pandemiåret och tyvärr syns det ännu inte något slut på denna plåga. Läget har dock blivit så pass mycket bättre att vi som tur igen har kunnat arrangera förtroendemannakurser och kunnat träffa studeranden och informera om vår verksamhet. I tidningen finns även information om förbundets traditionella ordförandeseminarium som hölls i slutet av oktober månad.

I början på nästa år upphör åter kollektivavtalen inom flera av förbundets avtalsbranscher och förberedelserna inför de kommande förhandlingarna sker på sedvanligt sätt. Målsättningen är att igen få till stånd sådana avtal som tillräcklig grad säkerställer våra medlemmars köpkraft och utvecklar kollektivavtalens avtalsvillkor.

Som finsk medborgare och konsument vill jag särskilt under denna årstid rikta ett stort tack till alla de medlemmar som ser till att hamnarna och sjölederna hålls öppna, att landets viktiga import- och exportvaror kommer fram och att medborgarnas el- och värmeförsörjning är i skick samt att gränsbevakningen och sjöförsvaret fungerar! Jag vill också rikta ett varmt tack till alla medlemmar som stött förbundets verksamhet genom att betala medlems- eller pensionsavgiften. Ett stort tack riktas även till alla förbundets förtroendemän och arbetsskyddsombud samt förbundets och dess föreningars förtroendevalda för ett mycket viktigt arbete inom förbundets intressebevakning.

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

Chefredaktör
Robert Nyman



Vihersiirtymän huumassa

Aikanaan energiaratkaisuja Suomessa tehtäessä oli etusijalla kansallinen etu ja turvallisuus sekä ennen kaikkia huoltovarmuus.

Viime aikoina pyrittäessä hiilineutraaliuteen v. 2030 ensimmäisenä koko maailmassa kaikki tämä on unohdettu ja pidetty jopa itsekkäänä menneen maailman ajatteluna.

Tästä huolimatta Suomen sijainti pohjoisella pallonpuoliskolla ei ole muuttunut ja olemme edelleen samoilla leveysasteilla Siperian ja Alaskan kanssa. Ei ole poikkeuksellista, että jopa eteläisessä Suomessa on parinkymmen asteen yhtäjaksoinen pakkasjakso pari viikkoa talviaikaan, joka on edelleen olemassa.

Tästä huolimatta Suomessa on ajettu alas esim. kotimainen turpeen energiakäyttö ja nyt viimeksi poliittisella päätöksellä kiirehditään hiilivoiman ennen aikaista alasajoa v. 2024 mennessä Helsingissä ilman että riittävää korvaavaa tuotantoa olisi olemassa ko. aikataululla.

Tuntuu että kaikki realiteetti on unohdettu vihersokeudessa ja jopa uskonnollista fanaattisuutta lähentelevässä ilmasto huumassa!

Niin tärkeä asia kuin ilmastomuutoksen torjunta onkin niin asiat voisi tehdä kuitenkin järkevästi ja energiaturvallisesti kansallisen huoltovarmuuden ehdoilla.

Huomioitavaa on, että tälläkin palstalla usein todettu Suomen riippuvuus tuonti sähköstä on huolestuttavaa varsinkin nyt kun sen hinta on kohonnut maailman markkinoilla.

Tulevaisuudessa pienetkin muutokset esim. Saimaan kanavan puun ja energiahakkeen kuljetuksen häiriöissä tai muussa logistiikassa saattavat aiheuttaa välitöntä hinta- ja saatavuusongelmaa koko valtakunnan tasolla varsinkin, jos siihen liittyy ulkopoliittista ohjausta sekä vaikuttamista.

Ennen kaikkia tulisi kiinnittää huomiota omaan energia- ja sähkötuotantoon ja riittäviin varmuusvarastoihin vähintään kolmen kuukauden tarpeisiin.

Sellaista ei ole näköpiirissä nyt nähdyllä ratkaisuilla ja energiapolitiikalla!

Työmarkkinoilla on sitä vastoin päästy eteenpäin, kun Teknologiateollisuus sai neuvottelut käyntiin, kun riittävä työnantaja-puolen järjestäytymisaste täyttyi niin että tulevasta sopimuksesta tulee yleissitova alalla.

Pertti Roti

Puheenjohtaja

Suomen Konepääliittoliitto

Berusad av grön omställning

Förr gjordes besluten om Finlands energilösningar på basen av nationella fördelar och framförallt försörjningsberedskapen.

På den senaste tiden har man glömt allt detta som nu t.o.m. anses utgöra själviska gängna tiders idéer då man eftersträvar att uppnå kolneutralitet som första land i världen år 2030. Oberoende av detta har inte Finlands geografiska placering på jordklotets norra halva inte förändrats och vi befinner oss fortfarande på samma breddgrad som Sibirien och Alaska. Det är inte exceptionellt att det t.o.m. i södra Finland ännu är temperaturer kring -200 under en två veckorsperiod på vintern. Trots detta har man kört ned den inhemska användningen av torv för energiproduktion och nu har man med politiska beslut påskyndat avvecklingen av kolkraftverk till år 2024 trots att det för ifrågavarande tidpunkt inte finns någon tillräcklig ersättande produktion. Det verkar som all realitet har glömts bort i berusningen i den gröna omställningen och en närmast religiös klimatfanatism. Det är givetvis viktigt att bekämpa klimatfö-

rändringen men detta bör ske på ett vettigt sätt och genom att ta i beaktande försörjningsberedskapens energisäkerhetsaspekter. Det är också skäl att observera att Finland är beroende av elimport i synnerhet nu då priset på el skjutit upp i höjden. Framför allt borde vi fästa uppmärksamhet på den egna energi- och elproduktionen och tillräckliga säkerhetslager för minst en period av tre månader vilket inte förverkligas med de nuvarande lösningar och den energipolitik som beslutsfattarna gynnar.

På arbetsmarknaderna har däremot tagit ett steg i rätt riktning då Teknologindustri fick i gång sina förhandlingar efter att tillräckligt många arbetsgivare anslutit sig till den nybildade arbetsgivarorganisation och man därmed kan uppnå ett allmän-giltigt kollektivavtal vid avtalsförhandlingarna.

Pertti Roti

Ordförande

Finlands Maskinbefälsförbund

Sähkön kohonneet hinnat johtuvat monista markkinailmiöistä

Suomessa, Pohjoismaissa ja Euroopassa sähkön hinta on noussut merkittävästi kuluneen loppukesän ja syksyn aikana. Sähkön tukkumarkkinahintojen nousun taustalla on moninaisia erilaisia syitä, jotka vaikuttavat markkinahintoihin. Yhtä yksittäistä syytä ei siis voida nostaa ainoaksi selittäväksi tekijäksi ja toisaalta vaikutussuhteet ovat monimutkaisia.

Merkittävin tekijä sähkön hinnan nousun taustalla on Euroopassa kaasun riittävyyshuolista seurannut kaasun, ja sen perässä hiilen kohonnut hinta. Myös päästöoikeuksien hinnat nostavat fossiilisen energiantuotannon kustannuksia. Pohjoismaissa hintatasoihin vaikuttaa heikohko vesivuosi. Muutos keväästä 2020 on erittäin raju. Silloin sähkön tukkumarkkinahinnat olivat historiallisen alaiset. Kireä maakaasumarkkinoiden tilanne ja siitä seuranneet korkeat polttoaineiden hinnat ovat tulleet markkinoille jossain määrin yllätyksenä. Suuria hintojen nousua selittää osin se, että viime vuonna energian hinnat laskivat poikkeuksellisen paljon.

Markkinatoimijoiden näkemykset ennustavat varsin korkean hinnan talvea ja vuoden 2022 aikana hintatasojen loivaa laskua. Pohjoismaiset sähkömarkkinat ovat vahvat ja toimivat. Hintapiikit ja sähkön hintojen vaihtelu kumpaankin suuntaan on osa markkinoiden normaalia toimintaa. Äkillisillä poliittisilla toimilla voisi olla haitallisia seurauksia markkinoiden toimivuudelle, tuleville investoinneille ja sähkön toimitusvarmuudelle.

Ilmastotoimien jarruttaminen tai puuttuminen markkinoiden toimintaan olisi virhe

Riskinä on, että ilmastopolitiikassa ja päästökaupan kehittämisessä polkaistaan jarrua. Tämä olisi väärä ratkaisu, sillä ilmasto ei odota. Muilla keinoilla ei saavuteta päästötavoitteita päästökauppaa edullisemmin, nopeammin tai tehokkaammin. Komissiolla on hyvä esitys päästökaupan kehittämisestä ja tätä Suomen on syytä puolustaa.

Lisäksi:

- Lisääntyvät siirtoyhteydet eri maiden ja hinta-alueiden välillä vahvistavat markkinoiden toimintaa ja sähkön toimitusvarmuutta. Investoinnit niin kanta- kuin jakeluverkkoon ovat välttämättömiä.
- Pidemmällä aikavälillä energia- ja ilmastopolitiikalla on keskeistä huolehtia erityisesti puhtaan sähkön tuotannon investointiedellytyksistä sekä yritysten toimintaympäristön ennakoitavuudesta.
- Yritykset tarvitsevat pitkän aikavälin näky-

män polttoaineiden ja sähkön verotukseen, jotta ne voivat jatkaa ilmastoinvestointeja.

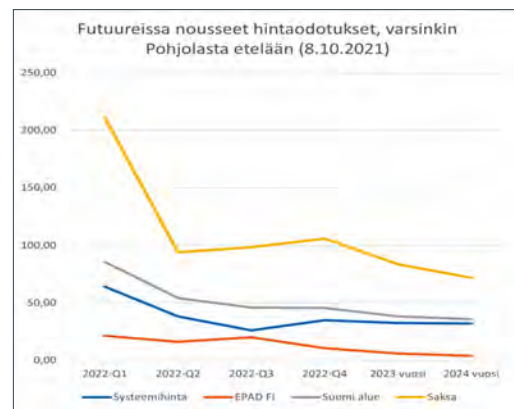
- Suomen tulee vaikuttaa EU:ssa ydinvoiman investointiedellytysten turvaamiseksi. Ydinvoima on keskeinen osa tulevaisuuden puhdasta energijärjestelmää.
- Tuuli- ja aurinkovoiman lisääntyessä vesivoiman merkitys säätävänä voimana kasvaa eikä sen toimintaympäristöä pidä heikentää.

Mitä sähkön hinnan nousun taustalla on?

Markkina-analyyttikojen mukana noin 80 % sähkön hinnan noususta liittyy tavalla tai toisella kaasun hinnan nousuun. Kaasun hinnan nousun takana on monia asioita. EU:n omat kaasuvaramat ehtyvät ja erityisesti joustavaa kaasun tuotantoa on kadonnut. Tuonnin osuus EU:ssa käytetystä kaasusta on kasvanut seitsemässä vuodessa 70 prosentista liki 90:een. Venäjältä tulee tuonnista noin 45 prosenttia, Norjasta noin viidennes. Kaasun hintaa EU:ssa ovat nostaneet lisäksi mm. tankkereilla kuljetettavan nesteytetyn maakaasun eli LNG:n suuntautuminen Aasiaan, kylmä viime talvi, koronan viivästyttämät huollot ja Venäjän sisäiset kaasuverkon pullonkaulat. Kaasuvaramat ovat vajaita, mikä huolettuu talven alla.

Myös tuulivoimatuotannon määrä on ollut alkusyksystä Euroopassa alhaisella tasolla. Tämä on lisännyt fossiilisiin polttoaineisiin perustuvan sähköntuotannon tarvetta Euroopassa. Fossiilisen sähköntuotannon lisääntyminen on lisännyt päästöoikeuksien kysyntää ja siten nostanut niiden hintaa. Samalla EU:n kiristyneet ilmastotavoitteet ovat johtaneet päästöoikeuksien tarjonnan vähentymiseen. Tämä yhtälö on nostanut päästöoikeuksien hinnat ennätyskorkealle, mikä on yksi osasy sähkön hinnan nousun taustalla.

Pohjoismaissa hintoja on nostanut rajallisempi vesivoiman saatavuus, sillä vesivaramat Pohjoismaissa ovat olleet tänä vuonna matalalla tasolla. Myös Norjan merikaapelien mahdollistama ja Keski-Euroopan korkeiden hintojen kasvattama sähkönvienti Keski-Eurooppaan ja Baltiaan ovat nostaneet hintatasoa Pohjois-Euroopassa korkealle. Kuitenkin Keski-



Markkinat ennakoivat korkean hintatason jatkuvan kevääseen asti. EPAD FI tarkoittaa aluehintaeroa.

Euroopassa hintatasot ovat huomattavasti korkeammat.

Suomessa sähkön toimitusvarmuus on luotettavaa

Lähtökohtaisesti sähkön hinnan nousu ei Suomessa vaikuta toimitusvarmuuteen. Kyse on energiantuotannon kustannuksista, ei sähkötehon riittävyydestä. Suomen sähköntuotantokapasiteetissa tai rajasiirtokapasiteeteissa ei ole tapahtunut toimitusvarmuuden kannalta huomattavia muutoksia ja tuulivoimakapasiteettia on rakennettu lisää. Suurimmat uhat tulevien vuosien toimitusvarmuudelle olisivat investointivarmuutta heikentävät poliittiset toimet.

Vaikuttaako sähkön hinnan nousu kuluttajiin ja energiayhtiöihin?

Tilapäisesti korkeat sähkön hinnat tukkumarkkinoilla eivät heijastu suoraan useimpien suomalaisten kuluttajien sähkölaskuun, sillä yhä harva kotitalouskuluttaja ostaa sähkönsä pörssihintaan sidottuna.

Energian hinnan nousun johdosta aiheutuvia toimeentulovaikeuksia voidaan ratkaista energiaremonttien ja energiatehokkuusinvestointien avulla. Kun ihmisillä kuluu aikaisempaa vähemmän energiaa, voi energiayksikkö satunnaisesti maksaa enemmän ilman, että kokonaiskustannus nousee. Näin saavutetaan pysyviä muutoksia. Pidemmällä aikavälillä energia voi olla jopa nykyistä pienempi osa elämisen kustannuksia kuin mitä se fossiilisessa historiassa oli.

Korkeat hinnat eivät suoraan tarkoita kasvavia tuloja tuotantoyhtiölle tai suuria kustannuksia energiaintensiiviselle teollisuudelle, sillä yhtiöt ovat suojautuneet sähkön hinnan vaihteluista vastaan johdannaissopeimuksilla.

Kannattaa tutustua oman sähköyhtiön kulusseurantapalveluihin. Niiden avulla kuluttajan on mahdollista tarkastella toteutunutta sähkönkäyttöä. ■

Lähde: ET ekonomisti Haveri, Petteri
petteri.haveri@energia.fi

Työmarkkinoilla odottava tunnelma

Runas puolitoista vuotta sitten koronavirus muutti työelämäämme parissa päivässä enemmän kuin edeltäneen 20 vuoden aikana, mitä tulee työn tekemisen muotoon, työtapoihin ja työn paikkasidonnaisuuteen.

Pandemia ei ole maailmanlaajuisesti hävinnyt mihinkään. Saamme myös täällä Suomessa tottua elämään viruksen kanssa – halusimmepa tai emme. Tässäkin asiassa on hyvä muistaa vanha viisaus: Ei vara venettä kaada.

Yhteiskuntaamme on jo jonkin aikaa avattu ja meitä kaikkia enemmän tai vähemmän ärsyttäneitä rajoituksia poistettu. Toivottavasti tämä onnistuu terveysturvallisella tavalla. Monia meistä huolestuttaa esimerkiksi tilanne Baltian maissa, jotka ovat ajautuneet yhä syvemmälle korona-ahdinkoon ja jotka joutuvat nyt uudestaan kiristämään rajoitustoimia.

Toivon nyt sen kovimman jukuripäänkin ymmärtävän, että jokaisen, jolla ei ole terveydellistä estettä, on otettava koronarokote. Ei vain itsensä vaan myös toisten terveyden ja koko suomalaisen terveydenhuollon ja sairaanhoidon kantokyvyn vuoksi.

Työmarkkinoilla on edelleen odottava tunnelma ja suomalainen ”työmarkkina-laiva” purjehtii rajoitetun näkyvyyden vallitessa. Toivottavasti sumu hälvenee pian, maisema kirkastuu ja näkyvyys paranee. Merkkejä paremmasta on jo jonkin aikaa ollut, kun Paperiliitto ja Stora Enso avasivat lokakuun alkupuolella sopimuskierron ja neuvottelivat yrityskohtaisen työehtosopimuksen. Mielipiteistä riippumatta sopimus varmasti vaikuttaa muidenkin toimialojen palkankorotustavoitteisiin. Arvio perustuu pitkään kokemukseeni ja työmarkkinarealismiin.

Työmarkkinatilannetta selkeyttää myös lokakuun puolenvälin jälkeen käynnistyneet teknologiateollisuuden sopimusneuvottelut sen jälkeen, kun palkansaajapuolen asettamat ehdot neuvottelujen aloittamiselle täyttyivät. Palkansaajapuoli edellytti, että uuden työnantajajhdistyksen jäseneksi liittyy riittävä määrä yrityksiä, jotta varmistettaisiin yleissitovuuden syntyminen teknologiateollisuuden sopimuksiin.

Muut toimialat neuvottelevat olemassa olevan neuvottelu- ja sopimusjärjestelmän puitteissa. Uskon sielläkin päästävän pikkuhiljaa neuvottelutuloksiin.

Meneillään oleva kierros on ensimmäinen askel työnantajien valitsemalla tiellä, jonka päässä on yhteiskuntaan vuosikymmenten ajan ennakoivuutta ja vakautta tuoneen neuvottelu- ja sopimusjärjestelmän romuttaminen. Työnantajien perimmäinen tarkoitus on neuvottelutoiminnan hajauttaminen yritystasolle ja sulkea työntekijäliitot neuvottelupöydän ulkopuolelle.

Näyttää siltä, että muutokset työmarkkinoilla ovat jäämässä ainakin tällä neuvottelukierroksella pienemmäksi kuin vielä vuosi sitten arvioin. Vastoin metsäteollisuuden valitsemaa tietä teknologiateollisuuden työnantajat ovat hajautetun yrityskohtaisen sopi-



misen sijaan valinneet yleissitovuuden tien teollisuuden neuvotteluiden lähtökohdaksi.

Todennäköisesti kohtaamme saman asetelman seuraavillakin neuvottelukierroksilla. On tärkeä tiedostaa, että pidämme viimeiseen asti kiinni kollektiivisesta sopimisesta – oli neuvottelujärjestelmä mikä tahansa. Tämä tarkoittaa selkokielellä, että yksittäinen työntekijä ei joudu neuvottelemaan kaikista palvelusuhteeseen kuuluvista ehdoista työnantajan kanssa vaan sen hoitaa liitto.

Neuvottelukierroksesta tulee pitkä. Siihen tuo oman lisämausteensa se, että kierros käydään noususuhdanteessa. Erot toimialojen kannattavuuden välillä ovat merkittävät, ja yritysten kannattavuuden erot myös saman toimialan sisällä isot. Vaikeuskerrointa neuvottelupöydissä on aina, mutta aivan varmasti kierroksen haastavimmat neuvottelut käydään keväällä, kun julkinen sektori istuu tosielellä pöytään.

Kierroksen jälkeen kannattaa pohtia tarkkaan, kuinka se meni ja mikä oli lopputulos eri aloilla. Viime vuosien liittokohtaisilla kierroksilla työnantaja on onnistunut koordinoimaan neuvottelutoimintansa paremmin kuin palkansaajapuoli. Meillä riittää yhdessä mietittävää siinä, miten onnistumme pitämään rivimme yhtenäisinä tulevilla kierroksilla, kun hajautettu malli näyttää muodostuvan hallitsevaksi. ■

Antti Palola
STTK:n puheenjohtaja



Vuosikausia jatkunut taukokäytäntö työpaikalla oli tullut osaksi työsuhteen ehtoja

TAUSTAA

Työpaikalla oli vuodesta 1995 noudatettu käytäntöä, jonka mukaan raskasta lajittelu-työtä tekevät työntekijät saivat päivittäin pitää lakisääteisiä ja työehtosopimuksessa määrättyjä taukoja pidemmät yhteensä 23 minuutin pituiset palkalliset, työaikaan kuuluvat tauot. Työnantaja päätti vuonna 2016, että taukokäytännöstä luovutaan.

