

Voima Käyttö Kraft Drift

Suomen Konepäällystiön julkaisu • 2/2024

**Meripuolen uusi työehtosopimus
ja palkankorotukset s. 8**

**Anställningsavtal och lönerevisioner
i utlandstrafiken s. 9**

**Työehtosopimusten piiriin kuuluu
yhä valtaosa palkansaajista s. 18**

**Undersökning: merparten av löntagarna
omfattas fortfarande av kollektivavtal s. 18-19**

Voima & Käyttö Kraft & Drift

118. vuosikerta

Suomen Konepäällystöliiton ammatti ja tiedotuslehti

Pääkirjoitus / Ledare	3
Puheenjohtajan palsta / Ordförandes kolumn	4
Sähkön hankinta ja kulutus, helmikuu 2024	5
Talous: Inflaatiotavoite on jo saavutettu	6
Meripuolen TES-neuvottelut saatiin päätökseen.....	7
Förhandlingarna gällande sjöfartens kollektivavtal har slutförts	7
Ulkomaanliikenteen työehtosopimus ja palkantarkistukset	8
Anställningsavtal och lönerevisioner i utlandstrafiken	9
Luottamusmiehiä maalla, merellä ja ilmassa	10
SKL:n luottamusmieskurssit 2024	11
Edunvalvonta: Oikeustapauksia	12
Cinderellan perässä liehuu Suomen lippu	14
Den finska flaggan vajar nu i aktern på Cinderella	15
Rajavartiolaituksen uuden vartiolaivan köli laskettiin Puolassa ..	16
Gränsbevakningsväsendets nya bevakningsfartyg kölsträcktes i traditionell ceremoni	17
Työehtosopimusten piiriin kuuluu yhä valtaosa palkansaajista	18
Undersökning: merparten av löntagarna omfattas fortfarande av kollektivavtal	18
Mihin vie EK:n tie? Työnantajien toiminta ja tavoitteet analyysissä	20
MEKin Tavoitteena asiakaskokemuksen ja vastuullisuuden parantaminen	22
SPK:s Vårt mål är att förbättra kundupplevelsen och hållbarheten	23
Tummia pilviä viisikymmenvuotiaan MEPAn horisontissa	24
Mörka moln vid horisonten för femtioåriga SSB	25
Laivakoneistojen IMO-tyyppin ruuvipumppujen kunnossapito ja huolto	27
SKL oli tapaamassa opiskelijoita sekä Kotkassa että Raumalla	28
Mielipidekirjoitus: Kansallinen häpeä	28
Wilperi	29
SKL:n 46. liittokokous piderään toukokuussa ja muita tapahtumia.....	29
Sjöfartens Dag i Mariehamn	30
Battery fire fatality	31
Meriteollisuuden päästöt kuriin CJC®-öljynsuodattimilla	32
Rahtilaivoilla ja matkustaja-aluksilla	33



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

Päätoimittaja

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

Tilaukset, peruutukset ja osoitteenmuutokset

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

Ilmoitusmarkkinointi

Suomen Konepäällystöliitto
gsm 050 405 9397
riku.muurinen@konepaallystoliitto.fi

Taitto

Auli Syväoja, Mediasepät, Studio

Painopaikka

PunaMusta Oy

ISSN-tunnus

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

ILMESTYMIS- JA AINEISTOPÄIVÄT 2024

Nro	Teemat	Aineiston varaus	Ilmestyy
1	Energia ja kunnossapito	9.01.2024	07.02.2024
2	Laivatekniikka	15.03.2024	17.04.2024
3	Turbiini ja kattilalaitos	23.5.2024	26.06.2024
4	Sähkö ja automaatio	13.08.2024	11.09.2024
5	Laiva-automaatio	17.09.2024	16.10.2024
6	Energian tuotanto ja opiskelijatoiminta	28.10.2024	27.11.2024

Etukannen kuva: Maximilian Frey

Tanskan mallissa on sekä joustoa että turvaa	34
Jäsenpalsta	35
Ammattihakemisto	37
Jäsenyhdistykset	40



Suomen tasavallan 13. presidentti Alexander Stubb aloitti virassaan 1.3.2024. Stubbin tehtävä ei tule olemaan helppo. Venäjän hyökkäys Ukrainaan on kesännyt jo yli kaksi vuotta. Lisäksi geopoliittisia jännitteitä on paljon. Suomen talous on huonossa tilanteessa ja myös työmarkkinapuolella kuohuu. Toivotaan, että Stubb onnistuu tehtävässään hyvin, ja että hänellä olisi koko kansaa yhteen tuova vaikutus.

Suomen hallitus ajaa monia muutoksia työlainsäädäntöön, jotka ovat selkeitä heikennyksiä palkansaajapuolelle. Puheet ovat koventuneet varsinkin SAK:n ja hallituksen välillä. Valitettavasti asiat eivät ole jääneet puheentasolle, vaan lakimuutoksia viedään läpi ja samaan aikaan on poliittisia lakkoja.

Vallitsevasta tilanteesta huolimatta, Konepäällystöliitto ja Suomen Varustamot ry pääsivät Ulkomaanliikenteen työehtosopimusneuvotteluissa neuvottelutulokseen helmikuun aikana. Neuvottelutulos saavutettiin vasta Bulevardilla käynnin jälkeen, ns. vapaaehtoisessa sovittelussa, jossa osapuolien näkemyseroja sovitteli valtakunnansovittelija Anu Sajavaara. Neuvottelutulokset ovat aina kompromisseja, eli molemmat osapuolet ovat joutuneet joustamaan omissa tavoitteissaan ja näkemyksissään. Maaliskuun lopussa lisäksi lähes kaikki meripuolen työehtosopimusneuvottelut on saatu päätökseensä.

Ensi syksynä alkavat viennin ja teollisuuden työehtosopimusneuvottelut, ja jos tilanne ei muutu, niin voidaan otaksua, että näistä neuvotteluista tulee erittäin vaikeita. Lakoiltakaan ei välttämättä voida välttyä.

Ottaen huomioon vallitsevan maailman tilanteen, olisi suotavaa, että Suomessa puhallettaisiin yhteen hiileen; yhdessä rakentaen ja yhdessä sopien. Kovistelulla tai selkävoitoilla ei rakenneta kestävää menestystä. Nyt tarvittaisiin ”tolkun ihmisiä”, molemmin puolin!

Hyvää alkanutta kevättä!

Riku Muurinen

SKL lakimies

Alexander Stubb, Republiken Finlands 13:e president, tillträdde den 1 mars 2024. Stubbs uppgift kommer inte att bli lätt. Rysslands attack mot Ukraina har redan pågått i mer än två år. Dessutom finns det många geopolitiska spänningar. Den finska ekonomin är i ett dåligt läge och även arbetsmarknaden är i oro. Låt oss hoppas att Stubb lyckas med sin uppgift väl, och att han har effekten att samla hela nationen.

Den finska regeringen driver på för många förändringar av arbetslagstiftningen, vilket är tydliga svagheter för löntagarna. Samtalen har blivit hårdare, särskilt mellan SAK och regeringen. Tyvärr har saker och ting inte legat kvar på pratnivå, men lagändringar drivs igenom och samtidigt är det politiska strejker.

Trots den rådande situationen nådde Finlands Maskinförbundet ry och Rederierna i Finland ry ett förhandlingsresultat i utrikestrafikens kollektivavtalsförhandlingar under februari. Förhandlingsresultatet nåddes först efter besöket på Boulevard, den sk vid frivillig medling, där parternas meningsskiljaktigheter förmedlades av riksmedlaren Anu Sajavaara. Förhandlingsresultaten är alltid kompromisser, vilket innebär att båda parter har varit tvungna att vara flexibla i sina egna mål och åsikter. I slutet av mars är dessutom nästan alla kollektivavtalsförhandlingar på havssidan avslutade.

Nästa höst inleds export- och industriavtalsförhandlingarna och om situationen inte förändras kan man anta att dessa förhandlingar blir mycket svåra. Strejker kan inte heller nödvändigtvis undvikas.

Med hänsyn till den rådande världssituationen vore det önskvärt att blåsa på ett kol i Finland; bygga tillsammans och komma överens tillsammans. Hårt arbete eller back-to-back segrar bygger inte varaktig framgång. Nu behöver vi ”folk från Tolku”, på båda sidor!

Glad vår!

Riku Muurinen,

SKL jurist



Talven meno

Viime Voima & Käyttö – lehden ilmestymisen jälkeen Suomi on saanut järjestyksessään kolmannentoista presidentin. Alexander Stubb aloittaa muuttuneessa maaliman poliittisessa tilassa verrattuna edeltäjiinsä.

Myös Ruotsi on päässyt täysjäseneksi puolustusliitto NATO:on.

Tämän pitäisi lisätä vakautta pohjoismaissa.

Suomen sisäinen vakaus ei valitettavasti ole parantunut alkuvuoden aikana.

Poliittiset lakot ovat jatkuneet eikä hallitus ole halunnut aitoja neuvotteluita asian ratkaisemiseksi. STTK:n puheenjohtaja Antti Palola onkin todennut, ettei ammattiyhdistysliike ole mielenilmauksilla ja lakoilla pyytännyt kuinta taivaalta. Se on halunnut aidon neuvottelupöydän, jossa eri osapuolten tavoitteita sovitetaan yhteen ja jossa lopputulos normaalisti on kompromissi, joka ei tyydytä ketään.

Tähän asti kolmikantaiset lainsäädännön valmistelut ovat kuitenkin Palolan mukaan olleet teatteria, jossa kei-

not hallitusohjelman tavoitteisiin pääsemiseksi on annettu valmiiksi työryhmille. Aidolle neuvottelutoiminnalle ei ole ollut sijaa.

Toivottavasti asiassa saataisiin pikaisesti neuvottelutulos – nyt ei siltä näytä!

Kevään lähestyessä myös Suomen Konepäällysteliiton liittokokous toukokuussa lähestyy.

Hyvää kevään alkua!

Pertti Roti

Puheenjohtaja

Suomen Konepäällysteliitto

Vinterns gång

Efter utgivningen av årets första Kraft & Drift har Finland fått sin trettonde president i ordningen. Alexander Stubb inleder sin ämbetsperiod i en förändrad politisk värld jämfört med sina företrädare.

Också Sverige har blivit fullvärdig medlem i försvarsalliansen NATO. Detta bör öka stabiliteten i Norden.

Tyvär har inte Finlands interna stabilitet förbättrats under början av året.

De politiska strejkerna har fortsatt och regeringen har inte velat ha äkta förhandlingar för att lösa frågan. STTK:s ordförande Antti Palola har konstaterat att fackföreningsrörelsen inte har begärt att få månen från himlen med sina demonstrationer och strejker. Den har velat föra äkta förhandlingar där olika parterns mål samordnas och där resultatet vanligtvis är en kompromiss som inte tillfredsställer någon.

Enligt Palola har trepartslagstiftningsförberedelserna hittills dock varit teater, där medlen för att uppnå regeringsprogrammets mål har givits till arbetsgrupperna på förhand. Det har inte funnits utrymme för äkta förhandlingar.

Förhoppningsvis får man snart ett förhandlingsresultat i frågan – nu ser det inte ut så!