KANNE JA VASTAUS PIRKANMAAN KÄRÄJÄOIKEUDESSA

Kantajana olleet työntekijät vaativat kanteessaan vahvistettavaksi, että työnantajana oleva yhtiö oli menetellyt kunkin kantajan työsuhteessa noudatetun ehdon vastaisesti, kun se oli yksipuolisesti määrännyt taukokäytännön muuttamisesta 1.8.2016 lukien, ja että yhtiö oli velvollinen noudattamaan taukokäytäntöä sellaisena kuin sitä oli noudatettu ennen muutosta. Lisäksi kantajat vaativat vahvistettavaksi, että kullakin kantajalla oli oikeus saada ensisijaisesti palkkana tai toissijaisesti työehtosopimuslain 12 luvun 1 §:n mukaisena vahingonkorvauksena jokaiselta 1.8.2016 lukien tekemältään kokoaikaiselta työpäivältä sanotulta päivältä maksetun palkan lisäksi 23 minuutin palkkaa vastaava määrä.

Kantajien mukaan vuodesta 1995 noudatetusta taukokäytännöstä oli tullut työsuhteessa sitova sopimuksen veroinen käytäntö, jota yhtiö ei olisi saanut muuttaa yksipuolisella ilmoituksellaan. Kun yhtiöllä ei ollut ollut oikeutta muuttaa taukokäytäntöä, heidän työsuhteissaan oli noudatettava aikaisempaa käytäntöä. Kantajilla oli oikeus saada palkkaa tai vastaava määrä vahingonkorvausta siltä osin, kuin he olivat noudattaneet yhtiön vaatimuksesta uutta taukokäytäntöä.

Yhtiö kiisti kanteen ja vaati, että kanne ja siihen esitetyt vaatimukset hylätään kokonaisuudessaan. Yhtiö totesi, että taukojen määrä ja pituus riippuvat työstä sekä työmenetelmistä ja -olosuhteista. Se katsoi, että työn tuottamista aikaisemman toimintamallin mukaisesti ei ollut pidettävä sellaisena työsuhte-etuutena, josta voisi tulla työsuhteen ehto, vaan

työnantaja oli voinut muuttaa taukokäytäntöä direktio-oikeutensa perusteella. Tässä tapauksessa työnteko-olosuhteet olivat muuttuneet muun muassa laitehankintojen ja työnkierron myötä, minkä vuoksi yhtiö oli voinut tehdä taukokäytäntöön tarvittavat muutokset.

Vaadittujen korvausten osalta yhtiö esitti, ettei kantajille ollut aiheutunut palkan menetystä tai muutakaan taloudellista vahinkoa taukoja koskevan muutoksen johdosta. Kantajien työaika ei ollut muuttunut, ja palkka oli maksettu kaikilta työtunneilta heidän työehtosopimustensa mukaisesti.

Kantajien vaatimus ei menestynyt kärjäoikeudessa, joka totesi, että taukoja koskeva käytäntö kuuluu työnantajan työnohjo-oikeuden alaan ja että työnohjoon liittyvät kulloisetkin määräykset voivat olla voimassa vaihtelevia aikoja ilman, että työnantajan tarkoituksena on sitoutua tiettyyn käytäntöön tai menettelytapaan. Kärjäoikeus katsoi selvitettyksi, että työn tekemisen olosuhteet olivat muun muassa laitteiden kehityksen ja työn organisoimisen myötä muuttuneet niin, että yhtiö oli aiheellisesti voinut arvioida uudelleen taukokäytäntöä ja antaa siihen uusia määräyksiä direktio-oikeutensa nojalla.

Kantajat valittivat hovioikeuteen, joka ei kuitenkaan muuttanut kärjäoikeuden tuomion lopputulosta pääasian osalta.

KORKEIMMAN OIKEUDEN RATKAISU

Korkein oikeus katsoi, että osapuolten välillä pitkän ajan ja johdonmukaisesti noudatettu selkeä taukokäytäntö oli vakiintunut sitovaksi työsuhteen ehdoksi. Kun tauot muodostivat olennaisen työsuhteen ehdon, työnantajalla ei ollut ollut oikeutta muuttaa käytäntöä yksipuolisella määräyksellään. Korkein oikeus vahvisti, että työntekijöillä oli oikeus perusteettoman edun palautukseen, kun työnantaja oli taukokäytännön muutoksen jälkeen perusteettomasti hyötynyt työntekijöiden kustannuksella näiden työsuhteen ehtojen vastaisesti ylimääräisestä työpanoksesta. (Ään.)

TUOMIOLAUSELMA

Korkein oikeus kumosi hovioikeuden ja kärjäoikeuden tuomiot ja vahvisti, että B Oy on menetellyt kunkin kantajan työsuhteessa sitovan ehdon vastaisesti, kun se on yksipuolisesti määrännyt taukokäytännön muuttamisesta 1.8.2016 lukien. B Oy:n ja kunkin kantajan välisessä työsuhteessa, pois lukien C ja D, sitovana työsuhteen ehtona pidetään taukokäytäntöä sellaisena kuin sitä noudatettiin ennen 1.8.2016, eli niin, että työntekijöillä on oikeus saada raskaan puolen lajittelussa ja terminaalisessa tehtyä kokonaista työpäivää kohden työajaksi luettavia taukoja yhteensä 23 minuuttia enemmän kuin mainitun päivämäärän jälkeen on annettu, ja kullakin kantajalla on oikeus saada B Oy:ltä perusteettoman edun palautuksena jokaiselta raskaan puolen lajittelussa tai terminaalisessa 1.8.2016 lukien tekemältään kokonaiselta työpäivältä, jona 2 kohdassa tarkoitettuja taukoja ei ole pidetty, 23 minuutin palkkaa vastaava määrä laskettuna kunkin kantajan henkilökohtaisesta palkasta korkolain 4 §:n 1 momentin mukaisesti viivästyskorkoineen laskettuna kullekin 23 minuutin palkkaa vastaavalle määrälle siitä lukien, kun sanotun päivän palkka on maksettu tai maksetaan. ■

KKO:2021:76, Diaarinumero: S2019/285
Taltionumero: 1570, Antopäivä: 15.10.2021

Lisätietoja

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

HUOM! OBS!

SKL:n jäsenille maksutonta lakimiehen
puhelinneuvonta yksityisoikeudellisissa
asioissa: **joka torstai klo 16–18**
p. 045 783 36085

Kostnadsfri rådgivning för
Maskinförbunds medlemmar
i privatlivets juridiska ärenden
varje torsdag klockan 16–18
via tfn 045 783 360 85

Paljon ajankohtaisia aiheita

- lokakuussa 2021 pidettiin kaksi SKL:n luottamusmieskurssia



SKL:n luottamusmiesten kurssuja pidettiin 21.-22.10.2021 ja 28.-29.10.2021 Vierumäen Holiday Clubissa. Osallistujia edellä mainituille kursseille oli yhteensä vajaan 40 luottamusmiestä SKL:n meri-, valtio- ja energiasektorilta.

Energiapuolen kurssilla kouluttajana toimi ensimmäisenä päivänä SKL:n lakimies Riku Muurinen, joka kävi läpi muun muassa oikeudenkäynnin perusteita ja todistajan asemaa.

Lisäksi Energiateollisuuden asiantuntija Markus Saimio (kuvassa vasemmalla) oli

puhumassa aiheesta: Taloudelliset näkymät ja koronan vaikutus. Kurssille osallistujat saivat lisäksi esittää kysymyksiä Saimiolle, ja tästä seurasikin hyvää keskustelua.

Meripuolen ja valtion sekä luotsikutterikuljettajien kurssilla Finnpiilot Pilotage Oy:n uusi henkilöstö- ja lakiasiaintojohtaja sekä johtoryhmän jäsen Olli Nurminen puhui muun muassa ajankohtaisesta työmarkkinatilanteesta.

Molemmilla kursseilla toisena kouluttajana toimi Aktiivi-Instituutin koulutuspääl-

likkö Rikhard Zitting, joka kävi läpi muun ohella tietosuoja, irtisanomisperusteita ja syrjintään liittyvää lainsäädäntöä. Zittingin aiheista heräsi paljon keskustelua ja myös käytännön tilanteita käytiin runsaasti läpi.

Kurssilla oli paljon hyvää keskustelua, mikä lisäksi kurssille osallistujat olivat selvästi tyytyväisiä niin kurssin asiiasältöön kuin myös järjestelyihin, toteaa SKL:n asiantuntija Päivi Saarinen. ■

Teksti Riku Muurinen

Mihin sinun jäsenmaksusi käytetään?

Kaikki maksaa, näinhän se on ja alla hieman tietoa siitä, mihin rahat liiton osalta menevät, muuhun kuin palkkoihin ja mihin juokseviin kuluihin. STTK, keskusjärjestömme, halua meidän kaivavan kuvetta 16,20 € per maksava jäsen per vuosi. Aaria, uusi työttömyyskassamme, odottaa meidän tilittävän 7 € per työssäkäyvä jäsen per kuukausi. Turva, jossa kaikki te jäsenemme olette vakuutettuja, käyvät taskullamme 30 €:n edestä per jäsen vuosittain. Tämä koskee siis alle 70-vuotiaita jäseniämme. Muistamme myös Teollisuuden Palkansaajia vuosittaisella jäsenmaksulla, kuten myös lukuisia muita järjestöjä, joista muutamat ovat ulkomaisia järjestöjä.

Jäsenyhdistyksillemme maksamme neljännesvuosittain jäsenmaksu-palautuksia, vai miksikö niitä nyt sitten ikinä kutsutaankaan. Palautus lasketaan tietyn, vaikean, kaavan mukaan ja siinä otetaan huomioon yhdistyksen maksavat jäsenet. Onnekseni edeltäjäni osasi asiansa.

Opiskelijoita muistamme vuosittaisilla stipendeillä, ”vuosipäiväänsä” viettäviä yhdistyksiä tuemme heidän hakiessaan tähän rahaa, ja kuuleman mukaan myös muita avustuksia on vuosien varrella maksettu. ■

Till vad används din medlemsavgift?

Ja vi vet ju att allt kostar, men vart går våra pengar då, förutom till löner och andra löpande utgifter?

Som medlem av STTK betalar vi 16,20 € per år per medlem till vår centralorganisation. Vår nya arbetslöshetskassa, Aaria, beordrar oss att betala 7 € per medlem per månad för de som är i arbetslivet. Försäkringsbolaget Turva vill för närvarande håva in ungefär 30 € per medlem per år. Detta gäller medlemmar som är under 70 år. Industrins lönearbetare efterlyser sin medlemsavgift årligen vilket också en del utländska organisationer som, ITF Global, gör.

Våra medlemsföreningar erhåller medlemsavgiftsåterbäring, eller ja vad den nu kallas, varje kvartal. Återbäringen baserar sig på föreningens medlemmar som är i arbetslivet och vid uträkningen av summan används en aningen, i mitt tycke, svår formel. Vilken tur att min föregångare kunde sin sak.

Studerande kommer vi ihåg med årliga stipendier och våra föreningar som firar "jubileum" kan mot ansökan erhålla stöd för ordnande av jubileumsfest. Andra stöd har också utbetalats under årens lopp, enligt hörsägen i alla fall. ■

Kirjoittanut **Ann-Katrin Viertola**
Talous- ja jäsenmaksuasiat
Suomen Konepäällystöliitto



Text: **Ann-Katrin Viertola**
Ekonomi- och medlemsavgifter
Finlands Maskinbefälsförbund



Kuva: Andrey Sharpilo

Virheettömyyden jäljillä

Autonomisten merenkulun keskustelun turuilla ja toreilla ihmisen osallistaminen perustellaan usein alusten paloturvallisuudella. Ihmisen läsnäololla kyetään parantamaan suurten konttialusten paloturvallisuutta ja siten laskemaan myös ympäristöriskiä. Viimeaikainen uutisointi vierittää synkän varjon ihmisen läsnäololle aluksen paloturvallisuuden takeena. Kanadan rannikolla roihua-va konttialus "ZIM Kingston" haastaa autonomisen merenkulun vaaleanpunaiset unelmat, mutta niin tehdessään kyseenalaistaa tervehdyttävästi tutuiksi tulleet merenkulun turvallisuusmekanismeja.

Safety Of Life At Sea, SOLAS, on merenkulun kansainvälisistä sopimuksista epäilemättä tärkein sen ulottaessa lonkeronsa syvälle jokaisen ammattimerenkulkijan arkeen. Konttialusten toistuvat palot moukaroivat IMO:n keinovalikoimaa tarttua merenkulun turvallisuus-haasteisiin. Turvallisuus on aina ollut kansainvälisen merenkulun päätöksenteon lehtereillä ensisijaista. Miksi siis emme ole oppineet läksyjämme? Sanoihan jo Einsteinin aikoinaan, että tietoa saa nopeasti, mutta viisaus vaatii aikaa. Asian tarkasteluun voidaan ottaa kaksi eri näkökulmaa, joista toisessa pohdimme ongelman syntymekanismeja ja toisessa kykenemättömyyttä vastata ongelmaan kansainvälisellä sääntelyllä.

Ihmisen toiminnalla on eittämättä päärooli kontin syttymiselle konttialuksessa. Mikään lasti ei syty täysin itsestään, sillä itsesytyviksi luokitellut aineet on pakattava siten, etteivät ne pääse reagoimaan ilman kanssa. Ei-toi-

votun lopputuleman ketjussa on lopulta aina mukana ihminen. Konttien pakkaaminen ja niiden sisältämien vaarallisten aineiden tunnistaminen ja niistä ilmoittaminen ovat turvallisen konttikuljetuksen ehtoja. Emme voi varautua riskeihin, jos emme tiedä niiden olemassaolosta. Tällä haavaa suurin riski konttikuljetusten lastiturvallisuudessa on se tosiasia, että emme tiedä varmuudella, mitä kontit sisältävät.

Merenkulun turvallisuutta edistävä lainsäädäntö on kautta aikojen perustunut koetun kivun kynnyksen ylittämiseen. Ensimmäinen SOLAS- sopimus laadittiin Titanicin upottua ja 1517 ihmisen menedhdyttyä. Herald of Free Enterprise:n uppoaminen 1987 oli alkusysäys ISM-koodille sen viedessä mukanaan 193 ihmistä. Kaksoistorneihin kohdistunut terroriteko New Yorkissa vuonna 2001 johti ISPS-koodin laadintaan ja ulkoihin uhiin varautumiseen. Sortuneet tornit muodostivat viimeisen leposijan yli 2700 ihmiselle. MARPOL sai alkunsa Torrey Canyon:in haaksirikosta Englannin rannikolla lähes 120 tuhannen tonnin raakaöljylastin päädyttyä Atlantiin. Tehdyt sopimukset yhdistivät luomiskertomuksessaan yli 4500 ihmisen ihmishengen menetyksen ja historiallisen vakavan ympäristökatastrofin. Titanicin suunnitellut Joseph Ismay tiesi kyllä, ettei aluksensa ollut uppoamaton. Herald of Free Enterprise oli lähtenyt satamasta aikaisemminkin keulaportti auki, ja matkustajalentokoneet ovat historiassa olleet terroritekojen välineitä. Yhtäläisen selvää on, että jos yksi pelti erottaa raakaöljyn meriympäristöstä, ympäristöturma on vain ajan kysymys. Me ihmiset laadimme säännöstöä ja alamme ra-

kentaa tuplarunkoisia säiliöaluksia vasta, kun kipu kasvaa riittävän suureksi.

Puutteisiin reagoiminen ja turvallisuuden parantaminen on vaikeaa jo luodussa maailmassa. Kun kontti keksittiin Yhdysvalloissa vuonna 1956 ei varmastikaan arveltu niitä joskus lastattavan kymmentä tuhatta kappaletta yksittäiseen laivaan. Myöskään ei osattu arvella koko maailman rahtiliikenteestä yli puolen kuljetetun konteissa. Niin kuitenkin asiat ovat tänä päivänä ja siinä piileekin juurisyy puutteelliseen turvallisuuden tilaan. Suunnittelun puute. IMO:n Maritime Safety Committee on viimeisessä istunnossaan laatinut lisäyksiä Fire Safety Systems- koodiin juuri konttikuljetusten turvallisuuden parantamiseksi. Muutokset koskevat kuitenkin vain uudisrakenteita, sillä niiden saattaminen osaksi olemassa olevia aluksia ja jo luotua maailmaa olisi kohtuuton vaatimus laivayhtiöille. On selvää, että parhaimmatkaan palontorjuntavälineet tai pätevinkään miehistö eivät kykene takaamaan turvallisuutta, jos konttien sisältö on olettamus. Niin kauan kuin ihminen ennustamattomine toimintatapoineen on osa konttikuljetusten turvallisuuden rakentamista onnettomuuksia tulee tapahtumaan. Ehkäpä meidän ei tulekaan tavoitella virheettömyyttä, vaan virheidensietämistä. ■

Kirjoittanut:

Janne Lahtinen,
Väitöskirjatutkija Meriteknii-
kan tutkimusryhmä,
Aalto yliopisto



Merimiesliitot: EU:n päästökauppa ei saa koskettaa talvimerenkulkua

EU:ssa parhaillaan käsittelyssä olevassa ilmastopaketti Fit for 55:ssä on pakko huomioida Suomen talvimerenkulku. Tämänhetkisten tietojen mukaan Suomen talvimerenkulun erityispiirteitä ei ole lainkaan huomioitu paketin valmistelussa.

Merimiesliitot pelkäävät nyt, että EU-komissiossa ei ymmärretä millainen lasku vahingosta saattaa koitua suomalaiselle merenkululle ja teollisuudelle. Pahimmillaan maasta saattaa kadota kokonaisia tehtaita, joihin ollaan juuri investoimassa esimerkiksi Perämerellä.

Lähes kaikki Perämerellä operoivat kauppalaivat jäätöalasta ja lippuvaltiosta riippumatta tarvitsevat jäänmurtajan avustusta. Käytännössä Suomen satamiin liikennöi paljon ulkomaalaisia aluksia, joissa ei ole yhtä hyvät jäissäkulkuominaisuudet kuin Suomen lipun alla purjehtivilla kauppalaivoilla. Nämä alukset tarvitsevat aina jäänmurtajan avustuksen Suomen satamaan päästäkseen, mikä lisää jäänmurron kustannuksia.

Kansainvälinen merenkulujärjestö IMO on päättänyt vähentää meriliikenteen hiilidioksidipäästöjä vähintään 40 prosenttia vuoteen 2030 mennessä, ja 70 prosenttia vuoteen 2050 mennessä verrattuna vuoden 2008 tasoon. Päästötavoite saavutetaan muun muassa alusten konetehoja laskemalla. Tämä heikentää alusten jäissäkulkuominaisuuksia ja laivat tarvitsevat tulevaisuudessa yhä enemmän jäänmurtajan avustusta. Lisäksi kauppalaivojen koko kasvaa, mistä johtuen uusien rakennettavien jäänmurtajien tulee olla nykyistä leveämpiä ja järeämpiä rakenteisia, että ne pystyvät avaamaan aluksille väylät, mikä kasvattaa entuudestaan polttoainekustannuksia.

Jääolosuhteissa kulkeminen lisää polttoainekustannuksia. Polttoainetta kuluu enemmän jääolosuhteissa, jopa 20–60 prosenttia. Laskun maksaa teollisuus ja viime kädessä kuluttaja. Mikäli EU:n päästökaupassa nyt epäonnistutaan, vahingon maksaa koko Suomi ja myös etelärannikolla sijaitse teollisuus. On riski, että kuljetukset siirtyvät Venäjälle tai Ruotsiin.

EU:n ilmastopaketti Fit for 55:n sisältöön on pakko pystyä vaikuttamaan ja talvimerenkulun erityisolosuhteet on saatava siihen huomioitua. Mikäli näin ei tapahdu, seuraukset olisivat katastrofaalista merenkululle ja se vaikuttaisi koko Suomen kilpailukyvyille.

Mikä on Ruotsin kanta talvimerenkulkuun?