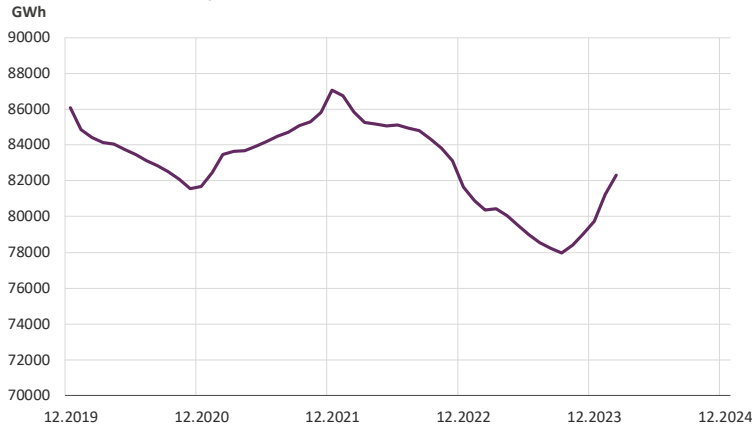
Med våren i antågande närmar sig också Finlands Maskinbefälsförbunds förbunds möte i maj.

God början på våren!

Pertti Roti

Ordförande

Finlands Maskinbefälsförbund

SÄHKÖN HANKINTA JA KULUTUS, helmikuu 2024
Kulutus ja sen muutokset edelliseen vuoteen verrattuina:
GWh %
Sähkönkulutus, liukuva 12 kk


helmikuu	7985	15,2
vuoden alusta	17184	17,5
viimeiset 12 kk	82304	2,4

	2023			2024		
	GWh	Osuus-%	Muutos-%	GWh	Osuus-%	Muutos-%
helmikuu						
KULUTUS	6930	100,0	-6,9	7985	100,0	15,2
TUOTANTO	6291	90,8	5,6	7602	95,2	20,8
vesivoima	1160	16,7	4,1	1129	14,1	-2,7
tuulivoima	1412	20,4	36,8	1907	23,9	35,1
aurinkovoima	11	0,2	76,7	18	0,2	60,9
ydinvoima	1879	27,1	-0,2	2973	37,2	58,2
lämpövoima	1829	26,4	-4,9	1574	19,7	-13,9
yhteistuotanto	1626	23,5	-4,5	1418	17,8	-12,8
erillistuotanto	203	2,9	-8,2	156	2,0	-23,0
NETTOTUONTI	639	9,2	-57,1	383	4,8	-40,1
vuoden alusta						
KULUTUS	14629	100,0	-8,0	17184	100,0	17,5
TUOTANTO	13657	93,4	7,9	16166	94,1	18,4
vesivoima	2264	15,5	-1,8	2402	14,0	6,1
tuulivoima	3339	22,8	43,6	4018	23,4	20,4
aurinkovoima	14	0,1	68,8	23	0,1	64,3
ydinvoima	4198	28,7	5,8	6206	36,1	47,8
lämpövoima	3842	26,3	-5,1	3517	20,5	-8,5
yhteistuotanto	3440	23,5	-3,7	3131	18,2	-9,0
erillistuotanto	402	2,7	-15,3	385	2,2	-4,2
NETTOTUONTI	972	6,6	-70,1	1019	5,9	0,0
viimeiset 12 kk						
KULUTUS	80367	100,0	-6,4	82304	100,0	2,4
TUOTANTO	70124	87,3	2,6	80534	97,8	14,8
vesivoima	13295	16,5	-12,3	15158	18,4	14,0
tuulivoima	12573	15,6	33,7	15149	18,4	20,5
aurinkovoima	398	0,5	33,0	656	0,8	64,7
ydinvoima	24473	30,5	8,0	34745	42,2	42,0
lämpövoima	19386	24,1	-7,1	14826	18,0	-23,5
yhteistuotanto	16600	20,7	-8,4	13110	15,9	-21,0
erillistuotanto	2786	3,5	1,3	1715	2,1	-38,4
NETTOTUONTI	10243	12,7	-41,4	1771	2,2	-82,7

Inflaatiotavoite on jo saavutettu

Monien yllätykseksi kahden prosentin inflaatiotavoite on jo Suomessa saavutettu, itse asiassa jo viime vuoden marraskuussa. Silti uutisissa voi helposti törmätä tietoon, että inflaatio olisi yli kolme prosenttia alkuvuodesta. Miten tämä on mahdollista?

Pohjimmiltaan syynä on korkojen huomiointi. Euroopan keskuspankki harjoittaa rahapolitiikkaa eurooppalaisittain yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin (YKHI) perusteella. Se ei sisällä korkomenoja, ja siksi tämän perusteella laskettava inflaatio oli esimerkiksi tammikuussa vain 1,1 prosenttia.

Suomessa inflaatiota on perinteisesti mitattu kotimaisella kuluttajahintaindeksillä (KHI), joka sisältää myös korkomenot. Tämän perusteella inflaatio oli tammikuussa 3,3 prosenttia. Asuntolainojen ja kulutusluottojen korkomenojen osuus inflaatiosta oli peräti 2,5 prosenttiyksikköä. Ilman korkomenoja inflaatio olisi ollut tälläkin mittarilla prosentin luokkaa.

Se, kumpaa inflaatiomittaria meidän pitäisi seurata, riippuu käyttötarkoituksesta. Kotimainen KHI antaa paremman kuvan kansalaisten ostovoiman kehityksestä. Kasvaneet korkomenot tuntuvat kukkarossa siinä missä energiahintojen nousu tai ruoan kallistuminen. Sen sijaan rahapolitiikkaa olisi hankala harjoittaa, jos inflaatiossa huomioidaisiin myös korot. Siksi keskuspankin inflaatiotavoitteen näkökulmasta YKHI on käytännöllisempi.

Palkkataso otti vuosikymmenen takapakkia

Inflaation vuoksi palkansaajien ostovoima romahti vuonna 2022 noin neljä prosenttia. Käytännössä tämä tarkoitti, että palkkataso otti noin vuosikymmenen takapakkia. Näin suuria pudotuksia ostovoimassa ei ole nähty sitten vuoden 1977 eli 45 vuoteen! Vaikka palkkakehitys kiihtyi seuraavana vuotena, koholla pysyneen inflaation seurauksena ostovoima jatkoi supistumista noin kahdella prosentilla vuonna 2023.

Huomionarvoista onkin, että esimerkiksi 1990-luvun lamassa tai vuoden 2008 finanssikriisissä ja sitä seuranneessa eurokriisissä palkansaajien ostovoima ei supistunut läheskään yhtä paljon – siis heidän, jotka

säilyttivät työpaikkansa. Työttömäksi joutuneiden kohtalo oli luonnollisesti karumpi. Itse asiassa yhtenäkin vuotena sitten vuoden 1977 palkan ostovoima ei ole supistunut juuri prosenttia enempää. Esimerkiksi kiky-sopimuksen seurauksena palkan ostovoima heikkeni vain noin puoli prosenttia vuodessa.



Palkan ostovoiman pitäisi tänä vuonna alkaa palautua. Ennusteiden valossa ostovoima kasvaa hieman yli kaksi prosenttia. Syynä on se, että palkkojen kasvu pysyy vielä suhteellisen hyvässä vauhdissa, kun taas inflaatio hidastuu nopeasti. Lisäksi työttömyysvakuutusmaksuja voitiin laskea pitkään hyvänä pysytelleen työllisyystilanteen takia, mikä osuu suhdannepoliittisesti hyvin.

Palkkamallille ei perusteita

Keskuspankit ovat ilmoittaneet korkopäätöksiä harkitessaan seuraavansa palkkakehitystä tarkasti. Nopea palkkojen kasvu voi luonnollisesti ruokkia myös inflaatiota. Vaikea on kuitenkin nähdä perusteita palkkamallille Suomessa ainakaan kolmesta syystä.

Ensinnäkin inflaatio on jo alle kahden prosentin tavoitetaso (YKHI). Palkankorotukset eivät vaarantaisi inflaatiotavoitetta. Itse asiassa rivakampi palkkakehitys voisi auttaa nostamaan inflaation prosentin tuntumasta takaisin kahden prosentin tavoitteeseen.

Toiseksi Suomen kilpailukyky on vahva. Vaihtotase on parantunut selvästi ja alijäämä on kuroutumassa umpeen. Euroopan komission mukaan Suomen kilpailukyky on Nokian huippuvuosien tasolla ja lähellä kaikkien aikojen ennätystä.

Kolmanneksi voittojen paisuminen kiihdytti inflaatiota. Toisin sanoen yritykset nostivat hintojaan enemmän kuin niiden omat kustannukset kasvoivat. Siksi tätä ilmiötä on alettu kutsua voittoinflaatioksi tai englanninkielisissä maissa ahneusinflaatioksi ("greedflation"). Palkankorotukset tasapainottaisivat tilannetta ja varmistaisivat palkansaajille oikeudenmukaisen palkan kansantalouden kakusta.

Uhkana liian kireä rahapolitiikka

Suomessa rahapolitiikka puree suhteellisen nopeasti ja kovaa. Syynä on se, että meillä lähes kaikki lainat ovat vaihtuvakorkoisia eli sidottu esimerkiksi euriboriin, jota tarkistetaan tietyin väliajoin.

Keski-Euroopassa kiinteäkorkoiset lainat ovat huomattavasti yleisempiä. Saksassa ja Ranskassa onkin aivan tavallista, että asuntolainan korko sovitetaan lainan nostohetkellä koko laina-ajaksi. Siksi näissä maissa rahapolitiikan kiristäminen ei vaikuta juuri ollenkaan aiempina vuosina nostettuihin lainoihin vaan ainoastaan uusiin lainoihin.

Euroalueen keskimääräinen inflaatio on hieman Suomea nopeampaa, vaikka käytännössä inflaatiotavoite on saavutettu koko euroalueen tasolla. Suomen kannalta riski on, että Euroopan keskuspankki lykkää korkojen laskemista liikaa tai alentaa korkoja liian varovaisesti. Näin ollen rahapolitiikka pysyisi liian kireänä Suomelle, mikä tarkoittaisi taantumaa syvenemistä ja pitkittymistä.

Lisäksi uhkana on hallituksen kaavailema miljardiluokan lisäsopeutus kehysriihessä. Tämäkin syventäisi ja pitkittäisi taantumaa entisestään. Talouden elpymisen edellyttää, että kysyntää saadaan riittävästi lisättyä. Varteenotettava keino tukea elpymistä ovat riittävän suuret palkankorotukset. ■

Patrizio Lainà
STTK:n pääekonomisti

Meripuolen TES-neuvottelut saatiin päätökseen

Suomen Konepäällystöliitto ry ja Suomen Varustamot ry aloittivat Ulkomaan liikenteen TES neuvottelut 17.1.2024 ja neuvotteluja käytiin tämän jälkeen useita. Neuvottelutulos saavutettiin vasta viikolla 8 Bulevardilla Valtakunnansovittelijan toimistolla käydyin ns. vapaaehtoisen sovittelun kautta, jota veti valtakunnansovittelija Anu Sajavaara.

Ulkomaanliikenteen TES neuvotteluihin osallistuivat Suomen Konepäällystöliitto ry:n luottamusmiehistä: Ismo Waarna, Ville Väisänen, Mikko Peltonen, Niklas Wangel, Göran Ölander ja Harri Piispanen. Lisäksi neuvotteluihin osallistuivat Suomen Konepäällystöliitto ry:n toimiston työntekijät Pasi Korhonen ja Riku Muurinen. Suomen Konepäällystöliitto ry:n meri-

puolen neuvottelukunta, johon kuulu kaikki Konepäällystöliiton meripuolen luottamusmiehet, piti neuvotteluiden aikana useaman kokouksen ja käsitteli myös saavutetun neuvottelutuloksen (äänestys).

Lisäksi Jäänmurtajia koskeviin neuvotteluihin (ml. Arctia Meritaito Oy ja Arctia Karhu Oy) osallistuivat päaluottamusmies Paavo Leviäkangas ja Riku Muurinen.

Myös ns. varustamokohtaisissa TES neuvotteluissa oli mukana ko. varustamon Konepäällystöliiton luottamusmies (Vesa Roivainen/Suomenlinnan Liikenne Oy, Kimmo Dahlbom/Suomen Saaristovarustamo Oy, Tommi Mäkitalo/Suomen Lauttaliikenne Oy ja Kai Raumolin/ Rasila /Alfons Håkans Oy) sekä liiton työntekijä Riku Muurinen. ■

Förhandlingarna gällande sjöfartens kollektivavtal har slutförts

Finlands Maskinbefälsförbund ry och Rederierna i Finland ry inledde kollektivavtalsförhandlingar för utrikestrafiken den 17 januari 2024, och förhandlingar hölls därefter vid flera tillfällen. Förhandlingarna resulterade i ett avtal först under vecka 8 genom den s.k. frivilliga medling som ägde rum på Bulevarden i Riksförlikningsmannens kontor, ledd av riksförlikningsman Anu Sajavaara.

Utrikestrafikens kollektivavhandlingar representerade följande förtroendemän Finlands Maskinbefälsförbund ry: Ismo Waarna, Ville Väisänen, Mikko Peltonen, Niklas Wangel, Göran Ölander och Harri Piispanen. Utöver dessa deltog också Pasi Korhonen och Riku Muurinen, anställda vid Finlands Maskinbefälsförbund ry, i förhandlingarna.

Den kommitté i vilken alla sjösidans förtroendemän i Finlands Maskinbefälsförbund ry ingår, höll flera möten under förhandlingarna och diskuterade även det uppnådda förhandlingsresultatet (omröstning).

Dessutom deltog huvudförtroendemän Paavo Leviäkangas och Riku Muurinen i förhandlingarna gällande isbrytare (inklusive

Arctia Meritaito Oy och Arctia Karhu Oy).

I de rederispecifika kollektivavtalsförhandlingarna deltog följande förtroendemän: Vesa Roivainen/Suomenlinnan Liikenne Oy, Kimmo Dahlbom/Suomen Saaristovarustamo Oy, Tommi Mäkitalo/Suomen Lauttaliikenne Oy ja Kai Raumolin/ Rasila /Alfons Håkans Oy samt Riku Muurinen, från Finlands Maskinbefälsförbund ry. ■

ULKOMAANLIIKENTEEN TYÖEHTOSOPIMUS JA PALKANTARKISTUKSET

Suomen Konepäällystiitto ry ja Suomen Varustamot ry uudistivat
ulkomaanliikennettä koskevat työehtosopimukset¹

SOPIMUSKAUSI

Uusi sopimuskausi on 1.3.2024 – 28.2.2026

PALKANTARKISTUKSET 1.3.2024

Ulkomaanliikennettä koskevia työehtosopimuksien mukaisia palkkoja ja euromääräisiä lisiä korotetaan 1.3.2024 alkaen **2,5 prosenttia**.

1.10.2024 edellä mainittujen työehtosopimuksien palkkoja ja euromääräisiä lisiä korotetaan **1,1 prosenttia**.

Lisäksi työntekijöille maksetaan joulukuun 2024 palkanmaksun yhteydessä **kertakorvaus**,² jonka suuruus on **600,00 euroa**.

Lisäksi **luokituslisää** korotettiin **45,56 prosenttia** (1.3.2024 alkaen 50 euroa/laite, kone)

PALKANTARKISTUKSET 1.3.2025

Palkkojen ja euromääräisten lisien korottamisesta 1.3.2025 sovitaan erikseen.

TEKSTIMUUTOKSET

Työehtosopimuksien uudistamisen yhteydessä sovittiin lisäksi tekstimuutoksista: Työehtosopimuksien valtamerillisää koskevaa sopimuskirjausta muutettiin, lisäys **boldattuna**:

- b) muilla valtamerentakaisiin satamiin kulkevilla aluksilla siitä päivästä lukien, jolloin alus lähtee viimeisestä Euroopan liikenteeseen kuuluvasta lastaus- tai purkaussatamasta valtamerentakaisiin satamiin **tai laivaväki noutaa varustamolle uutta alusta Euroopan ulkopuolisesta satamasta** ja

siihen päivään saakka, jolloin alus saapuu ensimmäiseen Euroopan liikenteeseen kuuluvaan lastaus- tai purkaussatamaan ja enintään 20 päivältä tämän jälkeen.[...]

Näin ollen muutos aiempaan on se, että kun laivaväki menee noutamaan alusta esim. Aasiasta lentämällä, ja tulee laivalla takaisin, niin valtamerillisä kuuluu maksaa.

Työehtosopimuksien LOMAMATKAT matkat 17 kohta 4 alakohta sovittiin muutos, joka rajoittaa oman auton käyttöä työmatkaan, lisäys **boldattuna**:

4. Työntekijä voi käyttää työmatkaan omaa autoaan. Oman auton käyttö korvataan verohallinnon voimassa olevan ohjeen mukaisesti kuitenkin siten, että korvaus kilometriltä on 2/3 verohallinnon määräämästä enimmäismäärästä. **Mikäli työmatkan pituus on yli 350 kilometriä, on oman auton käytöstä sovittava etukäteen työnantajan kanssa.**

Näin ollen muutos aiempaan on, että oman auton käyttö edellyttää **etukäteistä sopimista työnantajan kanssa, mikäli työmatkan pituus on yli 350 kilometriä.**

Liitesopimukset, joihin sovittiin muutoksia:

- Päihteetön työpaikka
- Alkoholi- ja päihdeaineiden väärinkäyttäjää koskeva hoitonohjauksopimus
- E-koulutussopimus

¹ Ulkomaanliikenteen työehtosopimuksen pääsopimus sekä yleinen sopimus liitteinen ja lisäpöytäkirjoineen/sopimuksineen sekä ulkomaanliikenteen konepäällystön pientonniston työehtosopimus liitteinen ja lisäpöytäkirjoineen /sopimuksineen

² **Huom. Kertakorvaus** maksetaan ainoastaan niille konepäällystätehtävissä työsuhteessa oleville vakituisille ja määräaikaisille työntekijöille, joille maksetaan palkkaa suoritetusta työstä joulukuun 2024 palkanmaksupäivänä. Lisäksi työntekijän työsuhteen tulee olla voimassa maksupäivänä ja työsuhteen konepäällystätehtävissä on tullut olla yhtäjaksoisesti voimassa 1.6.2024 alkaen sillä työnantajalla, joka kertaerän maksaa. Kertakorvauksella ei ole vaikutusta laskettaessa muita palkaneriä, esimerkiksi vuosilomapalkkaa tai ylityöpalkkaa.

ANSTÄLLNINGSAVTAL OCH LÖNEREVISIONER I UTLANDSTRAFIKEN

Finlands Maskinbefälsförbund ry och Rederierna i Finland ry förnyade kollektivavtalen för utrikestrafiken¹.

AVTALSPERIOD

Den nya avtalsperioden är 1 mars 2024–28 februari 2026.

LÖNEFÖRÄNDRINGAR

1 MARS 2024

Löner och eurobaserade tillägg enligt kollektivavtal om internationell trafik höjs med **2,5 procent** från och med den 1 mars 2024.

Den 1 oktober 2024 höjs de ovan nämnda kollektivavtalens löner och eurobaserade tillägg med **1,1 procent**.

Dessutom kommer anställda att få en engångsersättning² på **600,00 euro** i samband med löneutbetalningen i december 2024.

Dessutom höjdes klassificeringstillägget med **45,56 procent** (från 1 mars 2024, 50 euro/enhet, maskin).

LÖNEFÖRÄNDRINGAR

1 MARS 2025

Överenskommelse gällande höjning av lönerna och eurobaserade tilläggen från och med 1.3.2025 görs separat.

TEXTÄNDRINGAR

I samband med förnyelsen av kollektivavtalen kom man också överens om textändringar: Avtalsposten avseende havstillägg i kollektivavtal ändrades, tillägget i **fetstil**:

b) på andra fartyg som går till hamnar över havet från den dag då fartyget lämnar den sista lastnings- eller lossnings-

hamnen som hör till europeisk trafik till hamnarna över havet **eller**

besättningen hämtar ett nytt fartyg åt rederiet från en hamn utanför Europa och fram till den dag då fartyget anländer till den första lastnings- eller lossningshamnen som hör till europeisk trafik och inte mer än 20 dagar efter detta.[...]

Ändringen till den tidigare texten att när besättningen åker för att hämta fartyget från t ex Asien genom att flyga, och kommer tillbaka med fartyg, ska havstillägget betalas.

17 § 4 punkten i kollektivavtalen SEMESTERRESOR avtalades en ändring som begränsar användningen av egen bil vid arbetsresor, tillägg i **fetstil**:

4. Den anställde kan använda sin egen bil för pendling. Användning av egen bil ersätts enligt skatteförvaltningens gällande anvisningar dock så att ersättningen per kilometer är 2/3 av det maxbelopp som skatteförvaltningen bestämmer. **Om längden på arbetsresan är mer än 350 kilometer ska användning av egen bil avtalas i förväg med arbetsgivaren.**

Ändring från tidigare avtal lyder således att användningen av egen bil kräver att om detta avtalas i förväg med arbetsgivaren om arbetsresans längd är över 350 kilometer.

Bilagor till avtalen där ändringar överenskommit:

En drogfri arbetsplats
Avtal om vårdhänvisning för alkohol- och drogmisbrukare
E-utbildningsavtal

¹ Huvudavtalet för arbetskollektivavtalet för utrikeshandeln samt det allmänna avtalet med bilagor och tilläggsprotokoll/avtal samt arbetskollektivavtalet för småtonnagesarbetskraft för maskinbefäl inom utrikeshandeln med bilagor och tilläggsprotokoll/avtal.

² Obs. Engångsersättningen betalas endast till de fast- och visstidsanställda för maskinbefäl som får lön för utfört arbete på betalningsdagen för lönen i december 2024. Dessutom måste arbetsstagarens anställning vara i kraft på betalningsdagen, och anställningen som maskinbefäl måste ha varit kontinuerligt i kraft sedan den 1.6.2024 med den arbetsgivare som betalar engångsersättningen. Engångsersättningen påverkar inte beräkningen av andra lönekomponenter, som t.ex. semesterlön eller övertidsersättning.

Luottamusmiehiä maalla, merellä ja ilmassa

Suomen Konepäällystöliitto ry:llä on luottamusmiehiä jokaisella liiton
sopimussektorilla eli maalla, merellä ja ilmassa.

Luottamusmiehen tehtävänä on toimia työntekijöiden edustajana virka- ja työehtosopimusten sekä työ-
lainsäädännön soveltamista koskeissa asioissa. Luottamusmies on työntekijöiden äänitorvi työpaikalla ja tehtävää hoitaessa saa hoidettavakseen monenlaisia tapauksia. Luottamusmies toimii myös muutosneuvotteluissa työntekijöiden edustajana. Lisäksi muun muassa erimielisyystapauksissa luottamusmies auttaa Suomen Konepäällystöliiton jäseniä. Luottamusmies parantaa henkilöstön asemaa ja vähentää työpaikkojen eriarvoisuutta. Hän huolehtii siitä, että työntekijöitä kohdellaan yhdenvertaisesti, tasa-arvoisesti ja oikeudenmukaisesti.