Myös Ruotsi vaikuttaa kulkevan omia teitä EU:n ilmastopaketin osalta. Leijumaan on jäänyt kysymys, onko Ruotsi ottanut kantaa EU:n ilmastopakettiin talvimerenkulun osalta vai pelaako se omaan pussiinsa. Juutinrauman silta yhdistää Ruotsin Eurooppaan. Göteborgista alaspäin meri pysyy sulana ympäri vuoden, joten Suomi seisoo merikuljetustensa osalta yksin hyisellä saarellaan.

Suomen Konepäällystöliitto

Robert Nyman / toiminnanjohtaja

Suomen Laivanpäällystöliitto

Johan Ramsland / toiminnanjohtaja

Suomen Merimies-Unioni

Kenneth Bondas / puheenjohtaja

Sjömansförbunden: Finlands beroende av vintersjöfarten måste beaktas i EU:s utsläppshandel

Finlands vintersjöfart måste beaktas i klimatpaketet Fit for 55, som för närvarande behandlas i EU. Enligt nuvarande uppgifter har den finska vintersjöfartens särdrag inte beaktats alls vid beredningen av paketet.

Sjömansförbunden är nu rädda för att EU-kommissionen inte förstår hur mycket det kan skada den finska sjöfarten och industrin och dess logistik som helhet. I värsta fall kan vi bli av med hela fabriker och hamnar, som man precis håller på att investera i t.ex. i norra Finland vid Bottenviken.

Nästan alla handelsfartyg som opererar i Bottenviken behöver hjälp av en isbrytare, oavsett fartygets isklass eller flaggstat. Finlands hamnar tar emot många utländska fartyg som inte har lika bra vintersjöfartsegenskaper som handelsfartyg som seglar under finsk flagg. Dessa fartyg behöver alltid hjälp av en isbrytare för att ta sig till de finska hamnarna, vilket ökar behovet av isbrytning och kostnaderna för det.

Internationella sjöfartsorganisationen IMO har beslutat att minska koldioxidutsläppen från sjöfarten med minst 40 procent fram till 2030 och med 70 procent fram till 2050 jämfört med 2008 års nivå. Utsläppsmålet uppnås bl.a. genom att sänka fartygens maskineffekt. Det försämrar deras vintersjöfartsegenskaper och gör att de behöver ännu mer hjälp av isbrytare i framtiden. Handelsfartygen ökar dessutom i storlek, vilket leder till att nya isbrytare måste bli ännu bredare med en kraftigare konstruktion för att kunna öppna upp farbara leder åt fartygen. Det ökar bränslekostnaderna ytterligare.

Att färdas i isförhållanden ökar också bränslekostnaderna. Det går åt mer bränsle i isförhållanden, hela 20–60 procent. Den som får betala är industrin och i sista hand konsumenten. Om man nu misslyckas i utsläppshandelsförhandlingarna med EU får hela Finlands logistik och även industrin vid den södra kusten betala för skadan. Risken är att Ryssland eller Sverige tar över transportererna.

Frågan är om Sverige tagit ställning till EU:s klimatpaket vad gäller vintersjöfarten eller om de kör solo. Öresundsbron förbinder Sverige med Europa. Från Göteborg och söderut är havet öppet året om, vilket innebär att Finland står ensam med sina sjötransporter.

Innehållet i EU:s klimatpaket Fit for 55 måste gå att påverka och behovet av vintersjöfart, dess förutsättningar, specialförhållanden och betydelse för Finland måste kunna beaktas. Om inte, skulle följderna bli katastrofala för sjöfarten, för Finlands logistiksystem som helhet och för dess funktion och konkurrenskraft.

Finlands Maskinförbunds

Robert Nyman/verksamhetsledare

Finlands Skeppsbefälsförbund

Johan Ramsland/verksamhetsledare

Finlands Sjömans-Union

Kenneth Bondas/ordförande

Liiton puheenjohtajaseminaari pidettiin Helsingissä 30.10.2021



Yhdistyksen puheenjohtajat ja liiton hallituksen edustajat kokoontuivat, yhteiseen kokoukseen Hotelli Scandic Simonkentän kokoustilassa lokakuun lopussa. Kokouksessa käytiin läpi yhdistyksen tekemiä SWOT-analyyskejä ja pohdittiin keinoja, joilla voitaisiin parantaa yhdistyksen ja liiton toimintaa.

Kokouksen seminaariosuudessa Energiatollisuuden toimitusjohtaja Jukka Leskelä kertoi minkälaiset näkymät maan Energiatollisuudella on 2030-luvulle. EU:n taksonomia normit aiheuttavat haasteita. EU-taksonomia,



eli EU:n kestävän rahoituksen luokittelujärjestelmä, on oikeudellinen luokitusjärjestel-

mä, joka listaa ympäristön kannalta kestäviä taloudellisia toimia. Asetus on EU:n työkalu, jolla voidaan suunnitella siirtymistä vähähiiliseen, joustavaan ja resurssitehokkaaseen talouteen. EU:n taksonomia-asetus koskee sekä rahoitusmarkkinoilla toimivia ja suuria yrityksiä, joiden on toimitettava taloudelliset tiedot raportointidirektiivin mukaisesti (Non-Financial Reporting Directive, NFRD) että EU:n jäsenvaltioita.

Seminaarissa puhui myös Suomen Varustamoiden varatoimitusjohtaja Hans Ahlström, joka piti erittäin tärkeänä, että maan hallitus jatkaa niitä rahoitus tukitoimenpiteitä, joilla maan huoltovarmuutta voidaan ylläpitää meriliikenteen osalta. Ahlström piti myös outona, että EU näyttää unohtavan, että Suomessa on talvimerenkulkua ja tätä tulee ehdottomasti ottaa oikeudenmukaisesti huomioon, kun tehdään päätöksiä, jotka koskevat maan meriliikennettä EU:n fit for 55 tavoitteissa. Hans Ahlström esitti myös mielenkiintoisia ajatuksia siitä, miten voitaisiin tarjota enemmän työpaikkoja konemiehistölle Suomen lipun alla liikuvilla aluksilla ja paremmin turvata heidän urakehitystään. ■

Teksti ja kuvat **Robert Nyman**

STTK täytti 75 vuotta

29.10.2021 vietettiin Helsingissä STTK:n 75-vuotissyntymäpäivää. Juhlan kunniaksi julkaistiin tiivis historyateos, joka kertoo järjestön keskeiset vaiheet syntyhetkestä aina syksyyn 2021 asti. Sovun puolella -nimisestä teoksesta vastaa Oy Spiritus Historiae Ab:n tutkija, filosofian maisteri **Veijo Åberg**. Taustaryhmään kuuluivat STTK:n edellinen puheenjohtaja **Mikko Mäenpää**, järjestöpäällikkö **Matthi Hynynen**, johtaja **Marja-Liisa Rajakangas** ja assistentti **Tiina Laurila**.

STTK:n puheenjohtaja Antti Palola korosti juhlatilaisuudessa, että heti sotavuosien jälkeen syntynyt suurten ikäluokkien STTK-lapsi on koko olemassaolonsa aikana rakentanut suomalaista menestystarinaa yhteistyöl-



Kuva: Pertti Roti

lä yhteiskunnan muiden toimijoiden kanssa. – Ydinasia on muuttumaton: tavoitteemme oli silloin ja on edelleen edistää jäsenten toimeentuloa, hyvää työelämää ja arkea sekä tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta. Vaikutamme lainsäädäntöön, koulutukseen, sosiaalipolitiikkaan ja talouteen – kansainvälistä yhteistyötä unohtamatta. Historyateoksemme ku-

vastaa STTK:n toimintatapaa: olemme sovun puolella, eikä se ole ristiriidassa vahvan ja tavoitteellisen edunvalvonnan kanssa.

Perustamishetkellä vuonna 1946 STTK:n jäsenmäärä oli vaatimaton, alle 10 000 jäsentä. Vuonna 2021 STTK on 13 jäsenliiton yhteisö, johon kuuluu yhteensä noin 500 000 jäsentä.

Sovun puolella teos löytyy myöhemmin myös verkosta osoitteesta <https://www.sttk.fi/ay-liikkeen-historia/>

Juhlavuoden lopulla julkaistaan myös blogisarja STTK:n edunvalvonnan tulevaisuuden kulkuväistä. Juhlasyksy huipentuu STTK:n uuden edustajistokauden avauksen yhteydessä järjestettäviin tapahtumiin 16.–17. joulukuuta. ■

Lisätietoja:
Puheenjohtaja **Antti Palola**, STTK,
puhelin 040 509 6030

Merityötulon verotus / vero.fi

5 Merityötulosta myönnettävät vähennykset

5.2 Merityötulovähennys valtion- ja kunnallisverotuksessa

Puhtaasta ansiotulosta myönnettävän merityötulovähennyksen määrä on sekä valtionverotuksessa että kunnallisverotuksessa 20 % merityötulon kokonaismäärästä mutta kuitenkin enintään 7.000 euroa vuodessa (1.1.2016 lähtien). Kun henkilön saaman merityötulon kokonaismäärä ylittää 50.000 euroa, merityötulovähennyksen määrä pienenee 5 prosentilla merityötulon kokonaismäärän 50.000 euroa ylittävältä osalta.

KONEPÄÄLLYSTÖLIITON SELVENTÄVÄ OHJE:

Merityötulovähennyksen euro määrä laskee sen maksimista 7.000 euroa jos merityötulo on yli 50.000 euroa. Tämä 5 % siis lasketaan 50.000 euroa ylimenevästä merityötulosta mutta vähennys tehdään varsinaisesta vähennyksestä.

Kaava on:

$$\text{Merityötulonvähennys} = 7000 - [(\text{Merityötuloansio vuodessa} - 50.000 \text{ €}) \times 0,05]$$

Esimerkiksi Merityötuloansio on ollut vuonna 2021 tasan 68.000 euroa.

$$68.000 \text{ €} - 50.000 \text{ €} = 18.000 \text{ €}.$$

$$18.000 \text{ €} \times 0,05 = 900 \text{ €}$$

$$7.000 \text{ €} - 900 \text{ €} = 6.100 \text{ €} \text{ (merityötulonvähennys)}$$

Esimerkkejä:		
Merityötulo	Merityötulo vähennys	Prosentuaalinen vähennyksen suurus merityötulosta
25.000 €	5.000 €	20,0 %
30.000 €	6.000 €	20,0 %
35.000 €	7.000 €	20,0 %
35.000 € – 50.000 €	7.000 € koko ajan	20,0 % vähenevä 14,0 %
50.000 €	7.000 €	14,0 %
55.000 €	6.750 €	12,3 %
60.000 €	6.500 €	10,8 %
65.000 €	6.250 €	9,6 %
70.000 €	6.000 €	8,6 %
75.000 €	5.750 €	7,7 %
80.000 €	5.500 €	6,9 %
85.000 €	5.250 €	6,2 %
90.000 €	5.000 €	5,6 %
95.000 €	4.750 €	5,0 %
100.000 €	4.500 €	4,5 %
105.000 €	4.250 €	4,0 %
110.000 €	4.000 €	3,6 %

Beskattning av sjöarbetsinkomst / vero.fi

5 Avdrag som beviljas på sjöarbetsinkomst

5.2 Avdrag för sjöarbetsinkomst i stats- och kommunalbeskattningen

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

MASKINBEFÄLSFÖRBUNDETS FÖRTYDLIGANDE ANVISNING:

Avdraget för sjöarbetsinkomsten minskar från det maximala 7.000 euro om sjöarbetsinkomsten överstiger 50.000 euro på kalenderåret. Den 5 % räknas alltså från den överstigande delen av 50.000 euro men själva avdraget görs från det egentliga avdraget.

Formeln är:

$$\text{Avdraget för sjöarbetsinkomst} = 7000 \text{ €} - [(\text{Sjöarbetsinkomsten i året} - 50.000 \text{ €}) \times 0,05]$$

Som exempel: Sjöarbetsinkomsten har varit under året 2021 exakt 68.000 euro.

$$68.000 \text{ €} - 50.000 \text{ €} = 18.000 \text{ €}$$

$$18.000 \text{ €} \times 0,05 = 900 \text{ €}$$

$$7.000 \text{ €} - 900 \text{ €} = 6.100 \text{ €} \text{ (avdraget för sjöarbetsinkomst)}$$

procentuella avdraget är i detta fall 9 % istället för 14 % vid 50.000 €

Exempel:		
Sjöarbetsinkomst	Avdraget för sjöarbetsinkomst	Procentuella avdraget suurus för sjöarbetsinkomst
25.000 €	5.000 €	20,0 %
30.000 €	6.000 €	20,0 %
35.000 €	7.000 €	20,0 %
35.000 € – 50.000 €	7.000 € hela tiden	20,0 % minskande 14,0 %
50.000 €	7.000 €	14,0 %
55.000 €	6.750 €	12,3 %
60.000 €	6.500 €	10,8 %
65.000 €	6.250 €	9,6 %
70.000 €	6.000 €	8,6 %
75.000 €	5.750 €	7,7 %
80.000 €	5.500 €	6,9 %
85.000 €	5.250 €	6,2 %
90.000 €	5.000 €	5,6 %
95.000 €	4.750 €	5,0 %
100.000 €	4.500 €	4,5 %
105.000 €	4.250 €	4,0 %
110.000 €	4.000 €	3,6 %

Merityötulon verotus / vero.fi

2.2 Merillä saadut luontoisedut

Merillä saatu luontoisetu, joka käsittää lähinnä ravintoedun, käsitellään kuten maissakin saatu luontoisetu. Verohallinto vahvistaa vuosittain edun raha-arvon luontoisetupäätöksessä.

Merimiehellä voi olla lisäksi muita kuin aluksella saatuja luontoisetuja, kuten auto- tai asuntoetu. Myös nämä luontoisedut ovat merityötuloa.

Saamatta jääneestä luontoisedusta maksettu rahakorvaus on kokonaan veronalaista palkkatuloa. Sitä ei ole milloin osin säädetty verovapaaksi.

**VEROHALLINNON PÄÄTÖS
VUODELTA 2021 TOIMITETTAVASSA VEROTUKSESSA
NOUDATETTAVISTA LUONTOISETUJEN
LASKENTAPERUSTEISTA**

1 §

Kotimaassa ja ulkomailla työnantajalta saadut luontoisedut on arvioitava seuraavien perusteiden mukaan:

Täysihoidetu

16 §

Merimiespalveluksessa olevan henkilön merimiehenä saaman luontoisedun raha-arvo on 13,80 € päivää kohden tai enintään 311 € kuukaudessa.

KONEPÄÄLLYSTÖLIITON SELVENTÄVÄ OHJE:

Saatu luontoisetu aluksessa on aina verotettavaa etu. Esim. ulkomaankauppaliikenteessä oleva RoRo aluksen merimiehelle tarjottu 3 aterialla päivässä, niin sillä on verollinen arvo, josta maksetaan veroa samalla tavalla kun muustakin palkkatulosta. Verotusarvo on 13,80 € per päivä mutta enintään 311 € per kalenterikuukausi. Tämä verotuksellinen enimmäisarvo 311 € tulee täyteen jo 23:n päivän laivaokeskelun kohdalla kalenterikuukauden aikana.



Beskattning av sjöarbetsinkomst / vero.fi

2.2 Naturaförmåner vid tjänstgöring till sjöss

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

Sjömän kan ha ytterligare naturaförmåner än sådana som fås ombord på ett fartyg, liksom bil- eller bostadsförmån. Också dessa naturaförmåner utgör sjöarbetsinkomst.

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

SKATTEFÖRVALTNINGENS BESLUT OM DE GRUNDER SOM SKA IAKTTAS VID BERÄKNINGEN AV NATURAFÖRMÅNER I SAMBAND MED BESKATTNINGEN FÖR ÅR 2021

1 §

Naturaförmåner som fås av arbetsgivare i hemlandet eller utomlands ska värderas enligt följande grunder:

Förmån med fritt uppehälle

16 §

För en person i sjömanstjänst är penningvärdet av den naturaförmån som denne fått i egenskap av sjöman 13,80 € per dygn eller högst 311 € per månad.

MASKINBEFÄLSFÖRBUNDETS FÖRTYDLIGANDE ANVISNING:

Mottagen naturaförmån är alltid en beskattningsbar förmån. T.ex. i utrikesfarten på ett RoRo fartyg när sjömannen serveras 3 måltider per dag har detta ett beskattningsvärde varifrån man betalar skatt på samma sätt som andra löneinkomster. Beskattningsvärdet är 13,80 € per dag men högst beskattningsvärdet 311 € per kalendermånad. Detta maximala beskattningsvärde, uppfylls redan vid 23 dagar ombord i en kalendermånad.

Merityötulon verotus / vero.fi

5.2 Merityötulovähennys valtion- ja kunnallisverotuksessa

5.2.1 Cross trade -vähennys

Kaukoliikenteessä sekä niin sanotussa kolmansien maiden välisessä liikenteessä (cross trade -liikenne) työskenteleville myönnetään merityötulovähennys kunnallisverotuksessa korotettuna. Korotus on 170 euroa jokaiselta täydeltä kalenterikuukaudelta, jonka aikana alus ei käy Suomen satamassa tai muutoin Suomen rajojen sisäpuolella ja jonka ajan verovelvollinen työskentelee aluksessa (niin sanottu cross trade -vähennys).

Korotusta ei myönnetä siltä kalenterikuukaudelta, jona matka on alkanut, ellei matkan alkamispäivä ole kalenterikuukauden ensimmäinen päivä. Sitä vastoin matkan päättymiskuukaudelta korotus myönnetään, vaikka matka päättyisikin kesken kalenterikuukauden. Edellytyksenä korotuksen myöntämiselle päättymiskuukaudelta on, että henkilö on työskennellyt koko sitä edeltävän kuukauden.

KONEPÄÄLLYSTÖLIITON SELVENTÄVÄ OHJE:

Jos olet "cross trade"- liikenne alueella, niin tarkistakaa palkkakuitistane että vähennys on tehty. Työnantajasi tekee vähennyksen puolestasi automaattisesti niiltä kuukausilta jotka täyttävät kriteerit. Verohallinnon mukaan vähennys pitää tehdä vuoden päätteessä eikä suoraan kuukausittain niin kuin yleensä on nähty tehtävän.

Esimerkkejä milloin olet oikeutettu saamaan vähennyksen ja milloin ei:

1. Olet töissä 1.1.–31.1.
Olet oikeutettu saamaan vähennyksen tammikuulta
2. Olet töissä 2.1.–31.1. Et ole oikeutettu saamaan vähennystä.
3. Olet töissä 1.1.–1.2.
Olet oikeutettu saamaan vähennyksen tammikuulta ja helmikuulta.
4. Olet töissä 1.1.–28.2.
Olet oikeutettu saamaan vähennyksen tammikuulta ja helmikuulta.

Beskattning av sjöarbetsinkomst / vero.fi

5.2 Avdrag för sjöarbetsinkomst i stats- och kommunalbeskattningen

5.2.1 Cross trade-avdrag

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

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

MASKINBEFÄLSFÖRBUNDETS FÖRTYDLIGANDE ANVISNING:

Om du är i "Cross trade"-trafikområde så kontrollera i din lönespecifikation att avdraget har gjorts. Din arbetsgivare bör göra avdraget automatiskt för de månader som kvalificerar. Enligt skatteförvaltningen skall avdraget göras i slutet av skatteåret som en helhet och inte per enskild månad under skatteåret som ofta sätts göras.

Exempel på när du är berättigad att få avdraget och när du inte är det:

1. Du är på jobb 1.1.–31.1. Du är berättigad till avdraget för januari.
2. Du är på jobb 2.1.–31.1. Du är inte berättigad till avdraget.
3. Du är på jobb 1.1.–1.2.
Du är berättigad till avdraget för januari samt februari.
4. Du är på jobb 1.1.–28.2.
Du är berättigad till avdraget för januari samt februari.