Rajavartiolaitoksen päälouottamusmies **Mikael Borg** työskentelee Rajavartiolaitoksen Vartiolentolaiuueen lentoteknisessä yksikössä lentomekaanikkona.

Borg on toiminut päälouottamusmiehenä vuodesta 2013, ja tähän aikaan mahtuu paljon jäsenten eteen tehtyä työtä.

Borg näkee edunvalvonnassa haasteena ympäri Suomea sijoittuneen jäsenistön äänen kuulemisen sekä edunvalvontatoiminnan jalkauttamisen operatiivisen työn pariin. Toisaalta, rajavartiolaitoksen ainoana tekniikan etuja ajavan järjestön kannalta laaja jäsenkunta ym-

päri suomen tuo laajasti esiin henkilöstön kohtaamat haasteet.

Borg toteaa, että ns. kentällä tapahtuvan edunvalvonnan lisäksi edunvalvontatyötä tehdään jatkuvasti Rajavartiolaitoksen eri toimielimissä, tuoden tekniikan näkökulman asioihin esille niin palkkauksen kuin muidenkin ohjeistuksien laadinnassa.

Suurimaksi haasteeksi Borg kuitenkin näkee jäsenhankinnan. Jäsenyydellä on erittäin merkittävä rooli em. neuvottelumandaatin lunastamisessa. Jos tekniikka ei järjestäydy, ei kukaan voi tuoda näitä tekniikan asioita neuvottelupöytään, eikä valtiolla muilla kuin sopijaosapuolilla ole valtuuksia riidellä sopimuksien tulkinnasta. Tässä mielessä järjestäytymättömät ovat ns ”työnantajan armoilla”, eikä tietä esimerkiksi työtuomioistuimeen ole.

Kysyessä mikä on suurin saavutukseksi luottamusmiehenä, Borg naurahtaa, ”Lentolisä uudistus”.

Muutamasta valuvirheestä huolimatta vuoden 2019 virastoeräneuvottelun suurin teema oli uudistaa merkittävä lisäpalkkiojärjestelmä, jossa koko tekniikan tulotasot oli vaarassa leikkaantua merkittävästi, noin 60 jäsenen edustajana sain sovittua tekniikalle vastuun kasvaessa kehittyvän lisäpalkkiojärjestelmän. Vaikka väliinpuotoajia valitettavasti jäi, oli neuvottelutulos 7 sopijaosapuolen kesken kuitenkin äärimmäisen tärkeä, jonka Borg kertoo muistavansa lopun ikäänsä.

Borg toimii 2024 lukien Jame ry (jäsenyhdistys nro 23) yhdistyksen puheenjohtajana.

Jäänmurtajien päälouottamusmies **Paavo Leviäkangas** työskentelee Arctian jäänmurtaja Urholla sähkömestarina.

Leviäkangas kokee luottamusmiehenä toimimisen haastavana kentän rikkonaisuuden vuoksi. Murtajilla yleensä huolto- ja toimikaudet eri aikaan, joten alus vierailuita päästään tekemään



liian harvoin ja jäsenistön kanssa käydyt keskustelut jäävät vähäisiksi. Toisaalta oman haasteensa luo nykyinen kiristynyt ilmapiiri työmarkkinoilla. Kiristymisen alkoi jo ennen nykyisen hallituksen kaavailemia muutoksia, kun omanlainen välinpitämättömyys Suomalaisesta merimiehestä alkoi nostaa päätään sekä politiikassa, että työnantaja leirissä. Toisaalta huudetaan huoltovarmuuden perään, mutta siitä ei olla valmiita maksamaan. Huudetaan kotimaisten ammattitaitoisten merimiesten perään, mutta samalla annetaan esimerkiksi Raumalla Innovan lakkauttaa sähkömiesten koulutus. Ei kovinkaan välittävää toimintaa.

Edunvalvontaa Arctiassa harjoitetaan laajasti: lähes jokaisella aluksella on oma laivalouottamusmies, joka toimii matalan kynnyksen yhteyshenkilönä ja pystyy ratkomaan pienempiä tapauksia nopeasti ja tehokkaasti.

Varustamalla ja konepäällystöliitolla on useampia työryhmiä, joiden tarkoituksena on kehittää toimintaa ja palkkausta. Näistä isoimpana työvuorosuunnittelu-ryhmä, jossa pyritään hakemaan parasta mahdollista tapaa saada joustoa työvuoroihin niin työntekijän, kuin myös työnantajankin eduksi.

Kaiken tämän lisäksi oman mausteensa soppaan tuo sekä vanhan, siis todella vanhan, aluskannan huolto ja kunnossapito, joka vaatii oman aikansa asiantuntemusta, ja toisaalta kiihtyvällä tahdilla uusiutuva tekniikka, jonka huolto vaatii

ihän erilaisen ammattitaidon ja asiantunte-
muksen. Tämä on omiaan vaikeuttamaan
henkilöstön tehokasta käyttöä.



Konepäällystöliiton asiantuntija **Pasi Korhonen** työskenteli ennen liiton asiantuntijaksi valintaa yli yhdentoista vuoden ajan Helen Oy Hanasaaren voimalaitoksen vuoromestarina, sekä toimi samalla myös toimihenkilöiden luottamusmiehenä noin seitsemän vuoden ajan. Korhonen pääsee hyödyntämään luottamusmiehenä oppimiaan tietoja ja taitoja myös asiantuntijatyössään. Maailma ei tule koskaan valmiiksi, ja näin ollen sekä asiantuntijana että luottamusmiehenä halua auttaa jäseniä sekä kehittää omaa osaamistaan on kaikkein tärkeintä, summaa Korhonen. Liiton vuosittain järjestämät Luottamusmieskurssit ovat kehittäneet osaamistani jo toimiesani luottamusmiehenä, ja siirtyminen ison energiayhtiön luottamusmies -tehtävistä liiton asiantuntijaksi tehtävään tuntui luonnolliselta. ■



SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO RY:n LUOTTAMUSMIESKURSSIT 2024

- Meripuolen ja valtion sekä luotsikutterikuljettajien luottamusmiehet (syyskuu 2024)
- Luottamusmies kumppanina työpaikan muutoksissa [energiapuolen luottamusmiehet] (lokakuu 2024)
- Yhteistoiminta (marraskuu 2024) [kaikkien sektoreiden luottamusmiehet]

Huom. Ajankohdat ovat alustavia. Kutsut toimitetaan noin kuukautta ennen kutakin kurssia.

Luottamusmiestehtävässä onnistuminen vaatii monenlaista osaamista. Hyväksi luottamusmieheksi kehittyminen vaatii pitkäjänteistä oppimista.

Em. johdosta Suomen Konepäällystöliitto ry järjestää vuosittain luottamusmieskurseja. Kurs-

seilla käsitellään muun muassa lainsäädäntöä sekä teoreettisesti että oikeustapauksien avulla. Kurseilla pääset myös tutustumaan muihin luottamusmiehiin, liiton henkilökuntaan sekä erisidosryhmien edustajiin. ■

A//

From a single
engine to
your whole
fleet

Turbocharging is in our DNA.
An insight into our production.

Turboahntimien korjaus ja huolto

Turbo Systems Finland Oy, Lyhtytie 20, 00750 Helsinki
turbo.fi@accelleron-industries.com

Accelleron



OIKEUSTAPAUKSIA • RÄTTSÄLLEN

KORKEIN OIKEUS: Tasapuolinen palkkakohtelu ja liikkeen luovutus – KKO:2024:9

Sairaanhoitopiiri oli maksanut samaa tai samanarvoista työtä tekeville ensihoitajille erisuuruista palkkaa 1.1.2014–16.8.2019, kun korkeampaa palkkaa saaneet ensihoitajat olivat siirtyneet sen palvelukseen liikkeen luovutuksella 1.1.2014. Sairaanhoitopiiri oli kaikkien ensihoitajien osalta 1.5.2014 lukien siirtynyt noudattamaan kunnallista yleistä virka- ja työehtosopimusta, jolloin samaa työtä tekevien ensihoitajien tehtäväkohtainen palkka oli määriteltävä yhdenmukaisesti ja palkan erot olivat johduneet korkeampaa palkkaa saaneille ensihoitajille maksetusta palkan lisistä. Sairaanhoitopiiri oli ryhtynyt vuosina 2016–2019 toimenpiteisiin, joilla palkkaeroja oli ryhdytty poistamaan 1.1.2019 alkaen.

Korkein oikeus katsoi ratkaisusta ilmenevin perustein, että sairaanhoitopiiri ei ollut menetellyt vastoin työsopimuslain 2 luvun 2 §:n 1 momentissa säädettyä tasapuolisen kohtelun vaatimusta. (Ään.)

Asian tausta

A oli työskennellyt sairaanhoitopiirin palveluksessa ensihoitajana 30.12.2013 alkaen.

Sairaanhoitopiirin palvelukseen oli 1.1.2014 siirtynyt yksityisten toimijoiden palveluksessa ollut ensihoitohenkilökunta työsopimuslain 1 luvun 10 §:n mukaisessa liikkeen luovutuksessa niin sanottuina vanhoina työntekijöinä entisine työsuhte-etuksineen.

Liikkeen luovutuksen yhteydessä siirtyneisiin ensihoitajiin sovelletun työehtosopimuksen voimassaolon päätyttyä 30.4.2014

sairaanhoitopiiri oli ryhtynyt noudattamaan kaikkien ensihoitajien osalta kunnallista virka- ja työehtosopimusta. Tällöin kaikkien samaa työtä tekevien ensihoitajien palkka määriteltiin yhdenmukaisesti. Kuitenkin sairaanhoitopiirin palvelukseen liikkeen luovutuksella siirtyneelle B:lle maksettiin 1.1.2014 alkaen entisen palkan ja uuden tehtäväkohtaisen palkan erotusta kiinteän lisän tai rekrytointilisän nimellä 389,38 euroa kuukaudessa. Niin ikään liikkeen luovutuksella siirtyneelle C:lle maksettu vastaava lisä oli 239,74 euroa kuukaudessa.

Lapin kärjäoikeuden tuomio 9.11.2020 nro 20/17531

Kärjäoikeus katsoi oikeuskäytäntöön viitaten, että kohtuullisena harmonisointiaikana on yleensä pidettävä enintään noin kahden vuoden aikaa. A:n tapauksessa palkkaero oli ollut suuri. Tähän nähden kärjäoikeus katsoi, ettei sairaanhoitopiirin taloudellisten voimavarojen niukkuus voinut pidentää kohtuullisena pidettävää siirtymäaikaa. A:n kohdalla kohtuullisena palkkaeroja koskevana siirtymävaiheena voitiin siten pitää noin kahta vuotta eli ajanjaksoa 1.1.2014–31.12.2015. Koska sairaanhoitopiiri ei ollut ryhtynyt mihinkään harmonisointitoimiin kahden vuoden aikana, vaan oli sallinut epätasapuolisen kohtelun jatkua vuoteen 2019 saakka siihen mitenkään puuttumatta, sairaanhoitopiiri oli rikkonut työsopimuslain 2 luvun 2 §:n 1 momentin mukaista työntekijöiden tasapuolisen kohtelun velvoitetta jo 1.1.2014 alkaen.

Kärjäoikeus katsoi, että A:n palkkavahinkoa arvioitaessa verrokina oli B, joka oli saanut korkeampaa palkkaa kuin niin ikään samaa työtä tehnyt C.

Rovaniemen hovioikeuden tuomio 10.12.2021 nro 355

Sairaanhoitopiirin valituksen johdosta hovioikeus ei muuttanut kärjäoikeuden tuomiota. ■

Korkeimman oikeuden ratkaisu

Korkeimman oikeuden johtopäätökset

21. Korkein oikeus toteaa, että sairaanhoitopiiri on 1.5.2014 jälkeen johdonmukaisesti noudattanut kaikkien työntekijöiden osalta KVTES:n palkkausperusteita, jolloin työntekijöiden tehtäväkohtainen palkkaus on määräytynyt yhdenmukaisesti. A:n ja verrokkiensihoitajien palkkaerot ovat johtuneet kohdissa 1 ja 2 selostetuista palkanlisistä.

22. Asiassa esitetyn, edellä selostetun selvityksen perusteella sairaanhoitopiiri on aloittanut palkkaharmonisointiin tähtäävät konkreettiset toimenpiteet kesällä 2016, jolloin on hyväksytty harmonisointisuunnitelma. Tätä seuranneet neuvottelut palkkaeroja pienentävien palkankorotusten kohdentamisista ovat johtaneet harmonisointiohjelmaan, jota on myös ryhdytty toteuttamaan 1.1.2019 alkaen. Sairaanhoitopiirin pyrkimys palkkaerojen poistamiseen virka- ja työehtosopimuskausittain tapahtuvien neuvotteluin on ollut sairaanhoitopiirin taloudellisten voimavarojen rajallisuus huomioon ottaen ymmärrettävä menettelytapa.

23. Korkein oikeus toteaa, että edellä kuvatusta oikeuskäytännöstä ei voida johtaa mitään täsmällistä yleisesti hyväksyttävissä olevaa enimmäisaikaa, jonka kuluessa palkkaerojen harmonisointi tulisi toteuttaa. Kohtuullinen aika on arvioitava kunkin tapauksen olosuhteet kokonaisuudessaan huomioon ottaen.

24. Asiassa kysymyksessä olevia palkkaeroja ei ole saatu vielä kokonaan poistettua kanteessa tarkoitetussa yli viiden ja puolen vuoden pituisessa ajassa, eikä esitetystä selvityksestä ole varmuudella pääteltävissä, milloin erot ovat kokonaan poistuneet. Tämä puoltaisi asiassa johtopäätöstä, jonka mukaan sairaanhoitopiiri on laiminlyönyt velvollisuutensa palkkaerojen poistamiseen. Toisaalta tätä johtopäätöstä vastaan puhu-

vana seikkana on otettava huomioon, että sairaanhoitopiiri on ryhtynyt toimenpiteisiin palkkaharmonisoinnin toteuttamiseksi ja palkkaeroja on vuoden 2019 alusta lähtien suunnitelmallisesti pienennetty. Sairaanhoitopiirin harmonisointiohjelmaa palkkaerojen poistamiseksi voidaan myös pitää uskottavana.

25. Korkein oikeus katsoo edellä mainittuja eri suuntiin vaikuttavia seikkoja punnittuaan, että sairaanhoitopiirin ajanjaksolla 1.1.2014–16.8.2019 toteuttamia toimenpiteitä, jotka ovat johtaneet toteutettavana olleeseen harmonisointiohjelmaan, voidaan pitää riittävinä. Sairaanhoitopiiri ei ole laiminlyönyt velvollisuuttaan pyrkiä mahdollisuuksiensa mukaan poistamaan palkkaerot. Sairaanhoitopiiri ei siten ole kanteessa tarkoitettuna aikana menetellyt vastoin työntekijöiden tasapuolisen kohtelun vaatimusta vahingonkorvausvelvollisuuden synnyttävällä tavalla. Tämän vuoksi A:n kanne on hylättävä.

Tuomiolauselman

Hovioikeuden tuomio kumotaan ja A:n kanne hylätään. Sairaanhoitopiiri vapautetaan kaikesta korvausvelvollisuudesta A:lle.

Asian ovat ratkaisseet oikeusneuvokset Juha Häyhä, Pekka Koponen, Kirsti Uusitalo (eri mieltä), Lena Engstrand ja Tuija Turpeinen. Esittelijä Heikki Heino. ■

<https://www.finlex.fi/fi/oikeus/kko/kko/2024/20240009>

KKO:2024:9

Diaarinumero: S2022/77

Antopäivä: 5.2.2024

Taltio: 188

HOVIOIKEUS: Työnantajalla ei ollut oikeutta pitää työsuhdetta purkautuneena eikä purkaa sitä

Kantaja oli kertonut, että yhtiön toimitusjohtaja olisi esittänyt hänestä perättömiä väitteitä hänen toiselle työnantajalleen koskien epäiltyjä lääkevarkauksia. Mitään muuta näyttöä tästä ei ollut esitetty. Kantajan kertomus ei riittänyt osoittamaan, että Tj olisi menetellyt väitetyllä tavalla, joten tällä väitteellä ei ollut merkitystä korvauksen suuruutta määrittäessä. Ottaen huomioon muut KO:n tuomiosta ilmenevät korvauksen määrä arvioitaessa huomioon otettavat seikat sekä lisäksi se, että kantaja oli ollut noin viisi vuotta saman työnantajan palveluksessa, hänen työnteconsa oli ollut moitteetonta ja hänen työllistymisensä työsuhteen päättämisen jälkeen kokoaikaisesti oli kestänyt noin kymmenen kuukautta, ja työsuhteen päättämisestä hänelle aiheutunut aineellinen vahinko oikeu-

denmukainen korvaus oli 10 kuukauden palkkaa vastaava määrä. (Vaila lainvoimaa 14.2.2024). ■

<https://www.edilex.fi/uutiset/89350>

Turun hovioikeus 13.2.2024

Tuomio Nro 115

Diaarinumero S 23/1053

Ratkaisu, johon on haettu muutosta

Pirkanmaan käräjäoikeus 5.6.2023 nro 10106438

Lähteet: Edilex, Finlex, Korkein oikeus

HUOM!

SKL:n jäsenille maksutonta lakimiehen puhelinneuvontaa yksityisoikeudellisissa asioissa:
**joka torstai klo 16–18,
puhelinnumero 045 783 36085**



OBS!

Kostnadsfri rådgivning för Maskinbefälsförbundets medlemmar i privatlivets juridiska ärenden
**varje torsdag klockan 16–18
via telefonnumret 045 783 360 85**



Cinderellan perässä liehuu Suomen lippu

Viking Cinderella aloitti Helsingin ja Tukholman välisellä reitillä 8. maaliskuuta päivittäisen yhteyden uudistuneena ja Suomen lipun alle siirtyneenä. Viking Cinderella liikennöi 8.3.2024 alkaen Gabriellan parina Helsinki–Tukholma-reitillä.

Cinderellan lipunvaihdon jälkeen kaikki Viking Linen viisi laivaa (M/S Viking Cinderella, M/S Gabriella, M/S Viking Glory, M/S Viking Grace ja M/S Viking XPRS) seilaavat Suomen lipun alla. Lisäksi kaikilla laivoilla noudatetaan suomalaisia työehtosopimuksia. Suomen Konepäällystöliitto ry:n luottamusmiehenä Viking Linellä toimii Ismo Waarna.

Lipunvaihdon ja uuden reitin myötä myös suurin osa Viking Cinderellan 300-henkisestä miehistöstä vaihtuu ruotsalaisista suomalaisiksi. Aluksen aiempaa

miehistöä siirtyy puolestaan Birka Gotland -alukselle, josta Viking Line omistaa puolet.

Viking Cinderella aloitti muodonmuutoksen kokeneena. Aiemmin valkoinen alus oli saanut Naantalın telakalla hohtavan punaiset kyljet. Myös lähes 300 hyttiä, spa-osasto ja monet laivan yleiset tilat ovat saaneet uuden, raikkaan ilmeen.

Monista teknisistä uudistuksista tärkeimmät ovat veden vastusta pienentävien kotimaisten Elogrids-kaltereiden asentaminen laivan keulapotkureihin sekä moottorin käyntiä ja potkurien ohjausta optimoivan LeanMarine-järjestelmän asennus. Investoinnit teknologisiin päivityksiin pienentävät laivan hiilidioksidipäästöjä 2 500 tonnilla vuodessa. ■

Lähteet: Viking Line

STRATEGISET MITAT

Rakennettu: 1989

Pituus: 191 m

Leveys: 29 m

Matkustajia: 2.560

Nopeus: 21,5 solmua

Pääkoneet: 4 X Sulzer 12VZA
40 S 28.800 kW

Jääluokka: 1 A Super

Den finska flaggan vajar nu i aktern på Cinderella

Viking Cinderella startade på ruten mellan Helsingfors och Stockholm den 8 mars med en förnyad daglig förbindelse och seglar nu under finsk flagg. Viking Cinderella kommer att trafikerar från och med den 8 mars 2024 som Gabriellas par på sträckan Helsingfors–Stockholm.

Efter Cinderellas flaggbyte seglar alla fem Viking Line-fartygen (M/S Viking Cinderella, M/S Gabriella, M/S Viking Glory, M/S Viking Grace och M/S Viking XPRS) under finsk flagg. Dessutom iaktas finländska kollektivavtal på alla fartyg. Ismo Waarna arbetar som förtroendeman för Finlands Maskinbefälsförbund ry. på Viking Line.

I och med flaggbytet och den nya sträckan kommer även större delen av Viking Cinderellas 300-manna besättning att bestå av finländare. Fartygets tidigare besätt-

ning överförs till Birka Gotlands fartyg, som Viking Line äger hälften av.

Viking Cinderella började sin förvandling som en erfaren. Det förut vita skeppet hade fått röda sidor på Nådendalsvarvet. Nästan 300 hytter, spaavdelningen och många av fartygets allmänna utrymmen har också fått ett nytt fräscht utseende.

Bland de många tekniska innovationerna är de viktigaste installationerna av inhemska Elogrids-calders, som minskar vattenmotståndet, på fartygets bogpropeller, och installationen av LeanMarine-systemet, som optimerar driften av motorerna och styrningen av fartyget. propellrar. Investeringar i tekniska uppgraderingar minskar fartygets koldioxidutsläpp med 2 500 ton per år. ■

Källa: Viking Line

STRATEGISKA DIMENSIONER

Byggd: 1989

Längd: 191 m

Bredd: 29 m

Passagerare: 2 560

Fart: 21,5 knop

Huvudmotorer: 4 X Sulzer
12VZA 40 S 28 800 kW

Isklass: 1 A Super

SME

LAIVOJEN ja TELAKOIDEN
KUNNOSSAPITOA ja KORJAUSTÖITÄ



Ota yhteyttä

Sjöblom Marine Engineering Ltd

info@smeab.fi | +358 (0)40 760 5445 | www.smeab.fi



I WANT YOU FOR OUR FLEET

NEAREST RECRUITING STATION

www.godbyshipping.fi

Rajavartiolaitoksessa on vuodesta 2020 alkaen ollut käynnissä Vartiolaiva 2025 -hanke. Hankkeella korvataan vanhentuvat ulkovartiolaivat kahdella Turva-luokan ulkovartiolaivalla. Uusien laivojen rakentaminen on nyt aloitettu ja ensimmäisen laivan on määrä valmistua vuonna 2025. Toinen laivoista valmistuu vuosi tämän jälkeen eli vuoden 2026 aikana. Uudet laivat tulevat olemaan käytössä 2050-luvulle saakka.



Rajavartiolaituksen uuden vartiolaivan köli laskettiin Puolassa

Rajavartiolaituksen uusien vartiolaivojen valmistuminen etenee suunnitellusti. Ensimmäisen laivan kölinlaskua juhlittiin tiistaina 12.3.2024.