Speweld Service

Painelaitteisiin, teollisuusputkistoihin ja vaativiin hitsaustöihin erikoistunut yritys

- Painelaitteet
- Teollisuusputkistot, ISO 3834-2-2005
- Kantavat teräsrakenteet, ISO 1090-1:2009+A1:2011 EXC3
- Teollisuuden kunnossapito
- Asennusnostot
- Lämpökäsittelypalvelut, ISO 17663:2009

Yhteystiedot: Lasse Keskevaari 050-5290598

lasse.keskevaari@speweld.fi

www.speweld.fi

Hyvä varautuminen takaa turvallisen talven vesillä

Väylävirasto vastaa talvimerenkulun avustamisen tehtävistä sekä valtakunnallisesta koordinoinnista, kehittämisestä ja ohjauksesta. Merimiehen talvi ei ole vaipumista horrokseen, vaan valmistautumista arktisiin olosuhteisiin. Mitä tämä varautuminen tarkoittaa, ja voiko kaikkeen varautua?



MONET ERI TOIMET TURVAAVAT LIIKKUMISTA

Niin kuin väylänpidon luonteeseen kuuluu, myös sujuva talvikausi vesillä vaatii hyvän kumppanin. Väylävirasto tekeekin tiivistä yhteistyötä talvimerenkulussa mm. eri palveluntuottajien, VTS:n, Finnpilotin, satamien, meklareiden, muiden rannikkovaltioiden sekä Ilmatieteen laitoksen kanssa. Aktiivinen ja mutkaton yhteydenpito takaa parhaiten turvallisen matkanteon.

Eri toimijoiden lisäksi yksi tärkeä talvimerenkulun ”yhteistyökumppani” on väyliä käyttäjä. Merenkulkijoita pidetään ajan tasalla tulevasta talvikaudesta päivittämällä talvimerenkulun ohjeistusta sekä järjestämällä sidosryhmätapaamisia. Merellä liikkujien on hyvä päivittää merenkulkuun pohjaavat säännöt aina eri vuodenaikojen saatua.

Talvimerenkulkuun liittyy myös aina pientä yllätyksellisyyttä, nimittäin vesillä suurta roolia näyttävät myös sääolosuhteet. Luonnon oikkujen kohdalla kyse onkin aina hyvästä ennakkoinnista, ja talvimerenkulussa varaudutaankin joka vuosi ankaraan talveen. Aina ennakkointikaan ei ole helppoa.

”Haasteita talvikaudella aiheuttavat vaikeat olosuhteet, kuten merialueiden myrskyt sekä tuulet, jotka liikuttavat jääkenttiä ja joiden myötä jääkenttä ahtautuu. Tällaisten sääolojen ennustettavuus on huono, ja tieto niiden saapumisesta tulee korkeintaan muutama päivä etukäteen”, kertoo merenkulun johtava asiantuntija **Jarkko Toivola** Väylävirastosta.

Kylmään kauteen varautumista tehdään myös merenkulun turvalaitteiden osalta. Urakoitsijat kiertävät valaistut turvalaitteet syksyllä vuositarkastuksen muodossa ja varmistavat, että laitteen kunto sekä toiminta ovat kohdillaan. Talvella väylänpito keskittyy lähinnä kauppamerenkulun väyliin, joissa vikapäivystys toimii turvalaitteiden osalta normaaliin tapaan.

JÄÄNMURTO MERKITTÄVÄSSÄ OSASSA TALVIMERENKULKUA

Yksi Väyläviraston vesiväylänpidon tärkeimmistä tehtävistä on varmistaa kauppamerenkulun alusten sujuva liikkuminen satamiin ja takaisin paksun jääpeitteen läpi jäänmurtajien avulla.

Talven tuloa ja jääpeitteen kehitystä seurataan aktiivisesti loka-marraskuusta lähtien, jotta niiden saapumiseen ollaan kaikilta osin valmiita hyvissä ajoin. Jäänmurrossa täytyy ottaa huomioon myös alueellinen vaihtelu, sillä jokaisella meri- ja järvialueella on omat erityispiirteensä. Esimerkiksi eri satamiin asetetaan erilaisia avustusrajoituksia riippuen siitä, millainen jääolosuhde satamaan johtavalla väylällä ja sen ulkopuolisilla merialueilla vallitsee.

Aikaisemmin mainittu hyvän kumppanuuden merkitys nousee

esille myös jäänmurrossa. Väylävirasto ja Ruotsin merenkulkulaitos allekirjoittivat viime vuonna sopimuksen, jonka myötä tulevaisuuden jäänmurtajien suunnittelu toteutetaan yhteishankintana. ”Suomen ja Ruotsin välinen sopimus takaa hyvän palvelutason jäänmurrossa myös tulevaisuudessa. Samalla talvimerenkulun toimintaa pyritään turvaamaan vuosikymmeniksi eteenpäin”, Toivola summaa.

Uuden sukupolven jäänmurtoa toteutetaan myös Saimaalla, jossa on otettu käyttöön maailman ensimmäinen moottoroitu irtokeula. Irtokeula onkin osoittautunut erittäin toimivaksi konseptiksi, joka parantaa huomattavasti Saimaan jäänmurron laatua. ■

**I WANT YOU
FOR OUR FLEET**

NEAREST RECRUITING STATION

www.godbyshipping.fi

Turbiinin voiteluöljyjen ylläpito

Turbiinien luotettavuuskeskeinen voiteluhuolto

Luotettavuuskeskeinen voiteluhuolto tarkoittaa voitelun ylläpidon järjestelmien suunnittelun sellaisiksi, että kaikki käyttövarmuutta alentavat riskit on suunnitelmallisesti poistettu. Luotettavuuskeskeinen voiteluhuolto on ennakoivaa voiteluhuoltoa, mutta lisäksi se on suunnitelmallista, kaikkiin riskitekijöihin puuttuvaa ennakoivaa voiteluhuoltoa. Se on eräänlainen voitelun laatuajattelun järjestelmä, jossa systemaattisuudella voidaan varmistaa paras mahdollinen käyttövarmuus.

Öljyn puhtauden merkitys käyttövarmuudelle

On tunnettu tosiasia, että epäpuhtas öljy voi aiheuttaa käyttövarmuushäiriön. Millaisia epäpuhtauksia öljyssä esiintyy? Ovatko toiset epäpuhtaudet haitallisempia kuin toiset? Puhutaan kovista ja pehmeistä epäpuhtauksista. Sitten on epäpuhtauksia, kuten vesi, tai jopa ilma, joita ei voi luokitella kahteen ensin mainittuun luokkaan. Heti pitää tehdä selväksi, että kaikki epäpuhtaudet ovat haitallisia öljyssä, kukin omalla mekanismillaan. Kovia epäpuhtauksia ovat esimerkiksi kulumahiukkaset liukupinnoista, hiekka ja pöly huohotusilmasta, ruoste ja muut järjestelmään jääneet tai joutuneet edellä mainitun tyyppiset epäpuhtaudet. Kovat epäpuhtaudet voivat pahimmillaan rikkoa liukupintoja, ja ainakin öljykalvoja, sekä aiheuttaa näin uusia epäpuhtauksia. Myös pehmeät epäpuhtaudet voivat rikkoa voitelukalvoja ja kerääntyä paikkoihin, joihin niitä ei haluta.

Öljyjen vanhenemisen syyt ja mekanismit

Kun öljy joutuu kosketuksiin hapen kanssa ja sitä lämmitetään, alkaa öljyn hidask hapettuminen. Sitä kutsutaan öljyn vanhenemiseksi. Hitaassa hapettumisessa muodostuu vettä ja hiilidioksidia. Ja koska prosessi on harvoin ideaalinen, muodostuu siinä paljon epäpuhtauksia, muun muassa hartseja, polymeerejä, sakkaa, heikkoja sekä happoja. Epätavallista hapettumista kiihdyttävät lämpö, ilma, vesi ja erilaiset katalyytit, joihin toimivat kaikki epäpuhtaudet, jotka eivät öljyyn kuulu.

Lämmön ja ilman vaikutus öljyn vanhenemiseen

On siis tärkeää huolehtia, ettei öljy lämpeä liikaa, ettei siinä ole ilmaa, vettä eikä epäpuhtauksia. Puhdas öljy kestää oikeissa olosuhteissa 40 celsiusasteen lämmössä 40 vuotta. Jos lämpö nousee vajaalla 10 asteella, öljyn käyttöikä puolittuu.

Hartsien muodostuminen öljyn osana vanhenemisprosessissa

Pehmeät epäpuhtaudet ovat usein öljyn vanhenemisestä syntyviä, ei toivottuja tuotteita tai tiivisteiden elastomeerejä, suodattimien kuituja jne. Vanhenemisestä johtuvia epäpuhtauksia ovat muun muassa hartsit (lakat), lietteen ja erilaiset sakat. Näitä syntyy epätavallisen hapettumisen tuloksena. Hartsit ovat suurehko ryhmä polaarisia (sähkövarauksen omaavia) hiilivetytuotteita, joilla on taipumus tarttua metallipintoihin, varsinkin hieman viileämpiin metallipintoihin. Hartsit tarttuvat erilaisiin pintoihin polariteetin ja fyysisen tarttuvuuden johdosta. Hartsit ovat ainakin osin öljyyn liukenevia, ja se tekee niiden poistamisesta haasteellista.

Hartsien poistamisen vaikeus

Kun öljyyn muodostuu vanhenemisprosessissa muun muassa hartseja, ovat ne ensiksi liuenneena öljyyn. Kun niitä koko ajan muodostuu lisää, niiden tarttuessa toisiinsa, molekyylien koko kasvaa ja ne erottuvat öljystä. Alkuun ne ovat pieniä, 0,01 µm kokoisia, epäpuhtauksia, mutta kasvavat aina 2 µm kokoon. Hartsien saturaatiopiste riippuu öljyn lämpötilasta ja öljyn liikkeestä. Tästä syystä öljyn hartsisuus saattaa vaihdella suurestikin eri olosuhteissa. Tosiasiallisesti hartsin voi havaita vain, jos se on erottuneena öljyyn. Samoin niiden poistaminen on hankalaa, jos ne ovat liuenneena öljyyn. Hartsin poistaminen onnistuu parhaiten seisokeissa, kun öljy on viileämpää ja se on säiliössä liikkumattomana. Hartseja voidaan poistaa myös kemiallisesti, mutta se ei ole suositeltavaa, koska silloin vaarannetaan öljyn lisäaineistuksen koostumus. On tosin ratkaisuja, joissa öljynvalmistaja ja lisäaineistuksen toteuttaja voivat vaikuttaa kemiallisesti öljyyn saaden hartsmolekyyliä kokontumaan yhteen ja näin ollen mekaanisesti poistettaviksi.

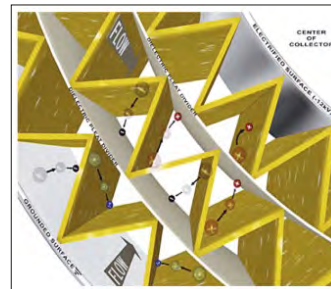


Kuva Juha Kyllönen, KIL Oy

Öljyn puhdistaminen epäpuhtauksista sähköstaattisella puhdistimella

Japanissa kehitettiin Kleentek Co:ssa Dr. Akira Sasaki johdolla öljyn sähköstaattinen puhdistusmenetelmä, joka patentoitiin.

Tämä, nyt patentin lauetta, paljon kopioitu menetelmä on edelleen ainoa hyvin pieniin partikkeleihin tehoava puhdistusmenetelmä. Siinä luodaan patentoidun kollektorin ja 10–15kV jännitteen avulla tasavirtasähkökenttä, jonka läpi öljy virtaa.



Kuva Juha Kyllönen, KIL Oy

Öljyssä olevat hiukkaset varautuvat ja tarttuvat kollektorin seinämiin joko anodi tai katodipuolelle riippuen varauksesta. Ilmiön perustana on sähkömekaaninen ilmiö elektroforeesi ja di-elektroforeesi.

Elektroforeesi erottaa sähköisesti varautuneet hiukkaset. Dielektroforeesi erottaa varautumattomat hiukkaset. Mitään mikä on liuenneena öljyyn ei myöskään sähköstaattinen puhdistus pysty poistamaan.

Eräissä höyryturbiineissa Lahdessa samaa turbiiniöljyä käytettiin koko turbiinin käyttöiän ajan, yhteensä 46 vuotta. Sillä oli käytössä ensimmäisenä Suomessa Kleentekin turbiiniöljyn sähköstaattinen puhdistusmenetelmä. Saavutettiin merkittävää säästöä, kun turbiiniöljyä ei tarvinnut vaihtaa.

Sähköstaattisen puhdistuksen etuina on myös se, ettei siitä synny staattista sähköä öljyyn kuten tavallisella mekaanisella suodatuksella voi syntyä öljyn virratessa eristeenä toimivan väliaineen Suodatin materiaali) läpi. Koska sähköstaattisessa puhdistuksessa (liikaa keräävässä kollektorissa) ei ole pieniä öljykanavia, ei ne myöskään tukkeudu. Staattisen puhdistuksen liian pieni kapasiteetti on näin myös tyypillisesti mekaanisia suodatusratkaisuja suurempi.

Kun öljystä saadaan hartsit ja muut vanhenemistuotteet pois, öljyn käyttöikä kasvaa ja järjestelmän käyttövarmuus paranee. ■

Teksti kouluttaja Jukka Kauppinen, Taitotalo

Lähde
Juha Kyllönen, KIL Oy

VARUSTAMOILLE JA ALUKSILLE OHJEET KYBERTURVALLISUUDESTA HUOLEHTIMISEEN

Suomen Varustamot ry ja Huoltovarmuusorganisaatioon kuuluva Vesikuljetuspooli julkaisivat kyberturvallisuuden parhaat käytännöt -ohjeistuksen varustamoille ja aluksille.

Ohjeistus perustuu yhdessä tehtyyn laajaan merenkulun kyberturvallisuusselvitykseen. Alkuvuoden aikana tehty selvitys perustuu osin varustamoille sekä yksittäisille kauppalauksille suunnattuihin kyselyihin ja haastatteluihin. Lisäksi selvityksessä hyödynnettiin muun muassa Kyberturvallisuuskeskuksen sekä olemassa olevien tutkimusten ja ohjeiden tietoja. Selvityksen toteutti Deductive Labs Ab.

Hanketta vetäneen poolisihteeri **Juha Savisaaren** mukaan aihepiiri tunnistettiin Vesikuljetuspoolin strategiatyössä ja kyberturvallisuuden kehittäminen nousi yhdeksi keskeisistä kehityskohteista. Lisäksi vuoden 2021 alussa myös merenkulun kansainvälisiin määräyksiin liitettiin vaatimus kyberturvallisuusohjeistuksen sisällyttämisestä varustamojen turvallisuusohjeisiin.

KYBERTURVALLISUUSUHAT LISÄÄNTYVÄT

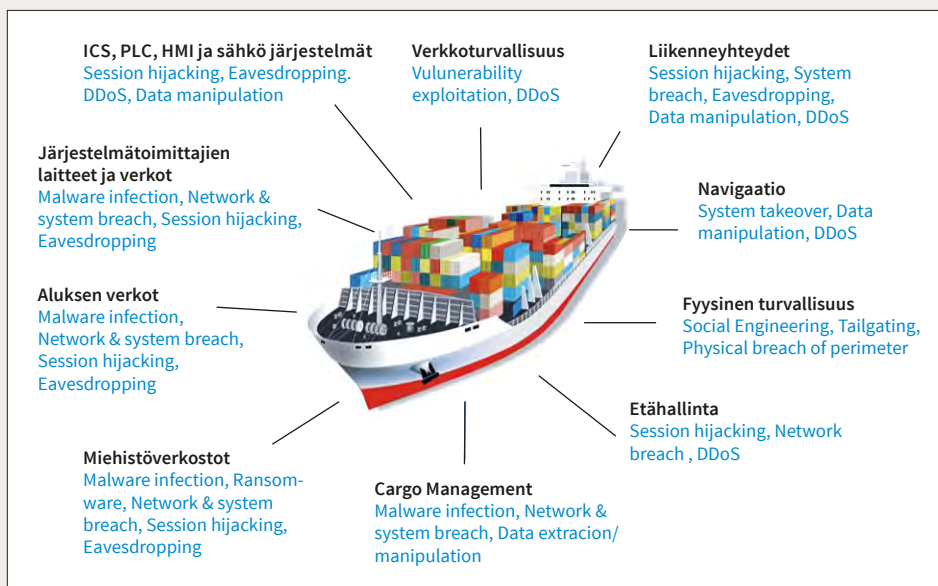
Kyberturvallisuuden merkitys merenkulussa on noussut entistä tärkeämpään rooliin kasvaneiden kyberturvallisuushkien takia. Hyökkäysten kohteina voivat olla itse aluksen tai varustamon lisäksi niiden asiakasyritykset tai koko toimitusketju.

– Digitalisaation avulla pystytään tehostamaan merenkulun toimintoja ja parantamaan turvallisuutta, mutta samaan aikaan on huolehdittava tietoturva- ja kyberturvallisuusriskeistä, Savisaari sanoo.

Merenkulku on yhä enemmän automatisoitu ja aluksilla on erilaisia integroituja järjestelmiä, jotka ovat tietoliikenneyhteyksien kautta yhteydessä muun muassa varustamoihin, operaattoreihin ja muihin palveluiden tuottajiin.

– Tietotekniikan käyttö aluksilla on lisääntynyt myös erilaisten sosiaalisten yhteyksien sekä matkustajille suunnattujen palvelujen kautta.

– Kyberturvallisuudesta huolehtiminen on taatusti jokaisen varustamon intresseissä. Tämä työ on pitkällä jo osassa varustamoja, mutta työskäkaa löytyy vielä.



HELPPOTAJUISET, KÄYTÄNNÖN OHJEET

Ohjeistuksessa on omat osionsa varustamoille ja aluksille. Selvityksessä riskikohteita löytyi muun muassa palomuurien toiminnasta, haittaohjelmien torjunnasta, järjestelmiin tehtävistä muutostöistä ja niiden dokumentoimisesta sekä henkilöstönkoulutuksesta.

– Ohjeissa annetaan perusteita muun muassa riskien arviointiin ja hallintaan sekä koko toimitusketjun kyberturvallisuuden hallintaan, Savisaari sanoo.

– Varustamojen osalta ohjeita löytyy muun muassa johdon sitoutuneisuuden merkityksestä, varustamon kyberturvallisuus arkkitehtuurin laatisemasta sekä ohjeistuksesta kyberpoikkeamatilanteissa toimimisesta. Tärkeä rooli on myös henkilöstön koulutuksen järjestämisellä.

Selvitys ja ohjeistukset on nyt julkaistu sähköisinä versiona sekä Suomen Varustamot ry:n että Huoltovarmuuskeskuksen sivuilla. Dokumentteista painetaan paperiset julkaisut syksyn 2021 aikana.

1. Maritime Cybersecurity Report – Finnish Maritime Cybersecurity Maturity (englanti)
2. Merenkulun kyberturvallisuus – Alusten parhaat käytännöt
3. Merenkulun kyberturvallisuus – Varustamon parhaat käytännöt. ■

Lähde: Navigator Magazine, Vaula Aunola



Illustration av Sjöfartsverkets nya isbrytare.

Här är Sveriges nya isbrytare

Nu visar Sjöfartsverket designen på nästa generations isbrytare. De nya isbrytarna kan bryta bredare isränna, manövreras enklare och byggs för att kunna drivas fossilfritt. Idag, tisdag den 26 oktober, går en intresseförfrågan (RFI*) ut till tänkbara leverantörer inför bygget av fartygen.

– Isbrytarna är viktiga för Sveriges näringsliv. Utan isbrytning riskerar norrländska hamnar att hålla stäng upp till 130 dagar om året, säger Katarina Norén, generaldirektör på Sjöfartsverket.

Tre av Sjöfartsverkets fem nuvarande isbrytare är snart 50 år gamla och behöver bytas ut för att undvika större haverier. Därför har Sjöfartsverket tillsammans med den finska motsvarigheten Trafikledsverket ➡

under ett års tid arbetat med designen av framtidens isbrytare. Nästa sommar ska arbetet vara helt klart och i bästa fall kan den första nya isbrytaren vara i drift 2027.

Mycket är fortfarande hemligt, men de nya isbrytarna ska klara att bryta en 32 meter bred isränna istället för dagens 24 meter. Då kan norrlandshamnarna ta emot de nya och större lastfartygen. Manövreringen av de nya isbrytarna blir enklare med möjlighet att bryta is både framåt och bakåt. Och förstås kan de drivas fossilfritt.