Kölinlaskutilaisuus pidettiin Baltic Operatorin telakalla Gdanskissa 12.3.2024. Paikalla oli Rajavartiolaituksen, Meyer Turku Oy:n, Baltic Operatorin ja Bureau Veritasin edustajat.

”Ulkovartiolaivat rakennetaan pitkäaikaisten kumppanitelakoidemme tiloissa Meyer Turun projektijohdossa ja laatuvaatimustemme mukaisesti. Erinomaisesti käynnistynyt yhteistyö on edennyt aikatau-

lun mukaisesti vaiheeseen, jossa nyt pääsemme juhlimaan yhden laivanrakennusprosessin perinteisen etapin saavuttamista”, sanoo Meyer Turun varatoimitusjohtaja Tapani Pulli.

Rajavartiolaitoksen suorituskyky avomerellä perustuu merkittävältä osin monitoimisten ulkovartiolaivojen jatkuvaan operointiin ja valmiuteen. Ulkovartiolaivat ovat merellä noin 330 vuorokautta vuodessa.

Rajavartiolaitoksella on tällä hetkellä käytössään kolme ulkovartiolaivaa, joista vuonna 2014 käyttöön otettu vartiolaiva Turva on ajanmukainen. Kahdesta vanhasta ulkovartiolaivasta valmistaudutaan luopumaan siinä vaiheessa, kun uudet laivat

valmistuvat. Ensimmäinen uusi laiva valmistuu sopimuksen mukaisesti 2025 lopussa ja toinen 2026 lopussa.

Nyt rakenteilla olevissa Rajavartiolaitoksen laivoissa suorituskyky paranee merkittävästi poistuviin laivoihin verrattuna. Alusten valvonta- ja vaikuttamiskykyä rajojen valvonnassa sekä sen yhteydessä tehtävässä alueellisen koskemattomuuden valvonnassa ja turvaamisessa parannetaan. Kehittyneet valvontajärjestelmät ja tiedonsiirtoratkaisut parantavat tilan-

nekuvan ylläpitoa ja sen jakamista. Uusien laivojen avulla parannetaan kykyä suuronnettomuuksien torjuntaan ja pelastustyöhön. Vakavien ympäristöonnettomuuksien hallinnan valmius on kaikilla aluksilla välitön ja kokonaisöljynkeräyskapasiteetti noin kaksinkertaistuu nykyisestä. Uudet laivat tulevat olemaan vähäpäästöisiä ja energiatehokkaita. Laivoihin hankitaan puolustusvoimien rahoittamia suorituskykyä. ■

Gränsbevakningsväsendets nya bevakningsfartyg kölsträcktes i traditionell ceremoni

Bygget av Gränsbevakningsväsendets nya bevakningsfartyg framskrider enligt plan. Kölsträckningen av det första fartyget firades tisdagen 12.3.2024.

Kölsträckningen ägde rum på Baltic Operators varv i Gdansk 12.3.2024. Representanter för Gränsbevakningsväsendet, Meyer Turku Oy, Baltic Operator och Bureau Veritas var närvarande i ceremonin.

”Utsjöbevakningsfartygen byggs i lokalerna av våra långvariga rederipartners under Meyer Turkus projektledning och enligt våra kvalitetskrav. Samarbetet har börjat utmärkt och har framskridit enligt tidtabell till ett skede där vi får fira att vi nått den etablerade etappen i ena fartygsbyggningsprocessen”, säger Tapani Pulli, vice verkställande direktör vid Meyer Turku.

Gränsbevakningsväsendets prestationsförmåga på öppet hav baserar sig till betydande del på de multifunktionella utsjöbevakningsfartygens kontinuerliga opererande och beredskap. Utsjöbevakningsfartygen är till sjöss cirka 330 dygn av året.

För närvarande har Gränsbevakningsväsendet tre utsjöbevakningsfartyg i sitt bruk, av vilka bevakningsfartyget Tur-

va, som infördes i operativ användning år 2014, är tidsenlig. Förberedelser inför att avstå från de två gamla utsjöbevakningsfartygen görs, när de nya fartygen blir färdiga. Det första nya fartyget blir färdigt enligt avtalet i slutet på år 2025 och det andra fartyget i slutet på år 2026.

Prestationsförmågan av de Gränsbevakningsväsendets fartyg som nu ska byggas är betydligt bättre jämfört med de gamla fartygen. Fartygens övervakningsförmåga i och förmågan att inverka på gränsövervakning och övervakning och trygghet av den territoriella integriteten i samband med det förbättras. Utvecklade övervakningssystem och dataöverföringslösningar förbättrar upprätthållandet av lägesbilden och dess delande. Med hjälp av de nya fartygen förbättras förmågan till räddningsarbete och att bekämpa storolyckor. Alla fartyg har omedelbar beredskap till kontroll av allvarliga miljöolyckor och oljeinsamlingskapaciteten är sammanlagt ungefär dubbelt så stort som för närvarande. De nya fartygen kommer att vara utsläppsnåla och energieffektiva. För fartygen skaffas förmågor som finansieras av Försvarsmakterna. ■

Lähteet: Rajavartiolaitos

Gränsbevakningsväsendets Bevakningsfartyg 2025-projekt har varit igång sedan 2020. Projektet syftar till att ersätta de föråldrade utsjöbevakningsfartygen med två nya fartyg i Turva-klassen. Byggandet av de nya fartygen har nu inletts och det första fartyget beräknas att bli färdig 2025. Det andra fartyget kommer att färdigställas ett år senare, det vill säga under 2026. De nya fartygen kommer att vara i operativ användning fram till 2050-talet.

TUTKIMUS: työehtosopimusten piiriin kuuluu yhä valtaosa palkansaajista

Työ- ja elinkeinoministeriön 28.2.2024
julkaiseman tutkimuksen mukaan
työehtosopimusten kattavuus on pysynyt lähes
ennallaan verrattuna vuoden 2017 tilanteeseen.
Vuonna 2021 ja keväällä 2022 solmittujen
sopimusten perusteella noin 89 prosenttia
palkansaajista kuuluu työehtosopimusten piiriin.

Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu • Työelämä • 2024:7
**Työehtosopimusten
kattavuus vuonna
2021/2022**

Tutkimus perustuu tilastotietoihin, jotka koskevat vuonna 2021 ja keväällä 2022 solmittuja sopimuksia. Raportin laati tutkija **Lasse Ahtiainen** työ- ja elinkeinoministeriön toimeksiannosta.

Työehtosopimusten kattavuudella tarkoitetaan järjestäytyneiden työnantajien palveluksessa olevien palkansaajien osuutta työehtosopimusten sopimusalan kaikista palkansaajista. Suomessa tämä osuus on tärkeä kriteeri yleissitovuuspäätöksissä. Mikäli osuus on vähintään noin puolet, sopimus todetaan yleissitovaksi, kaikkia sopimusalan työsuhteita koskevaksi.

Työehtosopimusten vahvistamislautakunnan päätökset ja niiden perustelut

muodostavat tutkimuksen perusaineiston. Tilastotiedot ovat vuodelta 2021 ja tutkimus koskee vuosina 2021/kevät 2022 solmittuja sopimuksia.

Työehtosopimusten kattavuus yksityisellä sektorilla oli kaikkiaan 64 % (65,2 % v. 2017). Tämän verran yksityisellä sektorilla työskentelevistä palkansaajista toimi järjestäytyneiden yritysten palveluksessa vuonna 2021. Lukumääräisesti heitä oli kaikkiaan 943 708 (945 252 v. 2017). Yleissitovuuden perusteella työehtosopimusten piiriin tuli lisäksi 292 319 (269 311 v. 2017) palkansaajaa ja kaikkiaan yksityisellä sektorilla oli työehtosopimusten piirissä 1 236 027 palkansaajaa (1 214 563 v. 2017) vuonna 2021.

Sopimusten ulkopuolelle jäi 237 630 palkansaajaa ja sopimusten piiriin kuului 83,9 % yksityisen sektorin palkansaajista. Kun otetaan huomioon myös julkinen sektori, jolla sopimukset kattavat kaikki palkansaajat, kuului v. 2021 työehtosopimusten piiriin 88,8 % palkansaajista. Tulee kiinnittää huomiota, että osuus oli sama v. 2017. ■

Lähteet:

Julkaisusarja:

Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisu
2024:7

Undersökning: merparten av löntagarna omfattas fortfarande av kollektivavtal

Enligt en undersökning som arbets- och näringsministeriet publicerat har kollektivavtalens omfattning varit nästan oförändrad jämfört med situationen 2017. På basis av de avtal som ingicks 2021 och våren 2022 omfattas cirka 89 procent av löntagarna av kollektivavtalen.

Finland är kollektivavtalens omfattning och löntagarnas organisationsgrad fortfarande hög internationellt sett.

Med kollektivavtalens omfattning avses andelen löntagare som är anställda hos en organiserad arbetsgivare av samtliga lönta-

gare inom avtalsområdet för kollektivavtalen. Om denna andel är minst cirka hälften konstateras avtalet vara allmänt bindande

och gälla alla anställningsförhållanden inom avtalsområdet.

Undersökningen baserar sig på statistiska uppgifter som gäller avtal som ingåtts 2021 och våren 2022. Rapporten utarbetades av forskaren Lasse Ahtiainen på uppdrag av arbets- och näringsministeriet.

Inom den privata sektorn omfattas 84 procent av avtalen

Två tredjedelar av löntagarna inom den privata sektorn i Finland, närmare 944 000 personer, arbetar för en organiserad arbetsgivare. Utöver denna normala bindande verkan omfattar kollektivavtalen 292 000 löntagare på grund av att deras tillämpningsområde utvidgas, dvs. att kollektivavtalen är allmänt bindande. Sammantaget omfattade kollektivavtalen således något över 1 236 000 löntagare inom den privata sektorn år 2021. Kollektivavtalens omfattning inom den privata sektorn var cirka 84 procent.

När man även beaktar den offentliga sektorn där avtalen omfattar alla löntagare, omfattades cirka 89 procent av alla löntagare av kollektivavtalen 2021. Andelen är densamma som 2017.

Stora skillnader mellan branscherna

Anställda arbetar för de mest organiserade arbetsgivarna inom social- och hälsovårdstjänster, utbildning, energisektorn, finansierings- och försäkringsverksamhet samt post- och teletrafik. Inom dessa branscher är kollektivavtalens omfattning minst cirka 90 procent.

Förändringarna i antalet löntagare i organiserade företag är små jämfört med 2017. Ett undantag från detta är social- och hälsovården där över 20 000 fler löntagare är anställda hos en organiserad arbetsgivare jämfört med 2017.

Av de stora branscherna har kollektivavtalens omfattning minskat mest inom teknologiindustrin och dataservicebranschen. Detta förklaras åtminstone delvis med de förändringar som skett i arbetsgivarens avtalsverksamhet och organisering.

Andelen löntagare som är anställda hos en organiserad arbetsgivare har inom teknologiindustrin minskat med cirka 18 procentenheter till 71,2 procent. Antalet löntagare inom branschen har ökat med cirka 17 000. Antalet anställda hos en organiserad arbetsgivare har minskat med 15 000. Inom dataservicebranschen arbetar cirka 13 000 fler löntagare än tidigare, och anta-

let anställda hos en organiserad arbetsgivare har minskat med 7 000. Av dem som arbetar inom branschen arbetar bara knappt 33 procent för organiserade företag.