– Vi bygger för framtiden och fartygen blir toppmoderna. Men exakt vilket bränsle vi ska välja är inte klart, säger Katarina Norén.

Finansieringen av de nya isbrytarna är heller inte klar. Kostnaden för investeringen presenteras nästa sommar och beräkningar visar på 1,4 till 2,0 miljarder kronor styck, vilket är väsentligt billigare än tidigare kalkyler. Sjöfartsverket föreslår att finansieringen tas via den nationella infrastrukturplanen där kostnaderna för vinterhållning av vägar och järnvägar redan finns.

– Vi kommer stå redo nästa sommar att påbörja upphandlingen om finansieringen är klar, säger Katarina Norén.

Prislappen på varje isbrytare kommer också bli betydligt lägre än tidigare beräknat. Vid beställning av en isbrytare kan den hamna så lågt som 1,4 miljarder kronor – vilket är mindre än hälften av vad som tidigare beräknats. Priset kan variera beroende på designval, bränsleval och flera andra faktorer. Vid beställning av tre isbrytare, vilket Sjöfartsverket rekommenderar, kan prislappen sjunka ett par hundra miljoner kronor per fartyg. Kan dessutom en gemensam anskaffning ske tillsammans med Finland kan priset sjunka ytterligare. ■

* RFI betyder Request for Information och innebär att upphandlaren skickar ut frågor och underlag till leverantörer och intressenter. Dessa återkommer med synpunkter och intresseanmälan som samlas in och tas i beaktande inför upphandlingen.

Fakta om sjöfart i Östersjön

- Östersjön är ett av världens mest trafikerade sjöfartsområden och står för 15 procent av världens sjöfart
- Fler än 2 000 fartyg trafikerar Östersjön vid varje given tidpunkt
- Mer än 750 miljoner ton transporteras årligen till och från Östersjöns hamnar

Fakta om isbrytning

- I snitt trafikerar 3 500 fartyg Sverige under isbrytarledning varje år
- Till och från hamnarna i Bottenviken fraktas närmare 10 miljoner ton per vinter vilket motsvarar 1 miljon lastbilar
- Sjöfartsverket ansvarar för isbrytning och har ingått flera överenskommelser med våra grannländer om samarbete
- Väntetiden på isbrytarassistans ska för fartyg som är lämpade för vintersjöfart i genomsnitt inte överstiga fyra timmar
- Isrestriktioner läggs fem månader per år i Bottenviken

Källa: <https://www.sjofartsverket.se/sv/om-oss/nyheter-och-press/nyheter/har-ar-sveriges-nya-isbrytare/>

LAIVAJULISTEKALENERI 2022 / SHIPPING POSTERS CALENDAR 2022

Ensi vuoden (2022) englanninkielinen laivajulistekalenteri on ilmestynyt.

Vuoden 2022 kalenteriin

on valittu julisteita

1920–50 -luvulta

seuraavilta varustamoilta:

- White Star Line • Red Star Line
- United States Lines • Cunard Line
- Hamburg America Steam-ship Company
- Norwegian America Line
- Cie de Nav. Sud-Atlantique
- SHO-FÅA (Suomi) • Svea
- French Line • Norddeutscher Lloyd
- Lloyd Sabauda.



Kalenterin koko on 35 x 50 cm.

Hinta Suomen Konepäälystöliiton jäsenille on 25,- euroa / kpl (sis. alvn) + postikulut. (Normaali hinta on 28,- euroa.)

Kalenteri sopii hyvin esim. joululahjaksi.
alenteri ei ole myynnissä kaupoissa eikä verkossa!

Tilaukset ja tiedustelut:

peter.raudsepp@elisanet.fi, OY RAUD PUBLISHING Ltd.

Laadukasta palvelua CERKORILTA

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

Nostoapuvälinetarkastukset
kuuluvat myös palveluumme.

Myöskin korkealaatuiset
esinfointiaineet ja -pyyhkeet löydät meiltä.

Koulutuspalvelua tarjoamme mm. myyntiedustajien
koulutukseen.



CERKOR OY

info@cerkor.com

www.cerkor.com

+358 400 990 917

Älä ole tuulen armoilla!

Puhdasta paineilmaa ilmastovastuullisesti.



Öljytön ja energiatehokas HSR-turbokompressor
on luotettava ja lähes huolloton.

Lue lisää: www.sulzer.com/hsr-puhdastapaineilmaa

SULZER



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



MERENKULKUALAN KOULUTUS

Lausunto luonnoksesta opetus- ja kulttuuriministeriön asetukseksi ammatillisen koulutuksen rahoituksen laskentaperusteista annetun opetus- ja kulttuuriministeriön asetuksen muuttamiseksi

Merenkulkualan koulutuksen tärkein pilari on kansainvälinen STCW-yleissopimus (Standards of Training Certification and Watchkeeping), joka pitkälti säätelee sekä määrää koulutuksen sisällöt. Merenkulkualalle on äärimmäisen tärkeää, että alan kaikki tutkinnot ovat laajuusltaan ja laadultaan oikeita sekä täyttävät poikkeuksetta ja kokonaisuudessaan STCW-yleissopimuksen vaatimukset ja kriteerit. Uusiutuvan aluskannan yhteydessä, mikä on ehdoton edellytys Suomen tärkeälle viennille ja tuonnille, tarvitaan entistä enemmän osaavia ja ammattitaitoisia merenkulkijoita. Merenkulkualan koulutuksen rahoituksen leikkaaminen vaikuttaa suoraan koulutuksen laatuun sekä ammattitaitoisten merenkulkijoiden saatavuuteen tulevaisuudessa. Tämä koskee kaikkia tutkintotasoa (perus-, ammatti- sekä erikoisammattitutkintoa).

Kustannuskertoimien muuttaminen ja niiden vaikutus

Kustannusryhmien kustannuskertoimia ollaan esitysluonnoksen mukaan muuttamassa siten, että ne vaikuttaisivat merkittävästi merenkulkualan tutkintojen rahoitukseen sekä koulutuksen järjestäjien talouteen.

Merenkulkualan perustutkinto on tällä hetkellä asetuksessa kustannusryhmässä 3. Kyseisen kustannusryhmän kerroin ollaan putoamassa 1,23 → 1,07. Laskelmassa on käytetty perusteena vuosin 2018 ja 2019 kustannusryhmäkohtaisia toteutuneita kuluja. Kuitenkin merenkulkualan perustutkinnon järjestämisen kulut ovat nousseet tämän jälkeen. Yksi merkittävä tekijä on, että vuonna 2017 ja sen jälkeen aloittaneilta kansi- sekä konepäällystön osaamislajien opiskelijoilta on edellytetty tutkintoon 360 päivää ohjattua harjoittelua aiemman 200 päivän sijaan. Harjoittelupäivät on pääsääntöisesti haettava ulkomaanliikenteessä liikennöiviltä sekä vähintään 500 GT (bruttovetoisuus) kokoisilta tai vähintään 750 kW (konetehto) tehoisilta aluksilta. Myös muilta perustutkinnon osaamislajilta kuten korjaajalta sekä laivasähköasentajalta edellytetään pitkiä harjoittelujaksoja aluksilla. Näitä harjoittelujaksoja ei voida edes vaihtoehtoisesti suorittaa muualla esim. maissa. Koulutuksen järjestäjät maksavat työnantajille (varustamoille) koulutusopimuksella työpaikalla järjestettävästä koulutuksesta/harjoittelusta kulukorvausta ylläpidosta (ruoka ja asunto) 392,19 €/kk/opiskelijaa. Tämä lisää koulutuksen järjestäjien todellisia kuluja noin 2100 €/opiskelijaa, jotta opiskelija valmistuu.

Kustannuskorotukset eivät juurikaan vielä näkyneet etenkin vuonna 2018, mutta eivät paljokaan myöskään vuonna 2019, koska ensimmäiset uuden tutkinnon mukaan ns. normaaliarvot (3 vuotta) valmistuneet opiskelijat valmistuivat vasta vuonna 2020. Uusin valmistuminen on kiinni nimenomaan puuttavasta ohjattua harjoittelusta. Lisääntynyt kulu on alkanut täysimääräisesti näkyä vasta laskelmaperusteiden jälkeisenä aikana eikä sitä ole huomioitu asetustalustalouden valmistelussa.

Uusien alusten myötä syntyy koko ajan uusia osaamistarpeita ja -aloja, esim. sähkövoimalaitteiden ja -tekniikan osaaminen korostuu ja on jo korostunut laajemmin. Sen takia olisi tässä vaiheessa kohtalokasta leikata laivasähkömestarikoulutuksen (erikoisammattitutkinto) rahoituksen. Myös tämä tutkintotaso edellyttää vähintään 6 kk:n työharjoittelua aluksilla. Suomessa on jo todistettavasti huutava pula laivasähkömestareista ja varustamot ovat joutuneet kääntymään kaseet ulkomaille löytääkseen päteviä mestareita. Kaikki edellä mainitut harjoittelujaksot perustuvat STCW-yleissopimukseen ja ovat "pakollisia".

Suomen Konepäällystöliitto - Finlands Maskinbälsförbund Finnish Engineers Association	Postiosoite/Postadress Mikonkatu 8/Mikaelsgatan 8 00100 Helsinki/ 00100 Helsingfors	Puhelin/Telefon 09 58604815	Pankki/Bank Danske bank	Y-tunnus/FO-signum 0202166-5
---	---	--------------------------------	----------------------------	---------------------------------



Lopuksi

Tämän kaltaiset muutokset ja leikkaukset ovat alan koulutukselle todella kriittisiä ja voivat olla tuhoisia. Jotta voidaan tulevaisuudessa varmistaa ja taata Suomelle näin tärkeän alan ammattitaitoa sekä sen laadukasta koulutusta, allekirjoittaneet ammattiliitot esittävät yhtenäisesti, että perustutkinto tulee kustannusten kasvun vuoksi siirtää kustannusryhmään 4 sekä, että alan ammatti- ja erikoisammattitutkinnot pysyvät nykyisessä kustannusryhmässä 2 eikä niitä siirretä alempaan kustannusryhmään 1.

Suomen Konepäällystöliitto ry

Suomen Laivanpäällystöliitto ry

Suomen Merimies-Unioni SMU ry

Suomen Konepäällystöliitto - Finlands Maskinbälsförbund Finnish Engineers Association	Postiosoite/Postadress Mikonkatu 8/Mikaelsgatan 8 00100 Helsinki/ 00100 Helsingfors	Puhelin/Telefon 09 58604815	Pankki/Bank Danske bank	Y-tunnus/FO-signum 0202166-5
---	---	--------------------------------	----------------------------	---------------------------------

SJÖFARTSBRANCHENS UTBILDNING

Utlåtande om utkastet till undervisnings- och kulturministeriets förordning om ändring av undervisnings- och kulturministeriets förordning om beräkningsgrunderna för finansiering för yrkesutbildning

Den viktigaste pelaren i sjöfartsbranchens utbildning är den internationella STCW-konventionen (Standards of Training Certification and Watchkeeping), som till stor del reglerar och bestämmer innehållet i utbildningen. För sjöfartsbranchen är det extremt viktigt att alla examina i branchen har rätt bredd och kvalitet och att de utan undantag och i sin helhet uppfyller kraven och kriterierna i STCW-konventionen.

I samband med att fartygsbeståndet förnyas, vilket är en absolut förutsättning för Finlands viktiga export och import, behövs ännu fler kunniga och yrkesskickliga sjömän. Nedsänkningen av finansieringen av sjöfartsbranchens utbildning har en direkt inverkan på utbildningens kvalitet och på tillgången till yrkeskunniga sjömän i framtiden. Det gäller alla examensnivåer (grund-, yrkes- och specialyrkesexamen).

Ändring av kostnadskoefficienterna och deras inverkan

Koefficienterna för kostnadsgrupperna ska enligt utkastet till propositionen ändras så att de märkbart skulle påverka finansieringen av examina i sjöfart samt utbildningsarrangörernas ekonomi.

Grundexamen i sjöfart ligger för närvarande i kostnadsgrupp 3 i förordningen. Koefficienten för denna kostnadsgrupp ska sänkas från 1,23 till 1,07. I beräkningen har man som grund använt de förverkligade kostnaderna för respektive kostnadsgrupp från 2018 och 2019. Kostnaderna för att ordna grundexamen i sjöfart har dock ökat efter detta. En betydande faktor är att studerande inom specialområdena däck- och maskinbefäl som börjat 2017 och därefter har behövt 360 dagar handled praktik för examen istället för 200 dagar, som det var tidigare.

Praktikdagarna ska i regel sökas på fartyg i utrikesfart med minst 500 GT (bruttodräktighet) eller minst 750 kW (maskineffekt). Även av andra kompetensområden för grundexamen, såsom reparatörer och fartygselektriker, krävs långa praktikperioder på fartygen. Dessa praktikperioder kan inte ens alternativt utföras på annat håll, t.ex. i land.

Utbildningsarrangörerna betalar 392,19 €/mån/studerande till arbetsgivarna (rederierna) i kostnadsersättning för uppehälle (mat och bostad) för utbildning/praktik som ordnas på arbetsplatsen med utbildningsavtal. Det ökar utbildningsarrangörernas verkliga kostnader med ca 2 100 €/studerande för att den studerande ska kunna ta examen.

De ökade kostnaderna syntes knappt framför allt under 2018, men inte mycket under 2019 heller eftersom de första studerande som avlade den nya examen inom s.k. normal tid (3 år) gjorde det först 2020. Utexaminering handlar ofta om just bristande handled praktik. De ökade kostnaderna har börjat synas fullt ut först efter beräkningsgrunden och har inte beaktats i beredningen av utkastet till förordningen.

Nya fartyg innebär nya kunskapsbehov och -områden. Ett exempel är kunskaper om elkraftkällor och -teknik, som framhåvs och har framhåvats på ett bredare plan. Därför vore det i detta skede ödesdigert att skära ned på finansieringen av fartygsselmästarutbildningen (specialyrkesexamen). Även denna examensnivå förutsätter minst 6 månaders arbetspraktik på fartyg. I Finland råder det redan bevisligen brist på fartygsselmästare och rederierna har varit tvungna att vända blicken utomlands för att hitta kompetenta mästare. Alla ovan nämnda praktikperioder baseras på STCW-konventionen och är "obligatoriska".

Slutligen

Sådana här ändringar och nedsänkningar är mycket kritiska för branchens utbildning och kan vara förödande. För att i man framtiden ska kunna säkerställa och garantera yrkesskicklighet i en så viktig branch för Finland och utbildning av hög kvalitet föreslår undertecknade fackförbund enhälligt att grundexamen på grund av de ökade kostnaderna flyttas till kostnadsgrupp 4 och att branchens yrkes- och specialyrkesexamina blir kvar i nuvarande kostnadsgrupp 2 och inte flyttas till kostnadsgrupp 1.

Finlands Maskinbälsförbund rf
Finlands Skeppsbälsförbund rf
Finlands Sjömans-Union FSU rf

E.T. Kuisma Oy

- öljysäiliöiden puhdistus- ja tarkastus
- öljynsiirrot
- säiliöiden käytöstäpoistot

0400 735 638



www.etkuisma.fi

myynti@etkuisma.fi

Voima & Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu

Voit ostaa lehteen IMOITUSTILAA yrityksellesi

lähettämällä sähköpostia osoitteeseen
robert.nyman@konepaallystoliitto.fi

Marraskuun merionnettomuudet: Epäonninen höyrylaiva S/S Kustavi (Necken)

SS Kustavia on yksi epäonnistuneimmista höyrylaivoista Suomen rannikkoliikenteessä kautta aikojen. Alus kulki Suomen rannikkovesillä vuosien 1883 - 1921 välisenä aikana, jolloin erilaiset onnettomuudet olivat merellä melko yleisiä, mutta harvemmin näin monta vastoinikäymistä sattui yhden laivan kohdalle. Alus upposi lopulta Hangon sataman edustalle ja jäi hyllyksi.

Alus valmistui v. 1877 Ruotsissa. Se ostettiin käytettynä Suomeen ja sai nimekseen "Necken". Laiva aloitti liikennöinnin vuonna 1883 Pohjanlahden rannikolla.

Höyrylaiva Necken käväisi ensimmäistä kertaa karilla kesäkuussa 1888. Alus oli sen jälkeen korjattavana Turussa ja palasi liikenteeseen 12.7.1888.

Seuraavan kerran Necken ajoi karille 15.11.1898 Långön luona Taalintehtaan läheisyydessä. Necken korjattiin ja se aloitti toukokuussa 1899 taas kulkuvuoronsa Turun ja Helsingin välillä.

Toukokuussa 1900 höyrylaiva Necken yritti olla apuna toisen laivan pelastustöissä, mutta kehnolla menestyksellä;

Kun Necken viime tiistaina oli matkalla Tammisaaresta huomasi se suomalaisen kaljaasin Korsokin karilla Skurun läheisyydessä. Osa lastista oli siilon jo purettu proomuihin, mutta kun vesi laskeutui pysyi kaljaasi yhtä lujasti kiinni karilla. Neckenä pyydettiin avuksi ja kun se koetti kiskoa irti karille ajautunut katkesi hinausköysi, jonka tähden pelastustyö täytyi jättää sikseen. (Päivälehti 26.05.1900)

Necken ajoi jälleen karille 7.5.1907. Tällä kertaa alus vaurioitui niin pahasti, että se upposi.

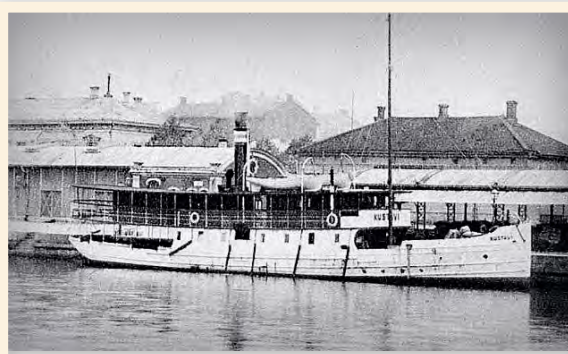
Höyrylaivalle "Neckenille", joka toispäivänä oli matkalla Turusta Helsinkiin, sattui perin ikävä onnettomuus. Laivan kulkiessa Paraisten maitten läpi, törmäsi se päivällä Björköön ja Muddaisten laituriin välillä vedenalaiselle karille ja rupeasi muutaman minuutin kuluttua täytymään vedellä. Kun Muddaisissa samaan aikaan oli suuri huutokauppa, saapui paikalle heti suuri väkijoukko, joka pelasti laivassa olleet ihmiset ja vielä osan lastiakin. Proomujen avulla laiva saatiin myöhemmin nostetuiksi vedenpinnalle, ja viety Turkuun korjattavaksi (Turun Lehti 09.05 ja 14.05.1907)

Syksyllä 1911 Necken törmäili Helsingin Eteläsatamassa.

Kun höyrylaiva Necken, joka oli lähdössä rannasta Tammisaareen, hiljalleen kääntyi ympäri. törmäsi se yhteen viaporilaisen höyryvene Marsin kanssa, joka myös oli lähdössä rannasta. Necken sai pienehköjä vammoja peräpuoleen. (Uusi Suometar 26.10.1911)

Joulukuussa 1911 Necken ajoi matalikolle Turkuun saapuessaan.

Eilistä vastaan yöllä klo 12 aikaan kun höyrylaiva Necken matkalla Helsingistä Turkuun saapui lähelle Linnanaukkoa Turun edustalla, ajoi se täydellä vauhdilla savipohjaan kiinni Hirvensalon lautan ja siitä etelään olevan merkkilyhdyn välillä. Syynä väylältä hairautumiseen oli pimeä yö ja sumu, joka esti näkemästä edempänä Kanavalaitu-



Höyrylaiva Kustavi Turun satamassa. (Iltalehti 07.11.1921)

rin edustalla olevaa vilkkulyhtyä. Laivan lastia, jona pääasiallisesti oli rautaa ja lasia, alettiin heti purkaa proomuun, jonka höyrylaiva Standard toi paikalle. Kun oli saatu noin 5 tonnia rautaa ja joukko lasilaatikoita proomuun, kohoutui laiva niin paljon, että se omin voimin pääsi irti. (Uusi Suometar 02.12.1911)

Juhannuksena 1912 Necken ajoi taas vaihteeksi karille ja tällä kertaa Pelastusarmeijan huviristeilyllä Porvoossa. Necken korjattiin jälleen

ja heinäkuussa 1912 se liikennöi taas reitillään, johon kuului tuolloin myös Maarianhamina.