Situationen för kollektivavtalen håller på att förändras

Kollektivavtalen utgör en central del av arbetsmarknaden i Finland eftersom lönenivån, arbetstiden och andra anställningsvillkor fastställs i dem. Situationen för kollektivavtalen håller dock på att förändras. För närvarande förs i Finland fortfarande för det mesta förbundsvisa avtalsförhandlingar. En del arbetsgivarorganisationer skulle i stor utsträckning vilja föra avtalen till nivån för företagsavtal och lokala avtal.

I samband med denna undersökning upphörde arbetsgivarna inom skogsindustrin att ingå riksomfattande kollektivavtal mellan förbunden. Branschen har övergått till företagsspecifika kollektivavtal. Vid tidpunkten för granskningen av denna undersökning gällde dock fortfarande de gamla riksomfattande avtalen inom skogsindustrin. ■

Arbets- och näringsministeriet 28.02.2024
Nerladdningar: Ahtiainen, Lasse

Toimintasi turvaaja

TÄYDEN PALVELUN HUOLTOA
KAIKILLE VARAVOIMAKONEILLE

Millog on Suomen johtava varavoimakoneiden huolto- ja elinkaaripalvelujen tarjoaja. Autamme turvaamaan sähkönjakelusi ja valmistautumaan häiriötilanteisiin.

- Huollot, koekäytöt ja kuntokartoitukset
- Kaluston hankinta, hallinnointi ja modernisointi
- Valtakunnallinen palveluverkosto

→ [MILLOG.FI/VARAVOIMA](https://millog.fi/varavoima)

Millog

Millog-konserni turvaa yritysten ja viranomaisten huoltovarmuutta sekä toiminnallista tehokkuutta kaikissa tilanteissa ja olosuhteissa. Millog-konsernin muodostavat Millog Oy, Millog Marine & Power Oy ja Senop Oy.



MIHIN VIE EK:n TIE? Työnantajien toiminta ja tavoitteet analyysissä

Työnantajien toimintalogiikka on viime vuosina herättänyt ihmetystä. Keskusjärjestö EK vetäytyi sopimustoiminnasta ja vaatii lisää paikallista sopimista, mutta tahtoo silti koordinoita palkkaratkaisuja. Poliittinen vaikuttaminen on työnantajille entistä tärkeämpää. Tuore TP:n raportti osoittaa, että selityksiä löytyy muun muassa historiasta sekä siitä, että työnantajaleirin sisällä intressit menevät usein ristiin.

”Missä mennään, Eteläranta? Työnantaja-puolen toiminta ja tavoitteet työmarkkinoiden murroksessa” on Teollisuuden Palkansaajien helmikuussa julkaisema raportti. Sen kirjoittaja FT **Maiju Wuokko** analysoi työnantajien ristiriitaisilta vaikuttavilta tekoilta ja selittää, millaisia motiiveja niiden taustalta löytyy.

SOPIMUSJÄRJESTELMÄN HAJAUTUS TAVOITTEENA VUOSIKYMMENIÄ

Wuokko muistuttaa, että jo 1980-luvun tupo-Suomessa työnantajat alkoivat puhua keskitettyä työmarkkinamallia vastaan. Sopimista pitäisi hajauttaa – vähintään liittotasolle, mieluiten yritystasolle. Haaveiden ja todellisuuden välillä kuitenkin huomattiin kuilu: liittokohtaiset sopimuskierrokset johtivat usein lakkoihin ja tulivat kalliiksi. Siksi tulopoliittisiin kokonaisratkaisuihin yleensä suostuttiin.

2000-luvulle tultaessa maailma oli muuttunut: suomalaisyritykset operoivat globaaleilla markkinoilla, eikä Suomi euromaana enää voinut kohentaa viennin kilpailukykyä devalvaatiolla. Niinpä työnantajat latasivat suuria toiveita työmarkkinamallin muuttamiseen, jonka uskottiin hyödyttävän yrityksiä.

Vuonna 2008 EK ilmoitti, ettei se enää tekisi keskitettyjä ratkaisuja. Tästä huolimatta se hyväksyi 2011 ja 2013 tupo-tyyppiset raamisopimukset. **Juha Sipilän** (kesk) hallituksen ajama kilpailukyky sopimus eli kiky vuonna 2016 oli myös vahvasti keskitetty.

Kun EK oli toistuvasti lipsunut vuoden 2008 julistuksestaan, se muutti kesken kiky-neuvottelujen marraskuussa 2015 sääntöjään siten, että järjestö ei vastedes enää voinut solmia keskitettyjä ratkaisuja. Wuokon tulkinnan mukaan 2010-luvun puolivälissä työnantajien ”pitkään padotut hajauttamispaineet

ryöpsähtivät pintaan, eikä niitä voinut enää pidätellä”.

PAIKALLINEN SOPIMINEN LÄÄKKEENÄ KAIKKIIN ONGELMIIN

Työnantajien haaveissa työehtojen paikallinen sopiminen tekisi Suomen ”jäykät” työmarkkinat joustaviksi, sallisi yrityksille nopean reagoinnin toimintaympäristön muutoksiin, parantaisi tuottavuutta ja työllisyyttä.

**/// Sopimisen
olisi oltava
vapaampaa, ja
se tulisi avata
myös järjestäyty-
mättömille
yrityksille.**

Paikallisen sopimisen mahdollisuuksia on Suomessa 1990-luvulta alkaen lisätty, mutta työnantajien näkökulmasta ay-liikkeellä on ollut asiassa liikaa sanansijaa, ja paikallista sopimista on tehty lähinnä työehtosopimusten puitteissa. Sopimisen olisi oltava vapaampaa, ja se tulisi avata myös järjestäytymättömille yrityksille.

Historiallisen tilaisuuden työnantajille tarjosi Sipilän hallitus, joka suunnitteli säätävänsä paikallisesta sopimisesta lailla. Epäilemättä lakiteksti olisi noudattanut pitkälti työnantajien toiveita. Varmistaakseen sen, että mahdollisimman moni ammattiliitto hyväksyisi kiky-sopimuksen, hallitus kuitenkin teki myönnytyksen: paikallista sopimista määriteltäisiin lainsäädännön sijaan edelleen työmarkkinaosapuolten välisillä työehtosopimuksilla. EK:lle hallituksen peräännyminen oli pettymys, Suomen Yrittäjille suorastaan raivon aihe.

Osa työnantajista piti kiky-sopimustakin riittämättömänä. Sitä vastustettiin myös periaatteellisista syistä – keskitetyistä ratkaisuista oli viimein aika päästä eroon. EK:ssa ei-äänen kikyille antoivat Metsäteollisuus ry, Palvelualojen työnantajat Palta ja VR. Kesällä 2016 Metsäteollisuus erosi EK:sta; Wuokko huomauttaa liiton jo 1970-luvulla vetäneen työnantajien joukossa jyrkkää, kompromissivastaista linjaa. Vuonna 2017 EK:sta lähti Autoliikenteen Työnantajaliitto ALT, mutta päinvastaisin perustein: ALT ei enää nähnyt sopimustoitinnan hylännyttä keskusjärjestöä hyödyllisenä.

Wuokko toteaa Metsäteollisuuden ja ALT:n ratkaisujen osoittavan, kuinka elinkeinoelämän eri aloilla on väijäämättä keskinäisiä intressiristiriitoja. Metsäteollisuudessa on näkynyt yritysten halu minimoida työvoimakustannuksensa, kun taas esimerkiksi kaupan alan yritykset hyötyvät palkankorotuksista siten, että ne lisäävät kuluttajien ostovoimaa.

METSÄTEOLLISUUS RADIKAALINA, TEKNOLOGIA- TEOLLISUUS AJAA KAKSILLA RATTAILLA

Työnantajien sisäiset erot ovat Wuokon mukaan näkyneet myös siinä, että kemianteollisuudessa ja yksityisillä palvelu-aloilla työnantajaliitot ovat olleet ha-

lukkaita tekemään työehtosopimuksia, vaikka ovatkin samaan aikaan puhuneet tarpeesta lisätä paikallista sopimista. Sen sijaan Metsäteollisuus on jatkanut jyrkkänä: syksyllä 2020 se ilmoitti, ettei enää tekisi valtakunnallisia sopimuksia, vaan sen jäsenyritykset sosisivat työehtonsa paikallisesti.

Yrityksistä osa sai työehtosopimuksensa rakennettua ilman isoja riitoja, vanhan tessin pohjalle. UPM sen sijaan uskoi sanelupoliittikkaan. Tuloksena oli yli sadan päivän lakko, joka tuotti UPM:lle arviolta 200 miljoonan euron tappiot.

Teknolomiteollisuus ry:n toiminta luokituu Wuokon sanoin ”työnantajapuolen erikoisimpiin tasapainotempuihin yrityskehityksen ja liittotason sopimisen välillä”. Järjestö lopetti sopimusten tekemisen mutta avusti niitä jäsenyrityksiään, jotka halusivat itselleen yrityskehityksen työehtosopimuksen. Lisäksi niille yrityksille, jotka halusivat yhä noudattaa valtakunnallista tessiä, perustettiin uusi järjestö nimeltä Teknolomiteollisuuden työnantajat ry.

Yrityskohtainen sopiminen osoittautui paljon vähemmän houkuttelevaksi kuin sen puolestapuhujat olivat antaneet ymmärtää. ”Tes-järjestöön” liittyi niin paljon yrityksiä, että 65 prosenttia teknolomiteollisuuden työvoimasta tuli työehtosopimusten piiriin, ja tessit pysyivät yleissitovina kaikilla sopimusaloilla paitsi tietotekniikassa.

KUNTA-ALAN ERILLISRATKAISU MUILLE TYÖNANTAJILLE SHOKKI

Wuokko kuvailee EK:n viime vuosina tavoitelleen ”koordinoitua hajauttamista” eli mallia, jossa valta sopia on periaatteessa liitoilla, mutta keskusjärjestö valvoo tiukasti, että niiden sopimukset eivät tule liian kalliiksi. EK siis haluaa yhä säilyttää itsellään työmarkkinavaltaa ja samanaikaisesti lobata tavoitteitaan eteenpäin politiikan kautta.

Pyrkimys vientivetoiseen palkkamalliin on sekin seurausta työnantajien epäyhtenäisyydestä. Kunta-alan Työnantajat KT sai muilta työnantajajärjestöiltä rajua kritiikkiä, kun se keväällä 2022 myöntyi Tehyn ja Superin lakon seurauksena antamaan hoitajille ns. yleistä linjaa eli vientiteollisuuden tasoa isommat palkankorotukset, ja muut kunta-alan palkansaajatkin pääsivät korotuksista osallisik-

si. KT vetosi työrauhan säilyttämiseen, mutta etenkin teollisuuden työnantajat pelkäsivät korotusvaatimusten valuvan omille toimialoilleen ja alkoivat entistä ponnekkammin vaatia vientivetoista mallia.

EK:n käyttämä ”poliittinen tie” toi tuloksia, kun kevään 2023 eduskuntavaalien jälkeen valtaan nousi **Petteri Orpon** (Kok.) hallitus. Sen ohjelmaan on kirjattu vientivetoisen mallin lisäksi monta muuta EK:n pitkäaikaista tavoitetta, kuten lakko-oikeuden rajoittaminen, irtisanomisen helpottaminen sekä työttömyysturvan leikkaukset.

HAJAUTTAAKO EK ITSENSÄ HAJALLE?