Elokuussa 1912 Neckenä kohtasi omituinen merionnettomuus Maarianhaminassa.

Wårdössä laiturilta otettiin sekä matkustajia että lastia, mutta kun piti jatkaa matkaa huomattiin että laivalla ei enää ollut propellia koska propellin akseli oli katkennut. (Uusi Aura 31.08.1912)

Necken oli taas karilla kesäkuussa 1914.

Höyrylaiva Necken klo 4 aikaan aamulla oli ajanut karille Lindholmennin lähellä matkalla Taalintehtaalta Turkuun. Vuoto, jonka laiva sai, ei kuitenkaan ollut kovin (Helsingin Sanomat 29.06.1914)

Ensimmäisen maailmansodan ajan Necken toimi lastihöyrylaivana. Onnettomuuksilta ei sinäkään aikana välttytty. Marraskuussa 1915 Necken ajoi karille ja elokuussa 1916 hinaaja "Varkaus" törmäsi Neckenin keulaan. (Uusi Suometar 25.08.1916)

Necken myytiin joulukuussa 1918 Höyrylaiva O.Y. Kuusistolle. Laiva korjattiin ja uusittiin perinpohjaisesti talven 1918-1919 aikana. Laivan nimi vaihtui uuden omistajan myötä "Kustaviksi". (Lalli 19.06.1919)

Toukokuussa 1921 laiva oli ottanut liikaa lastia matkallaan Helsingistä Turkuun ja oli vähällä kaatua Inkoon Barösundissa.

Höyrylaiva Kustavi kaatui ja upposi Hangon sataman edustalla 5.11.1921.

Syynä onnettomuuteen oli ankara myrsky ja kansilastin liikkuminen. Onnettomuudessa menehtyi 28 henkilöä, joista mukana oli myös liiton jäsenet turkulaiset koneenkäyttäjät A. Flood, ja J. Lehto. Kaksi matkustajaa onnistui pelastumaan uppovasta aluksesta.

Laivan kapteeni oli tuomittu 20 päivän vankeusrangaistukseen tai 600 markan sakkoihin vain kuukautta ennen kohtalokasta onnettomuutta – vieläpä täsmälleen samasta syystä kuin mistä onnettomuus syntyi. Lasti oli huonosti kiinnitetty. Höyrylaiva Kustavin onnettomuustutkintaa suoritti merenkulkuhallitus, vaikka se tulkittiin monissa piireissä asianosaiseksi turmassa, sillä merenkuluntarkastajat olivat hyväksyneet aluksen rannikkoliikenteeseen. Höyrylaiva Kustavin (ent. Necken) hylky makaa yhä edelleenkin merenpohjassa Hangon sataman edustalla. ■

Lähde: <https://www.inkoo.info/l/hoyrylaiva-necken-kustavi/KristinLauharo>

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

ABB Turbo Hero
Mike Kautsky



Turboahтимien korjaus ja huolto

ABB Oy, Turbocharging
Lyhtytie 20
00750 Helsinki

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

ABB



Bild: <https://valkealaivat.blogspot.com/2019/11/siljan-turun-laivat-ms-botnia.html>

November månads sjö haverier; 53 år sedan en av Finlands värsta sjöolyckor

Torsdagen den 28 november 1968, för ca 53 år sedan, kolliderade M/S Ilmatar och M/S Botnia intill Stora Gottholm mellan Långnäs och Föglö i den åländska skärgården. Sex personer avled i olyckan som är den värsta hittills i färjtrafiken mellan Finland-Åland-Sverige. Båda fartygen hörde till den tidens allra modernaste; Ilmatar byggdes 1964 för Finska Ångfartygs Ab och Botnia 1967 för Ab Siljarederiet. M/S Botnia avgick från Åbo klockan 22 på onsdagskvällen med 117 passagerare och 85 besättningsmän. På bildäcket stod såväl långtradare och personbilar. M/S Ilmatar lämnade Skeppsbron på onsdagskvällen med 177 passagerare och ett inte känt antal besättningsmän för att som brukligt köra till Åbo. Mitt i den mörka novembernatten möttes fartygen tidigt på torsdagsmorgonen i faret mellan Långnäs och Föglö, ett även då extremt hårt trafikerat trafikområde. Det var dimmigt och Ilmatar hade sänkt hastigheten till åtta knop medan Botnia höll normal marschfart, mellan 16 och 18 knop. Inför passagen av Stocksund var båda fartygens bryggor i kontakt med varandra via VHF, som vanligt. Ilmatar lät också mistluren ljuda med två minuters intervaller medan Botnia var tyst.

Exakt vad som sedan hände och varför är inte så lätt att veta men Ilmatar körde rätt in i Botnias styrbordssida och rev upp en 35 meter lång reva i fartyget, från bildäck upp till bryggvingen. Tre personer som låg i sina hytter dog omedelbart. Efter kollisionen kunde Ilmatar med krossad för men annars intakt under vattenlinjen försiktigt fortsätta för egen maskin till Åbo medan Botnia gick i nödhavn till Långnäs, som 1965 hade öppnats för att vara en led i trafiken mellan Finland och Sverige. I Långnäs väntade ambulans på att föra ytterligare olycksoffer till sjukhuset i Mariehamn. En av dem dog längs vägen och ytterligare två senare på sjukhus. Sammanlagt omkom sex personer ombord på Botnia medan sju skadades svårt. Ombord på Ilmatar klarade sig alla så gott som oskadda, med undantag av enstaka skärsår och mindre blessyrer. Ombord på Botnia fanns inga båtar. För att bära av sar-

gade och skadade människor tvingades man använda dörrar som slets loss från inredningen.

Själva olyckan utreddes av Sjöfartens haverikommission som handels- och industriministeriet i Finland tillsatte för första gången. Efter flera månader av utredningsarbete mynnade det hela ut i att det saknades fel eller brister i navigationsutrustning och maskin. Likaså var besättningens behörighetspapper i skick. Någon sjöförklaring blev aldrig aktuell då kommissionens rapport ansågs fullödlig. Kostnaderna för hela olyckan delades lika mellan de två parterna Siljarederiet och FÅA.

Senare stod det klart att olyckan med stor sannolikhet var ett resultat av den mänskliga faktorn. Linjelotsen ombord på Botnia hade angivit färdkursen 180 grader då den borde varit 193,5 grader när man nådde Fingrundet-linjen. Befälhavaren noterade aldrig den felaktiga kursangivelsen som om inte kollisionen ägt rum hade fört fartyget rätt upp på grund.

Det har i efterhand också klarnat att hanteringen av radarutrustningen var bristfällig. Överlag fanns luckor i hur kommunikationen sköttes, till exempel tog det tjugo minuter efter olyckan innan Kustradion/Mariehamn Radio underrättades om vad som hänt.

Befälhavaren på Botnia dömdes till böter efter att åklagarenheten i Åbo gripit in. Åtalet baserades på att mistluren inte användes, att man försummat hålla tillräcklig utkik och inte minskat hastigheten på grund av de rådande förhållandena.

Ilmatar fortsatte trafikera över stora delar av världen fram till 2012 då hon högs upp i Dominikanska republiken. Botnia slutade sina dagar 2008 utanför den marockanska kusten där hon först grundstötte och sedan förklarades förlorad.

På den här länken från Yle-arkivet kan man se filmsnuttar från den dramatiska olyckan, intervjuer med passagerare och befäl och så vidare. ■

Källa: <https://www.sjofart.ax/nyheter/50-ar-sedan-varsta-sjoolyckan/>



The Wreck of the Edmund Fitzgerald

*The legend lives on from the Chippena on down
Of the big lake they called 'Gitche gumei'
The lake, it is said never gives up her dead
When the skies of November turn gloomy
With a load of iron ore twenty-six thousand tons more
Than the Edmund Fitzgerald weighed empty
That good ship and crew was a bone to be chewed
When the gales of November came early*



November månads fartygsolyckor

Marraskuun Merionnettomuudet

Edmond Fitzgerald oli 222,2 metrin pituinen Suurten järvien liikenteeseen tarkoitettu, kantavuudeltaan 23 000 tonnin bulk-rahtialus. Aluksen suurta ruumaa peitti kaikkiaan 21 kahdeksan millimetrin teräksestä valmistettua vesitiivistä luukkua, joista jokainen oli mitoiltaan 3,53 x 16,5 metriä. Kun alus valmistui vuonna 1958, se oli suurin koskaan Suurilla järvillä purjehtinut alus. Vertailun vuoksi on mainittava, että nykyaikaiset Suurten järvien rahtilaivat ovat 305 metrin pituisia ja 32 metrin levyisiä, kantavuudeltaan jopa 46 000 tonnin aluksia. Alun perin Fitzgeraldin höyrykattilat olivat hiilipolttoisia, mutta ne muutettiin öljypolttoisiksi talven 1971–1972 aikana.

SS Edmund Fitzgerald lähti 26 116 tonnin rautamalmilastissa Superiorista Wisconsinista 9. marraskuuta 1975 kohti Detroitia Michiganissa. Alus ylitti Yläjärveä noin 13 solmun (24 km/h) nopeudella kohdattaen rajun syysmyrskyn. Myrsky raivosi yli 32 metrin sekuntinopeudella, ja aallot löivät jopa yli kymmenen metrin korkuisina. Toinen rahtialus, **Arthur M. Anderson**, seurasi Fitzgeraldia jonkin matkan päässä. Myrskyn vuoksi molemmat laivat hakeutuivat etsimään suojaisampia vesiä lähempää Kanadan rannikkoa.

Marraskuun kymmenennen päivän iltapäivänä Fitzgerald ilmoitti kallistumasta ja että alus oli kärsinyt jonkin verran vaurioita. Muun muassa aluksen tutka-antenni oli kadonnut myrskyssä. Mikään ei kuitenkaan viitannut vakaviin ongelmiin. Fitzgerald hiljensi nopeutta päästäkseen Andersonin tutkan kantamatkan sisäpuolelle, ja jonkin aikaa perässä tullut Anderson ilmoitti radioitse tutkatietoja Fitzgeraldille opastaen tätä kohti suojaisampaa Whitefish Baytä.

Vain muutamia minuutteja myöhemmin alus yhtäkkiä katosi Andersonin tutkaruudulta, eikä minkäänlaista hätäviestiä koskaan lähetetty.

Höyrylaiva SS Edmund Fitzgerald katosi miehistöineen syysmyrskyssä Yläjärvellä 10. marraskuuta 1975. Aluksen 29-henkinen miehistö menetti onnettomuudessa henkensä ja hylky lepäi Yläjärven pohjassa 162 metrin syvyydessä Kanadan aluevesillä. Aluksen konemiehistöön kuului konemestari ja neljä apulaiskonemiä. Myöhemmin Gordon Lightfootin säveltämä balladi "The Wreck of the Edmund Fitzgerald" teki tapauksesta yksi maailman tunnetuimmista merionnettomuuksista. ■

Den 10 november 1975 sjönk det amerikanska lastfartyget **SS Edmund Fitzgerald** på Lake Superior med förlusten av hela besättningen på 29 man. I besättningen ingick en maskinmästare och fyra hjälpmaskinister. När fartyget sjösattes år 1958 var hon Nordamerikas största fartyg Stora sjöarna.

Med en full last med malm pellets inledde fartyget sin olyckliga resa från Superior, Wisconsin, nära Duluth, på eftermiddagen den 9 november 1975 med avsikt att transportera lasten till ett stålverk nära Detroit. Vid gryningen följande dag var skyarna svarta, och orkanstyrka mättes i vindbyarna. Mindre fartyg låg och kurade i skyddad hamn längst kusten, bara de största fraktfartygen ångade vidare. Edmund Fitzgerald och ett taconifraktfartyg, **SS Arthur M. Anderson** fångades upp i en allvarlig storm på Lake Superior, med vågor upp till 11 meter höga. Fitzgeralds två radaranläggningar ut, och snart meddelade kaptenen att fartyget hade slagsida åt styrbord och tog in vatten. Ingenting indikerade dock att situationen var bortom kontroll, pumparna gick för fullt, och fartyget fortsatte söderöver längs med den kanadensiska kusten under assistans från Andersons radarövervakning. Kort därefter slogs Andersons radar tillfälligt ut i ett kraftigt snöfall. När vädret klarnade och radarn kom tillbaka ökade sikten betydligt, och man kunde se lanternorna i mörkret på fartyg långt över tjugotalet kilometer bort, men mellan dem och Anderson syntes ingenting; SS Edmund Fitzgerald var försvunnet.

Den exakta orsaken till sjunken är fortfarande okänd, även om många böcker, studier och expeditioner har undersökt det. Edmund Fitzgerald kan ha blivit översvämmad, drabbats av strukturell eller skador på ovansidan, upplevt gräva, eller drabbats av en kombination av dessa.

Katastrofen är en av de mest kända i sjöfartens historia. Gordon Lightfoot gjorde det till föremålet för hans hitlåt från 1976. Trots att balladen är över sex minuter lång, saknar refräng, och återger en relativt detaljerad berättelse kom Lightfoots sång att klättra högt på listorna: etta på kanadensiska RPM och tvåa på Billboard i USA när den släpptes i augusti 1976. Med tiden har sången blivit en hymn för att minnas inte bara Fitzgeralds besättning utan alla de sjömän som följt sina fartyg ner i de stora sjöarnas djup. ■

Källa: https://sv.wikiqube.net/wiki/SS_Edmund_Fitzgerald och <http://www.internationalen.se/2018/11/borta-med-vinden-och-vagorna-edmund-fitzgeralds-undergang/>



Työehtosopimusten rajariitojen ratkaisut etenevät

Työministeri Tuula Haataisen tilaamassa selvityksessä on tunnistettu syitä ja mahdollisia ratkaisutapoja rajariitoihin, jotka liittyvät työehtosopimuksiin. Tavoitteena on säilyttää työrauha sekä ehkäistä ja ratkaista riitoja työmarkkinoilla. Selvityshenkilöt ehdottavat muun muassa uutta vapaaehtoista sovittelumenettelyä. Ehdotusten valmistelu jatkuu kolmikantaisessa työryhmässä.

Rajariidoilla tarkoitetaan riitoja, joissa työnantaja ja työntekijäpuoli ovat eri mieltä siitä, mitä työehtosopimusta työnantajan teettämään työhön pitäisi soveltaa.

Selvityksen mukaan rajariitoja syntyy, kun

- sovellettavaksi voi tulla useampia työehtosopimuksia
- työnantajaa vaaditaan sitoutumaan uuteen työehtosopimukseen
- työnantaja järjestäytyy uudelleen
- ammattiliitot yhdistyvät tai muuttavat järjestöpoliittisia tavoitteitaan tai
- työmarkkinat ovat muutoin murroksessa.

Rajariitojen syitä selvitettiin haastattele-malla työmarkkinoiden toimijoita. Selvi-tyksen tekivät varatuomari, oikeustieteen kandidaatti **Minna Etu-Seppälä** ja oikeus-tieteen kandidaatti **Simo Zitting**.

– Kiitän selvityshenkilöitä perinpohjai-sesta työstä ja konkreettisista ehdotuksista. Tästä on hyvä jatkaa valmistelua. Tavoit-teemme on kunnianhimoinen, mutta saa-

lutettavissa: tarjota entistä paremmat kei-not ehkäistä ja ratkaista rajariitoja, työmi-nisteri **Tuula Haatainen** sanoo.

Vapaaehtoiselle sovittelulle ja osapuolten kuulemiselle isompi rooli

Selvityshenkilöiden ehdotukset voi jakaa kolmeen ryhmään.

Ensimmäiset ehdotukset liittyvät työrii-tojen sovittelujärjestelmän kehittämiseen ja valtakunnansovittelijan tehtäviin. Sel-vityshenkilöt esittävät muun muassa, että työtaisteluilmoitukseen perustuvan sovitte-lun rinnalle luotaisiin vapaaehtoinen sovit-telu. Se koskisi työehtosopimusten rajarii-toja ja muita työriitoja. Valtakunnansovit-telijalla olisi velvollisuus ryhtyä sovitteluun osapuolen tai osapuolten pyynnöstä myös tilanteissa, joissa työriitaan ei liity työtaiste-lun uhkaa tai sellaisen vaaraa.

Toiseksi selvityshenkilöt esittävät muu-toksia kuulemismenettelyyn työtuomio-istuimessa. Ehdotuksen mukaan lainsää-däntöä tulisi muuttaa siten, että jos oikeu-denkäynnin kuluessa esitetään vaatimuksia muun kuin kanteessa mainitun työehtoso-

pimuksen soveltamisesta, kyseisen työehto-sopimuksen osapuolille varataan mahdolli-suus tulla kuulluksi asiassa.

Kolmanneksi selvityshenkilöt ehdotta-vat, että niin sanottua järjestöehdon käyt-töä selkiinnyttäisiin tes-rajariitoihin kyt-keytyvien työrauhahäiriöiden ehkäisemi-seksi. Järjestöehdolla voidaan rajoittaa työ-ehtosopimuksen tai sen osan soveltamista vain sopimuksen osapuolena olevan järjes-tön jäseniin.

Uusi kolmikantainen työryhmä jatkaa ehdotusten valmistelua

Työministeri Haatainen asettaa uuden kol-mikantaisen työryhmän valmistelemaan selvityshenkilöiden esityksiä.

– Konkreettisten esitysten pohjalta on hyvä jatkaa ehdotusten työstämistä työmark-kinajärjestöjen kanssa, erityisesti järjestöeh-don käytön selkeytys vaatii vielä yhteistä pa-neutumista, ministeri Haatainen sanoo. ■

Lisätiedot:

työministerin erityisavustaja Iiris Niinikoski
p. 0295 047 372



Kuva Sebastian-Herrmann

Lösningarna i gränstvister i anslutning till kollektivavtal framskrider

I en utredning som arbetsminister Tuula Haatainen beställt har man identifierat orsaker och möjliga sätt att lösa gränstvister i anslutning till kollektivavtal. Målet är att bevara arbetsfreden samt förebygga och lösa konflikter på arbetsmarknaden. Utredarna föreslår bland annat ett nytt frivilligt medlingsförfarande. Förslagen bereds vidare i en arbetsgrupp på trepartsbasis.

Med gränstvister avses tvister där arbetsgivaren och arbetstagsidan är oeniga om vilket kollektivavtal som ska tillämpas på det arbete som arbetsgivaren låter utföra.

Enligt utredningen uppstår gränstvister när

- flera kollektivavtal kan bli tillämpliga
- arbetsgivare måste förbinda sig till ett nytt kollektivavtal
- arbetsgivaren omorganiserar sig
- fackföreningarna förenar eller ändrar sina organisationspolitiska mål eller
- arbetsmarknaden genomgår andra omvälvningar.

Orsakerna till gränstvister utreddes genom intervjuer med arbetsmarknadsaktörer. Utredningen gjordes av vicehäradshövding, juris kandidat **Minna Etu-Seppälä** och juris kandidat **Simo Zitting**.

– Jag tackar utredarna för deras grundliga arbete och för deras konkreta förslag. Detta utgör en god grund för fortsatt beredning. Vårt mål är ambitiöst, men det går att nå: att erbjuda allt bättre metoder för

att förebygga och lösa gränstvister, säger arbetsminister **Tuula Haatainen**.

Frivillig medling och samråd med parterna får en större roll

Utredarnas förslag kan delas in i tre grupper.

De första förslagen hänför sig till utvecklandet av systemet för medling i arbetstvister och riksförlikningsmannens uppgifter. Utredarna föreslår bland annat att det vid sidan av medling som baserar sig på anmälan om arbetskonflikt skapas en frivillig medling. Den ska gälla gränstvister i kollektivavtal och andra arbetstvister. Riksförlikningsmannen är skyldig att på begäran av en part eller parter inleda medling också i situationer där arbetstvisten inte medför hot om eller risk för arbetskonflikt.

För det andra föreslår utredarna ändringar i förfarandet för hörande vid arbetsdomstolen. Enligt förslaget borde lagstiftningen ändras så att om det under rättegången framförs krav på tillämpning av något annat kollektivavtal än det som nämns i talan, ska parterna i kollektivav-

talet ges möjlighet att bli hörda i ärendet.

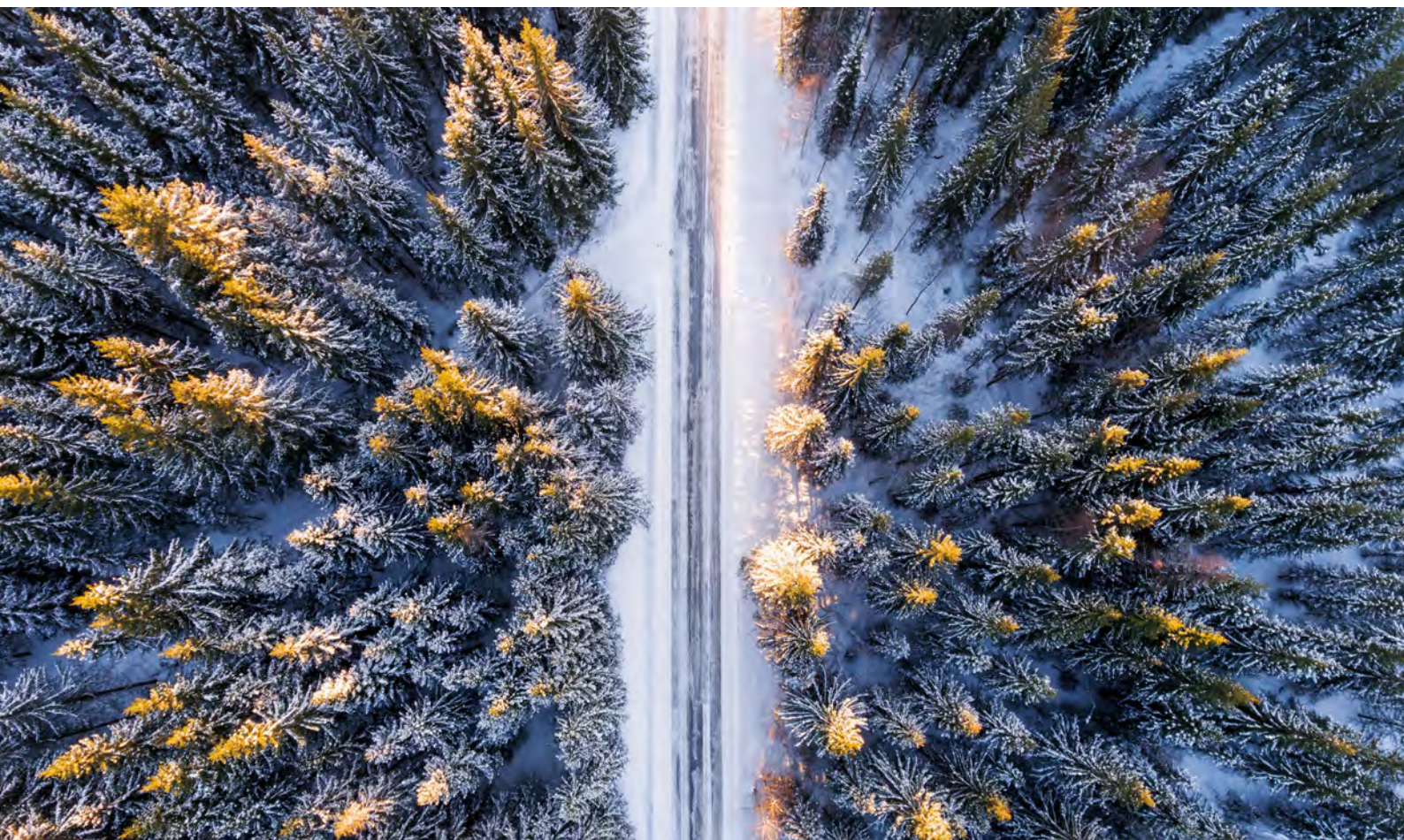
För det tredje föreslår utredarna att användningen av det så kallade organisationsvillkoret förtydligas i syfte att förebygga störningar i arbetsron i anslutning till kollektivavtalsgränstvister. Genom organisationsvillkoret kan tillämpningen av kollektivavtalet eller en del av det begränsas endast till medlemmar i en organisation som är part i avtalet.

En ny arbetsgrupp på trepartsbasis fortsätter beredningen av förslagen

Arbetsminister Haatainen tillsätter en ny arbetsgrupp på trepartsbasis för att bereda utredarnas förslag.

– Det är bra att fortsätta med bearbetningen av förslagen utifrån konkreta framtällningar tillsammans med arbetsmarknadsorganisationerna. Förtydligandet av användningen av organisationsvillkoret kräver ytterligare gemensamma satsningar, säger minister Haatainen. ■

Ytterligare information: **Iiris Niinikoski**
arbetsministerns specialmedarbetare
tfn 0295 047 372



SUOMALAINEN SISU

– itsenäisyytemme salaisuus

Joulukuussa koko Suomi juhlii itsenäisyyttämme, joka on saavutettu isoisiemme sisun ansiosta. Sisu ja sauna ovat niin suomalaisia sanoja, joille ei edes löydy englanninkielistä vastinetta, niin suomalaisia nämä ovat. Pysähdy kanssamme pohtimaan, mitä on suomalainen sisu ja poimi myös talteen jouluisen piparkakku-fudgen resepti.

Käsitys sisusta syntyi Suomen itsenäistymisen aikoihin, kun tarvittiin jotakin, jonka avulla uutta kansakuntaa voitiin määritellä. Sisu on sinnikkyyttä, pelottomuutta, periksiantamattomuutta sekä lähimmäisenrakkautta ja nöyryyttäkin. Sisun avulla selvisimme myös talvisodasta ja sillä selitetään menestystämme eri urheilulajeissa. Sisu on osa suomalaista kansallisidentiteettiä.

Nykyään puhutaan resilienssistä, tietyntyyppisestä henkisestä joustavuudesta ja palautumiskyvystä, jota varsinkin koronan aikaan on vaadittu ihmisiltä paljon. Sisukkuus on myös resilienssiä, kykyä selvitä muutoksista, joustaa

ja jaksaa yrittää asioita, jotka saattavat tuntua jopa mahdottomilta. Sisua viimeiset pari vuotta ovatkin koko maailmalta vaatineet. Onneksi tänä jouluna saamme hiljentyä joulun viettoon normaalisti kuin viime vuonna, kiitos rokotusten.

MITÄ SISU TARKOITTAÄ?

Kaikki suomalaiset tietävät sanan sisu, mutta mitä se oikeastaan tarkoittaa? Wikipedian mukaan sisu on ”sitkeää, hellittämätöntä tahdonvoimaa, sinnikkyyttä, lannistumattomuutta.” Oma sisukkuutensa voi kasvattaa ja kehittää, se on osaksi opittua ja osaksi perinnöllistäkin.

Sisu on niin uniikki asia, että sitä on tutkittu yliopistotasollakin. Maailman ensimmäinen sisututkija on suomalainen Emilia Lahti. Lahti kuvaa sisua seuraavin sanavalinoin: ”Kiteytän sisun ytimelliseksi elämänvoimaksi. Se on sisäämme rakennettua, somaattista – kuin mielenlujuuden kehollinen vastine. Sisu viittaa siihen hetkeen, kun tuntuu ettei jäljellä ole enää mitään mistä ammentaa. Se ilmenee oman elämänvoiman viimeiseltä tuntuvalta mittapisteellä. Sisu on se, mitä siinä hetkessä tapahtuu. Sisu ei ole jotain mikä on hukassa vaan se on jokaisessa ihmisessä asuva voimavara. Me saatamme tosin unohtaa, että meillä on sisua.”

SISUKKUUS ON SAMAA AIKAA ROHKEUTTA JA LEMPEYTTÄ

Sisukkuus ei siis ole suuria tekoja ja isoja voittoja. Se on enemmänkin sinnikkyyttä yrittää uudelleen, vaikei jaksaisi. Sisu on se ääni, joka käskee koittamaan vielä kerran, mutta silti olemaan armollinen itselle ja hyväksymään oman haavoittuvuutensa.

Rohkeat päätökset ja tarpeeksi suuret tavoitteet vaativat sisua. Silti sisukkuus on myös rohkeutta ottaa apua muilta vastaan. Sisu siis ilmenee meissä jokaisessa eri tavoin, kuitenkin se kiteytyy siihen, että ymmärtää kaikkien esteiden olevan ylitettävissä.

PAHA SISU

Sisu antaa voimaa yrittää uudelleen, mutta se ei ole jääräpäisyyttä. Joskus sisukkuus voi kääntyä itseään vastaan, kun unohdetaan lempeys itseä kohtaan tai se, että apua voi ottaa vastaan. Pahimmillaan sisu voi siis johtaa haitallisiin toimintamalleihin, kun asetetaan itselle tai muille liian suuria haasteita tai ei myönnetä olevamme väärässä.

Pahasta sisusta puhuttaessa puhutaan tietynlaisesta häijystä ja kiihkaasta luonteesta. Pahansuiset luonteenpiirteet ovat äksyt, häijyt, kiukutiset, uppiniskaiset ja itsepintaiset ominaisuudet. Kuitenkin pääosin, kun sisusta puhutaan, puhutaan siitä positiivisessa mielessä.

SISU JA HYVINVOINTI

Sisu on merkittävä voimavara, se tuo tyytyväisyyttä elämään. Sisupiirteiden yhteys mielenterveyteen liittyviin muuttujiin on selkeä. Sisukkuus on palauttava voimavara stressaavien jaksoiden jälkeen ja se on yhteydessä psyykkiseen ja fyysiseen kestävyyskykyyn sekä kuntoon.

Kyky kuunnella itseään, olla itselleen rehellinen ja armollinen on sisukkuutta. Vastoinikäymisten jälkeen ylösnouseminen uudelleen ja pettymysten sietokyky tekee ihmisen onnelliseksi ja vaikuttaa hyvinvointiin – sisu tekee siis myös onnelliseksi. Ehkä siksi suomalaiset ovat maailman onnellisin kansa?

TUNNISTA OMAT SISUPIIRTEES

Sisukkuuteen liittyy tiettyjä olennaisia piirteitä. Sisukkaat ihmiset näkevät vaivaa asioiden eteen, menevät mukavuusalueensa ulkopuolelle – ja nauttivat siitä. Sisukkaat ihmiset asettavat itselleen tavoitteita ja ovat valmiita tekemään työtä ja näkemään vaivaa näitä asioita saavuttaakseen, vaikka pikkuhiljaa, kunhan suunta on oikea. Suomalainen sisu on henkistä vahvuutta kestää vastoinikäymisiä, hyväksyä asiat sellaisina kuin ne ovat ja päästä niistä yli. Vaikka sisukkuus onkin vahvuutta, se on myös herkkyyttä. Sisukas ihminen ei ole yksin sinnittelevä ihminen, vaan yhteistyön merkityksen ymmärtävä ihminen. Tunnistitko itsessäsi näitä piirteitä?

Omaa sisukkuuttaan voi myös kehittää. Itseään voi säännöllisesti viettää oman mukavuusalueensa ulkopuolelle. Itselleen voi asettaa korkeita tavoitteita, matkalla voi epäonnistua, mutta niistä ei pidä lannistua. Myös osatavoitteita voi asettaa, jottei into lopahda kesken. Apua voi myös opetella pyytämään, ei ole heikkoutta myöntää tarvitsevan muuta, eihän sodanjälkeistä Suomeakaan kukaan yksin rakentanut, vaan se tehtiin yhdessä. Rauhallista joulunaikaa jokaiselle! ■

Kirjoittanut: **Sirpa Toljander**

Kuvat: Pixabay



JOULUINEN PIPARKAKKU-FUDGE

Mikäli olet konvehtien ja piparkakun ystävä, rakastat tätä piparkaku-fudgea! Halutessasi voit ripotella päälle vielä kokonaisia taateleita.



AINEKSET:

1,5 dl kuohukermaa
1,5 dl sokeria
2 tl piparkakkumaustetta

1 dl siirappia
100 g leivontasuklaata
50 g voita
taateleita halutessasi

OHJE:

1. Kiehauta kuohukermä, sokeri ja siirappi kattilassa varovasti. Anna kiehua, kunnes sokeri on sulanut.
2. Sekoita koko ajan kevyesti, ettei seos pala pohjasta, anna keittyä, kunnes seos alkaa saostua. Sopivan koostumuksen voit testata tiputtamalla pari pisaraa kylmään veteen. Jos pisara jäähmettyy vedessä, seos on valmista.
3. Pilko suklaa paloiksi ja leikkaa voi kuutioiksi. Lisää seokseen piparkakkumauste, voi ja suklaa. Sekoita näitä, kunnes voi ja suklaa sulavat.
4. Kaada seos vuolalle, jossa on leivinpapereita ja anna vetäytyä ja jäähtyä.
5. Kun fudge on jäähtynyt, leikkaa se paloiksi. Säilytä viileässä.

Satakunnan ammattikorkeakoulun koneverstaalla sorvataan tulevaisuutta

Ihmiset jaetaan kolmeen ryhmään. Ryhmään yksi kuuluvat ne, jotka tietävät tietävän, ryhmään kaksi puolestaan ne, jotka tietävät tietämättömyydestään. Viimeisimpänä ryhmään kolme kuuluvat taas ne, jotka eivät tiedä, etteivät tiedä. Merenkulun koulutuksessa jaetaan kaikkien liikenteenalojen tuskia; epätietoisuus siitä, mitä tulevaisuudessa tarvitaan, se tietää.

Satakunnan ammattikorkeakoulu (SAMK) on IAMU:n (International Association of Maritime Universities) aktiivisena jäsenenä osallistunut Global Maritime Professional (GMP)-opetuskäsitteistön laadintaan. Tehtävä ei ole ollut helpoimmasta päästä, sillä jo yleisesti tiedetyt autonomisen merenkulun eri asteita soveltavan merenkulun määrittely on sääntelyssään, puhumattakaan osaamistasovaatimuksista, valkoinen paperi. GMP pyrkii kansainvälisessä yhteistyössä eri alojen ammattilaisiin tukeutuen ymmärtämään tulevaisuuden merenkulkijoiden osaamistasovaatimuksia ja opetuskokonaisuuksien välisiä painotuksia ajankäyttöineen.

Alukset ovat jo nykyiselläänkin mutkikkaiden teknisten järjestelmien kyllästämiä. Noiden järjestelmien saumaton keskinäinen toiminta on turvallisuuden perusvaatimus. Eri laitetoimittajat tukeutuvat toimilaitteidensa käytössä lukemattomiin eri toiminnanohjausjärjestelmiin, joiden tulisi toimivassa aluksessa laulaa samalla nuotilla. Huolimatta jaetusta tahtotilasta tekniikan voimannäytteet eivät aina käyttöönottovaiheessa tahdo laulaa

edes samaa kappaletta, nuotista puhumattakaan. Vaikka onkin selvää, että autonomin merenkulku kaikkine siihen liittyvine sovelluksineen vaatii tutkimusta ja panostuksia, on haasteita löydettävissä nykyisyydessäkin. Alusten toiminnan varmistaminen olisi osajärjestelmien välistä vuoropuhelua päästävä testaamaan jo ennen asennusvaihetta. Siiloutunut toimitusketju indikoi systeemitoteuttamista kokonaisuutena, jossa kokonaisuus on enemmän kuin osiensa summa. Siksi yksittäisen laitteen toiminta ei merkitse toimivuutta osana lopullisen käyttötarkoituksensa kontekstia. Monimutkaisessa järjestelmässä jokainen osa toimii aiotusti, mutta kokonaisuutena järjestelmä voi silti epäonnistua.

Mirabilis- hankkeen lopputuotoksena kehitetty merenkulun insinöörin kaksoistutkinto on Namibia University of Science and Technology:n (NUST) ja Satakunnan ammattikorkeakoulun yhteinen voimannäyttö. Hanke päättyi maaliskuussa 2020 ja ensi tammikuussa Namibiasta saapuu 16 opiskelijan ryhmä Raumalle osana uutta opintopolkua. SAMK:ssa ulkomaalaiset kaksoistutkinto-opiskelijat suorittavat laajan skaalan STCW-aineita ja luonnontieteitä. Valmistuttuaan opiskelijoilla on taskussaan meri-insinöörin tutkinto Suomesta ja insinöörin tutkinto Namibiasta.

Euro-ZA- ERASMUS + projektissa Nelson Mandela Yliopisto Etelä-Afrikasta koordinoi kolmen eurooppalaisen ja kolmen etelä-afrikkalaisen yliopiston / korkeakoulun kanssa

merenkulunkoulutuksen kehittämishanketta. Hankkeessa kehitetään merenkulun opetus-suunnitelmia, oppimisprosesseja sekä opetus- ja oppimisvälineitä kuten merenkulun simulaattoreita.



Traficom, SAMK:in ja NUST:in edustajat Namibian merenkulun insinöörien koulutusohjelman auditoimissa vuonna 2019. Kuva: Satakunnan ammattikorkeakoulu

Tulevaisuus nähdään Satakunnan ammattikorkeakoulussa laivanrakentajien tavoin osiensa summaa suurempana. Monimutkaisuus ja kehittyvät järjestelmät asettavat haasteita ja tulevaisuus vilisee kysymyksiä vailla vastauksia. SAMK puurttaa töitä osana meriklusteria osataksemme kysyä oikeat kysymykset myös tulevaisuudessa. ■

Infotillfälle hölls för maskin- och elektroteknik studeranden vid Högskolan på Åland



Bild <https://www.alandsidningen.ax/nyheter/mariebad>

Tillsammans med representanter från Ålands Energi- och Sjöfartstekniska förening höll vi igen ett infotillfälle i Mariehamn för dem som vid Högskolan på Åland studerar för att arbeta som maskin- eller elmästare. Enligt populär gammal tradition hölls informationstillfället i Mariebad varefter gemensam samvaro hölls i relaxavdelningen med

mat och dryck. Denna gång deltog 14 studeranden som fick information om bl.a. förbundets medlemsförmåner och branschens lönenivåer och andra aktuella ärenden. Vi riktar ett stort tack till Albin Sjögren som igen samlade ihop sina studiekollegor till vår sammankomst! ■



Kerhon puheenjohtaja Jouko Pettinen (kuvassa vasemalla) kävi kokouksessa läpi kerhon asioita.

KULTAMERKKIKERHON vuosikokous pidettiin Aurora Botnia -aluksella 9.10.2021

Liiton kultamerkkikerho, joka on perustettu vuonna 1992 piti vuosikokouksensa Wasaline varustamon upouudessa Aurora Botnia aluksella. Liiton kultainen ansiomerkki myöntää liittohallitus yhdistysten lähettämien anomusten perusteella. Yhdistyksen esittämän jäsenen tulee olla erittäin ansioitunut henkilö, aktiiviyöelämän jättänyt, konemestarikunnan etujen valvontaan osallistunut sekä lisäksi yhdistyksen kunniajäsen. Ansiomerkin saaneiden henkilöiden elossa oleva lukumäärä saa nousta korkeintaan kolmekymmentä (30) kerrallaan.



Kerhon uudet jäsenet Hannu Orshti ja Kimmo Kojamo sekä Kari Aulavaara (ei paikalla) toivottiin lämpimästi tervetulleiksi mukaan kerhon toimintaan. Kuvassa keskellä liiton puheenjohtaja Pertti Roti

Kuva Jukka Lehtinen



Kerhon jäsenet tutustuivat tarkasti Aurora Botnian konehuoneeseen

Suurkiitokset liiton jäsenelle Kalle Salmiselle ja konepäällikkö Mats-Peter Långkvist (kuvassa keskellä) erittäin mielenkiintoisesta konehuone vierailusta.

Vuosikokoukseen osallistuivat tänä vuonna Amper Kyösti, Angerman Reima, Auromaa Markku, Kilpeläinen Pauli, Kilpeläinen Eero, Kojamo Kimmo, Lehtinen Jukka, Nupponen Martti, Onnela Markku, Orshti Hannu, Pettinen Jouko, Savikko Pekka, Tirkkonen Heikki, Wikström Leif sekä Pertti Roti & Robert Nyman



På bilden från vänster; föreningens ordförande Tage Johansson, viceordförande Jan-Erik Söderholm samt sekreterare Berndt Karlsson

PARGAS MASKINBEFÄLSFÖRENING HÖLL SITT HÖSTMÖTE

Höstmötet hölls i den trevliga restaurangen Kajutan i Pargas centrum. I mötet deltog 11 personer samt förbundets verksamhetsledare som informerade om aktuella ärenden. Vid mötet hyllades föreningens mångåriga (över 20 år) sekreterare Berndt Karlsson som fyllt 70 år.



Pohjoismaiden Konemestariyhdistysten syyskokous

pidettiin 1.1.2021 Reykjavikissa. Mukana liiton asiantuntijat Joachim Alatalo ja Riku Muurinen

Nordiska Maskinbefälsfederationens höstmöte

hölls den 1.11.2021 i Reykjavik. Förbundets sakkunniga Joachim Alatalo och Riku Muurinen deltog.

Vaasan Konemestariyhdistys ry. 110 vuotta



Tanssiravintolan puolella vihdyttiin hyvin. Kuvassa Timo Leppäkorpi, Kari Uus-Leponiemi ja Keijo Laitinen.



Veteraaniryhmässä muisteltiin voimalaitostoimintaa 60-luvulta tähän päivään. Kuvassa Pekka Kaijankangas ja Heikki Sikanen.

Vaasan Konemestariyhdistys perustettiin vuonna 1911. Kulunut vuosi on siis yhdistyksemme 110-vuotisjuhlavuosi.

Merkkipäiväjuhlallisuuksia alettiin suunnitella jo pari vuotta sitten, mutta samoihin aikoihin levisi maailmalle pandemia, joka lopetti kaikenlaisen sosiaalisen toiminnan ja pakotti ihmisen enimmäkseen omiin oloihinsa. Kesällä 2020 näytti hetken jo siltä, että tauti on laantumassa, kunnes se syksyn tulen taas levisi uudelleen. Juhlien järjestäminen näytti siirtyvän hamaan tulevaisuuteen. Juhlat haluttiin kuitenkin mahdollisuuksien mukaan järjestää ajallaan ja kun koronamääräykset antoivat hieman myötä, päätettiin juhlat pitää pienimuotoisesti perhepiirissä.

Syksyllä liikennöinnin Pohjanlahdella, Vaasa-Uumaja välillä aloittanut Aurora Botnia valikoitui itsestään selväksi juhla- paikaksi. Kun kyse oli konemestareiden juhlasta, oli tietenkin tarkoituksena tutustua laivan konehuoneeseen ja -valvomoon, mutta taas väliin tuli korona. Varustamon koronamääräyksiin kuului ehdoton vierailukiello sekä konehuoneeseen, että komentosillalle. Niinpä saimme tyytyä tanssi- ja ala carte ravintoloiden tarjontaan. Hauskaa toki sekin oli. ■

Teksti ja kuvat **Timo Leppäkorpi**, puheenjohtaja Vaasan Konemestariyhdistys ry.



Aurora Botnia, Kuva Wasaline

Aurora Botnia osoittautui positiiviseksi tuttavuudeksi. Pienessä syysmyrskyssä laiva kulkee vakaasti ja tärinättömästi. Koneina on Wärtsilä 31DF –monipolttoainemootorit. Pääpolttoaineena LNG. Vaasan kaupunginjohtaja Tomas Häyryä lainatakseni: ”Silmiinpistävää on se, että laivan rakentamiseen varatut rahat on käytetty järkevästi. Aluksessa on satsattu kristallikruunujen sijasta tekniikkaan”. Eipä silti – ei Auroraa voi millään muotoa ankeaksi nimittää, päinvastoin.

VAASAN KONEMESTARIYHDISTYS
tiedottaa

**KUUKAUSI JA VAALIKOKOUS
sekä JOULUATERIA**

Lauantaina 4.12.2021 Sulvan Kestikievarissa, klo 18:00
Osoite **Sulvantie 199 65450 Sulva**

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

Ilmoittautumiset sunnuntaina 28.11.2021 mennessä
sihteerille puh 050 5405431

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

Mainitkaa pääruokavaihtoehto ilmoittautuessanne.

Tilaisuuteen yhteiskuljetus.
Vaasa, Kaupungintalon ed. klo 17:00.
Kristiina ja Seinäjoki järjestävät omat kuljetukset.

Tervetuloa
Hallitus

**KESKI-SUOMEN
KONEMESTARIYHDISTYS ry**

Keski-Suomen Konemestariyhdistys ry:n

PIKKUJOULU

järjestetään Ränssin Kievarissa
la 4.12.2021 kl 19.00 alkaen.

Kuljetus järjestetään tarpeen mukaan.
Ilmoittautumiset 29.11.21 mennessä Pekka Raatikaiselle.
Puh. 0400-861208 tai raatikainen.p@gmail.com.
Kutsu koskee myös avecia.

Tervetuloa!
t. Johtokunta

**TURUN KONEPÄÄLLYSTÖYHDISTYS
ÅBO MASKINBEFÄLSFÖRENING RY.**

Turun Konepäällystöyhdistyksen

VAALIKOKOUS

pidetään torstaina joulukuun 2. päivänä 2020 klo 19.00
yhdistyksen huoneistossa
Puutarhakatu 7 a as. 2, Turku.

Kokouksessa käsitellään sääntöjen 15. pykälän asiat.

Tervetuloa Johtokunta

**KONEMESTARIT JA
ENERGIATEKNISET ry:n
VAALIKOKOUS**

pidetään **lauantaina 4.12 klo 11:00.**

Paikkana hotelli Tripla, Fredikanterassi 1B, 00520 Helsinki.
Kokouksessa käsitellään vaalikokoukselle kuuluvat asiat.

Kokouksen jälkeen tarjoillaan lounas.

Terveisin
Sasu-Pekka Lahdeniemi
Sihteeri, KME ry
040-5672762

**HELSINGIN
KONEMESTARIYHDISTYS ry**

Helsingin Konemestariyhdistyksen perinteiset

PIKKUJOULUT

pidetään 4.12.2021 alkaen klo 17
yhdistyksen tiloissa Tunturikatu 5 A3.

Ilmoittautuminen 1.12.2021 mennessä:
Kimmo Ruuskanen 040-5483883, kimmo.ruuskanen@kr-kytkin.fi
tai Veijo Limatius 040-3345380, veijo.limatius@hsy.fi.

Tervetuloa!

TURUN KONEPÄÄLLYSTÖYHDISTYKSEN

JOULUJUHLA

yhdistyksen huoneistossa Puutarhakatu 7 a as. 2, Turku.

joulujuhlaa vietetään 27.11.2021 alkaen klo 18.00
yhteisen ruokailun merkeissä.
Tällä kertaa vain jäsenten kesken ja
40 ensimmäistä mahtuu mukaan.

Hinta 20 euroa/jäsen.
Hinta sisältää Herkkukasari Oy:n valmistaman
menun juomineen ja hauskaa yhdessäoloa.

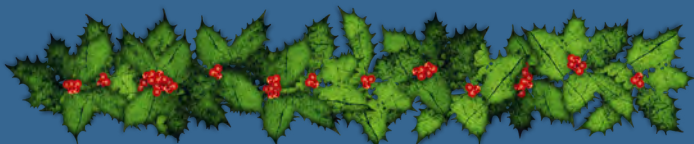
Ilmoittautumiset 19.11.2021 mennessä
Jukka Lehtiselle jukkaariplehtinen@gmail.com tai
puh. 040 485 4269

TERVETULOA

*Turun Konepäällystöyhdistys -
Åbo Maskinbefälsförening ry.*

*Toivottaa jäsenilleen, tukijoilleen
sekä yhteistyökumppaneilleen*

*Hyvää Joulua ja
Onnellista Uutta Vuotta!*



YHDISTYKSEN UUSI PIKEEPAITA / FÖRBUNDETS NYA PIKEESKJORTA

LIITON UUSI LAADUKAS TUMMANSININEN PIKEEPAITA ON NYT TILATTAVISSA.

Seuraavia kokoja on saatavilla:
M, L, XL, 2XL, 3XL ja 4XL.

Hinta on 40 € + postituskulut mikäli määrä on yli 10 kpl
ja 45 € + postituskulut mikäli määrä on alle 10.

Tilaukset mieluiten yhdistyksien kautta ja sähköpostilla
osoitteeseen: ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi

FÖRBUNDETS NYA KVALITATIVA PIKEESKJORTA KAN NU BESTÄLLAS.

Följande storlekar finns tillgängliga.
M, L, XL, 2XL, 3XL ja 4XL.

Priset är 40 € + postningskostnader då mängden är minst 10 st.
och 45 € + postningskostnader då mängden är under 10 st.

Beställningarna helst via föreningarna och via e-post
till adressen ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi



KONEMESTARI- JA SÄHKÖMESTARISORMUS

1. KULTASORMUS

Koko kultainen 14K
Mahdollisuus nostaa
sormuksen arvoa timanteilla
(2 kpl) tai kolmella (sivuille
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:

Joachim Alatalo
Suomen Konepäällystoliitto
Mikonkatu 8 A
00100 Helsinki

Nimi _____

Osoite _____

Puh.nro _____

Sormuksen koko _____

Tilaan:

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

☐ 2 timanttia ☐ 3 timanttia

Allekirjoitus _____



KORKEAPAINEPESUT JA IMUPALVELUT

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

LAIVADIESELEIDEN HUOLTO JA KORJAUS

- Marine Diesel Finland Oy s. 35

LAIVAELEKTRONIIKKA JA HUOLTO

- ATMarine s. 35

LAIVAKORJAUKSIA

- JAPMetalli s. 34

LAIVATARVIKKEITA

- Tecmarin Ship Supply s. 33

PAINEENALAISET TIIVISTYKSET

- FSC-Service s. 35

PALOVARTIOINTIA

- Rescue Team Finland s. 33

SUKELLUSPALVELUT

- Diving Group s. 35
Rannikon Sukelluspalvelu Oy s. 34

SÄHKÖASENNUKSEET

- Laivasähkötyö Oy s. 35

TEOLLISUUSPOLTTIMET

- Suomen Teollisuuspolttin Oy s. 33

TIIVISTEET

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

TULENKESTÄVIÄ MUURAUKSIA

- Erikosmuuraus Oy s. 34

VOIMALAITOS JA PROSESSIPOLTTIMET

- Oilon Energy Oy s. 35

ÖLJY JA KAASUPOLTTIMIA

- Laivapolttin s. 35

ÖLJYNPUHDISTUSRATKAISUT

- KiL-Yhtiöt Oy s. 34

MUUT PALVELUT

- Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus Meriturva s. 34
Merimieseläkekassa / Sjömanspensionskassan s. 39
Lakiasiaintoimisto LeXiMax s. 35
Länsirannikon koulutus Oy WinNova s. 34
T:mi Kirveenrauma s. 35

Markkinoiden parhaat

Weishaupt- teollisuuspolttimet

moneen käyttöön laajalla tehoalueella!

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



WM-G10



WM-G20



WM-G30



WM-50

UUTUUS!

WKmono80 -
tehokas polttin
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-

TEC marin
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 betjäna 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.
- Högtryckstvätt, blästring, saneringar och restvärdesräddning.

Kohennut 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



NYT RAUMALTA MERILLE!

Tule Raumalle opiskelemaan alaa, joka
avaa väylät lähelle ja kauas!

MERENKULKUALAN PERUSTUTKINTO 180 OSP

kansipäällystö | konepäällystö | kansi- ja konekorjaus | sähkökäyttö

KURSSEILAMME KOKENEEMPIKIN MERIKARHU OPPII UUTTA JA PÄIVITTÄÄ JO OPITTUA

- Ammatilliset STCW- täydennyskoulutukset (mm. Basic Training perus- ja kertauskoulutukset STCW VI/1, päällystön palokoulutukset STCW VI/3, matkustaja-alusten turvallisuuskoulutus, STCW V/2, säiliöalustoimintojen perusteet STCW, A-V/1, radiokoulutukset)
- Kotimaanliikenteen koulutukset
- Asiakaskohtaisesti räätälöity koulutus

OTA YHTEYTTÄ

Länsirannikon Koulutus Oy WinNova
PL 197 (Suojantie 2), 26101 RAUMA
Vaihde (02) 623 7100, WWW.WINNOVA.FI/MERENKULKU
etunimi.sukunimi@winnova.fi

SUUNTA ETEENPÄIN

WINNOVA

Tulenkestävät muuraukset ja massaukset Savupiippujen muuraus- ja korjaustyöt Korkeanpaikantyöt ERIKOISMUURAUS OY

PL 117, 04301 TUUSULA

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

toimisto@erikoismuuraus.fi



Kysy lisää!

KiL-Yhtiöt Oy

014 644 456

kil@kilyhtiot.fi

www.kilyhtiot.fi

Tehokkaat ja edulliset öljynpuhdistusratkaisut



PUMPUJEN 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



MERITURVA

Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus

Palokoulutus, Uppinniemi

- STCW-palokurssit
- Alusten palopääliikkökurssit
- Asiakaskohtaisesti räätälöity koulutus

Pelastautumiskoulutus, Lohja

- STCW-pelastautumiskurssit
- Tuulivoima-alan GWO-koulutukset
- Työturvallisuus- ja tulityökorttikurssit
- Asiakaskohtaisesti räätälöity koulutus

Tutustu ajankohtaisiin kursseihimme
kotisivuillamme ja kysy lisää!

www.meriturva.fi
info@meriturva.fi
puh. (019) 2876 600



Hans Lanh

Dirty job well done



Puhdistamme

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

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

FSC-SERVICE Oy

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

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

MD MARINE DIESEL FINLAND OY

Laivadieseleiden huolto ja korjaus

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

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



Lakiasiaintoimisto

LeXiMaX

OTM

lakimies Riku Muurinen

puhelinnumero:
045 783 360 85

riku.muurinen@gmail.com

tavoitettavissa

arkisin 17–21

(torstaisin 18–22)

ja viikonloppuisin 12–20



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

Konehuonelaiteet 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
laivapoltin@elisanet.fi
www.laivapoltin.fi

Teollisuus-, voimalaitos- ja
prosessipolttimet,
teollisuuskylmä ja
teollisuuslämpöpumput

Luotettavaa ja kattavaa asiakaspalvelua

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

oilon®
www.oilon.com

PROSESSITEOLLISUUDEN TIIVISTEET

Liukurengastiivisteet
Huollot ja korjaukset



TIIVISTETEKNIikka OY

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

LSTGROUP
Luotettava sähköistyksen toimittaja

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

LAIVASÄHKÖTYÖ OY

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

www.lst.fi

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

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 Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1947)

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

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

• Siht./rah.hoit. **Juhani Jussilainen**
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 Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1869)

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

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

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

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

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

Nro 005

Hämeenlinnan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1945)

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

• Varapuh.joht. **Vasko Urpo**
Jyrätie 2 C 22, 13500 Hämeenlinna
Puh. 0504617296

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

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

Nro 007

Kemin Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1941)

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

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

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

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

Yhdistys kokoontuu erikseen ilmoitettuna
ajankohtana

Nro 008

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

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

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

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

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

Nro 009

KeskiSuomen Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1947)

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

• Varapuh.joht. **Hannu 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
arkistorstaina 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. **Sasu-Pekka Lahdenniemi**
puh. 040 567 2762
sasukekka.lahdenniemi@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 (Perus. – Grund. 1899)

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

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

• Siht. **Vejjo 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 Mikkeli
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, Mikkeli

Nro 015

Oulun Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1903)

• Puh.joht. **Jouko Saarela**
Kurkelantie 1 C 8, 90230 Oulu
puh. 040 533 6194
jouko.t.saarela@gmail.com

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

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

Joulukuun kuukausikokous 15.12.2021 klo. 18.00
Radisson Blu Hallituskatu 1, Oulu.

Maaliskuun ja Marraskuun kokouksista erillinen
ilmoitus V&K lehdessä.

Kajaanin kerho

• Puh.joht. **Taisto Karvonen**
Kotkantie 20, 01800 Klaukkala
puh. 0400 278 965

Raahen kerho

• Puh. joht. **Hannu Pesonen**
Toppilansaarentie 3 C 49, 90500 Oulu
puh. 0400 372 882
hannu.w.pesonen@gmail.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
raimo.jalonen2@gmail.com

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

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

Nro 019

Savonlinnan Konemestariyhdistys (Perust. – Grund. 1933)

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

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

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

Kokoukset pidetään erikseen ilmoitettavana
ajankohtana

Nro 020

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

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

• Varapuh.joht. **Martti Nupponen**
Porrasalmenkuja 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.

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

Yhdistyksen sähköposti on
turunkonepaalystoyhdistys1874@gmail.com ja
kotosivut 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 helfria 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.kari@gmail.com

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

Turun kerho

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

Vaasan kerho

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan Voima ja
Käyttö lehdessä

Nro 024

Loviisan Voimalaitosmestarit (Perust. – Grund. 1974)

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

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

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

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

Nro 025

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

www.maskinisterna.ax

• Ord. och kassör **Göran Ölander**
Vestmyrsvägen 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 anrättbar, 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

Tartu verkkoon.
Nappa tag i nätet.



Merimieseläkekassa
Sjömanspensionskassan

www.merimieselakekassa.fi
www.sjomanspensionskassan.fi

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
ma klo 9.00–12.00, ti klo 12.00–14.00,
ke klo 9.00–12.00 ja to klo 9.00–12.00.

Suosittellemme 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
må kl. 9.00–12.00, ti kl. 12.00–14.00,
ons kl. 9.00–12.00 och to kl. 9.00–12.00.

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 TIEDOTTAA / BYRÅN MEDDELAR

Merimiespalvelutoimisto:
puh. 09 668 9000

Merimieseläkekassa:
puh. 010 633 990

Uudenmaankatu 16 A
00120 Helsinki

www.merimieselakekassa.fi

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

Sjömansservicebyrån:
tel. 09 668 9000

Sjömanspensionskassan:
tel. 010 633 990

Nylandsgatan 16 A
00120 Helsingfors

www.sjomanspensionskassan.fi

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

TE-toimisto/Merivälitys

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

TE-byrån/Havsförmedling

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



AIT

TAITOTALO

KOULUTTAA TYÖELÄMÄN OSAAJIA!

Energia-alan opiskelijaksi kaikkialta Suomesta!

HÖYRYTURBIINI- JA GENERAATTORIKOULUTUKSET

Höryturbiinin perusteet

18.–19.1.2022 Tampereella

Höryturbiinin huolto

9.–10.2.2022 Tampereella

Höryturbiinigeneraattorikoulutus

16.–17.3.2022 Tampereella

ENERGIA-ALAN TUTKINTOKOULUTUKSET

Energia-alan ammattitutkinto (150 osp)

kaukolämpöasentaja, kaukolämpöasennuksen osaamisala
28.4.2022–30.4.2024, verkkokoulutus

voimalaitoksen käyttäjä, voimalaitostekniikan osaamisala
16.5.2022–30.6.2024, verkkokoulutus

voimalaitoksen käyttäjä, voimalaitostekniikan osaamisala
11.10.2022–30.6.2024 Jyväskylässä

VOIMALAITOSALAN KOULUTUKSET

Voimalaitosten vesienkäsittely, vesikemia, vesien valmistus

18.–19.1.2022 Helsingissä

Energy Manager -koulutusohjelma

15.3.2022–15.3.2023 Helsingissä

Painelaitteiden käyttö ja käytön valvonta

16.–17.3.2022 Vantaalla

*Katso lisää
taitotalo.fi ja
ilmoittaudu!*

Taitotalo = AEL + Amiedu

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

Koulutustarjontamme ja asiantuntija-verkostomme ovat toimialan laajimmat.

TAITOTALO

TAITOTALO - INNOSTUKSESTA OSAAMISEEN

asiakaspalvelu 010 80 80 90, asiakaspalvelu@taitotalo.fi

Valimotie 8, 00380 Helsinki • taitotalo.fi