Työnantajien ihanneyhteiskuntaan on vielä matkaa. Mutta jos kaikki työehdot todella sovittaisiin paikallisella tasolla, yritykset voisivat alkaa kysellä, miksi ne maksavat liitoille jäsenmaksuja. Wuokko arvioi, että EK saattaisi tehdä itsensä tarpeettoman eli ”hajauttaa itsensä hajalle”, joko tarkoituksella tai nykyisen linjansa sivutuotteena.

Viime vuosikymmeninä politiikan virtaukset ovat olleet työnantajille niin suotuisat, että EK on uskaltanut antaa valtaansa pois ja luottanut poliittiseen vaikuttamistyöhön. Mutta entä jos virta kääntyy, ja poliittiset päätökset ovatkin työnantajille epämieluisia, tai niitä ei saada tehtyä? Turvauduttiinhan kolmi-kantasopimiseen taas kerran vuonna 2020 koronapandemian iskettyä: yritysten tilausten ehdyttyä sovittiin lomautusten helpottamisesta, ja ay-liike sai vastapainoksi parannuksia työttömyysturvaan.

Wuokko muistuttaa, että Suomessa on pitkä yhteiskunnallinen perinne, jonka mukaan kriisiaikojen yli pyritään teke-mällä laaja-alaisia kompromisseja. Siksi hän pitää huolestuttavana tulevaisuuskuva, jossa työnantajilla ei enää olisi kollektiivista ääntä. ”Perinteinen ratkaisu aitojen tai oletettujen uhkakuvien edessä on ollut turvan hakeminen neuvotteluista ja kompromisseista, mutta onko Etelärannalla enää rahkeita tai kanttia palata niihin, vaikka tilanne sitä vaatisi?” raportin johtopäätöksissä kysytään. ■

Mikko Nikula

Tavoitteena asiakaskokemuksen ja vastuullisuuden parantaminen

Vuonna 2023 vakuutettujen ja vakuutusmaksun määrä nousi edellisvuodesta. Positiiviseen kehitykseen vaikutti erityisesti Viking XPRS:n ja Finnlinesin uusien alusten liputus Suomeen. Matkustaja-alussektorilla myös korkeat matkustajamäärät nostivat henkilöstötarvetta. Maaliskuussa 2024 uudistunut Cinderella aloittaa liikennöinnin Helsinki–Tukholma reitillä, ja helmikuun puolella välissä 2024 Finnlinesin toinen uusi hybridi matkustajarahtialus aloitti liikennöinnin Naantali–Kapellskär-reitillä, molemmat alukset Suomen lipulla. Näkyvät maksutulon ja vakuutettujen määrän kasvuun vuonna 2024 ovat lupaavat.

Sijoitusten tuotto vuonna 2023 oli vahvistamattoman tilinpäätöstiedon mukaan 4,0 %. Sijoitusten markkina-arvo kasvoi ja oli vuoden 2023 lopussa 1 376 miljoonaa euroa. Jatkoimme vuonna 2023 pitkän aikavälin sijoitusstrategian toteutusta, jonka tavoitteena on sijoitusten painopisteen muutos kiinteistöistä likvideihin sijoituksiin. Viime vuoden tuoton lasku alan keskiarvoon verrattuna ennakoitiin jo vuonna 2022, sillä epälikvidien sijoitusten tuotot reagoivat viiveellä korkotason nousuun. Suurin syy alhaisempaan tuottoon olivat suoriin kiinteistöisijoituksiin tehdyt arvonalennukset. Työeläkealan sijoitushorisontti on pitkä, ja vaikka vuoden 2023 tuotto oli alan keskiarvoa ma-

talampi, pidemmän aikavälin ylituotto on yhä tavoitetasolla.

MEKin vakavaraisuusaste on edelleen erittäin vahvalla tasolla, 185,8 prosenttia, kun työeläkeyhtiöiden keskimääräinen vakavaraisuus on 126,4 prosenttia. Taseen vastuuvélka kasvoi 1 097,8 miljoonaan euroon.

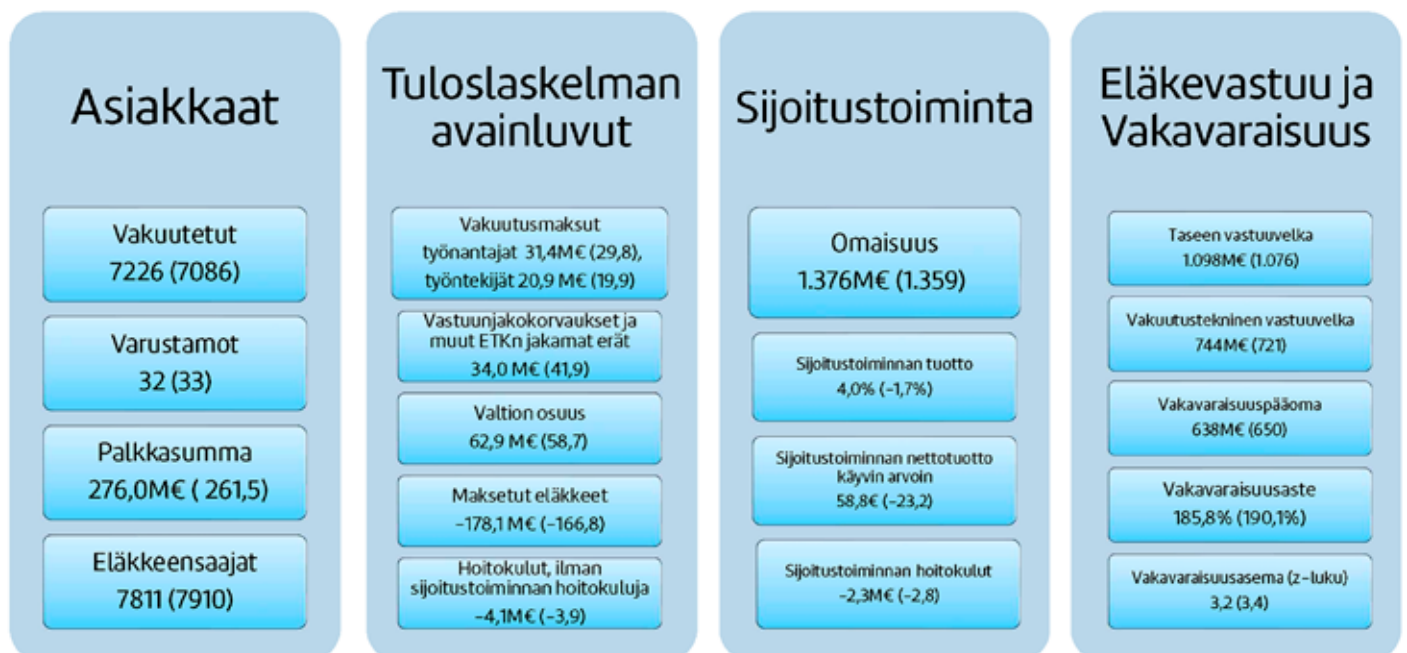
Eläkehakemusten määrä laski jonkin verran vuoden 2022 poikkeuksellisen korkealta tasolta. Hakemusten hylkäysprosentti puolestaan kasvoi edellisvuodesta, kuten työeläkealalla yleisemminkin. Ratkaisut ovat olleet työeläkealan yleisen linjan mukaisia ja muutoksenhaku vähäistä. Tuki- ja liikuntaelinten sairaudet ovat merenkulussa edelleen yleisin työkyvyttömyyseläkkeen syy. Vuonna 2024 ammatillisen kuntoutustoimintamme kehittäminen jatkuu. Keskimääräinen eläkkeellesiirtymisikä oli 59,5 vuotta, ja vanhuuseläkkeiden osalta 61,8 vuotta. Eläkkeensaajien asiakastyytyväisyyttä seurataan Merimieseläkekassassa jatkuvasti, ja tulokset ovat pysyneet erinomaisella tasolla.

Vastuullisuus on olennainen osa strategiaamme. Sijoitustemme ESG-rating on tasolla AA, ja toteutimme ensimmäistä kertaa UNPRI-raportoinnin. Puolitimme vuonna 2023 käytössämme olevien toimitilojen koon, mikä vähentää merkittävästi oman toimintamme hiilijalan-

jälkeä. Jatkamme vuonna 2023 alkanutta vastuullisuustavoitteidemme sekä YK:n kestäväen kehityksen tavoitevalintojemme uudistamista.

Vuoden 2023 loppupuolella käynnistyi Merimieseläkekassan tekoälystrategian rakentaminen, jonka tavoitteena on parantaa asiakas- ja työntekijäkokemusta sekä tehostaa toimintaa. Kannustamme asiakkaitamme yhä enemmän sähköisen asioinnin pariin. Sähköisen valinnan tehneiden määrä Loki-verkkopalvelussa kasvoi 3412 henkilöön (2022: 2681) ja yhä useampi on asioinut verkkopalvelussa. Asioinnin digitalisointi on myös vastuullisuusteko, jolla vähennämme paperin käyttöä.

Vuonna 2024 jatkamme merenkulkijoiden hyvinvointiin panostamista. Merenkulkijoiden hyvinvointia edistävään ISWAN-organisaatioon liittyminen tarjoaa pääsyn kansainvälisen tutkimustiedon ja työkalujen äärelle. Loppuvuodesta 2023 liityimme myös PensionsEuropen tarkkailijajäseneksi, mikä edistää Eurooppa-tason lisääntyvän sääntelyn seurantaa. Olemme mukana eläkealan yhteisessä, vuosina 2024–2027 toteutettavassa eläkkeen laskennan ja vakuuttamisen tietojärjestelmien uudistamishankkeessa, ja jatkamme pitkäjänteistä varautumista eläkejärjestelmän muutoksiin myös sijoitustoiminnassa. ■



Vårt mål är att förbättra kundupplevelsen och hållbarheten

Under 2023 ökade antalet försäkrade och premieinkomsten steg jämfört med föregående år. Den positiva utvecklingen berodde främst på att Viking XPRS och Finnlines nya fartyg registrerades under finsk flagg. Inom passagerarfartygssektorn ökade också det stora passagerarantalet behovet av personal. I mars 2024 kommer den ombyggda Cinderella att börja trafikera linjen Helsingfors-Stockholm, och i mitten av februari 2024 började Finnlines andra nya hybrid-passagerarfartyg trafikera linjen Nådendal-Kapellskär, bägge fartygen under finsk flagg. Utsikterna för en större premieinkomst och fler försäkrade ser lovande ut inför 2024.

År 2023 var avkastningen på placeringarna enligt det icke-fastställda bokslutet 4,0 %. Placeringarnas marknadsvärde ökade och uppgick till 1 376 miljoner euro i slutet av 2023. Under 2023 fortsatte vi att genomföra vår långsiktiga placeringsstrategi med ambitionen att flytta tyngdpunkten i placeringarna från fastigheter till likvida placeringar. Vi förutsåg redan 2022 att intäkterna under 2023 skulle sjunka jämfört med genomsnittet i branschen, eftersom intäkterna från illikvida placeringar reagerar med fördröjning på den högre räntenivån. Den största orsaken till de lägre intäkterna är nedskrivningarna av de direkta fastighetsplaceringarna. Placeringshorisonten är lång i arbetspen-

sionsbranschen, och trots att intäkterna under 2023 var lägre än branschgenomsnittet, ligger överavkastningen alltså på målnivån.

SPK:s solvensgrad ligger fortfarande på en mycket hög nivå, 185,8 procent, med tanke på att arbetspensionsbolagens genomsnittliga solvens är 126,4 procent. Ansvarsskulden i balansräkningen ökade till 1 097,8 miljoner euro.

Antalet pensionsansökningar sjönk en aning från den exceptionellt höga nivån 2022. Avslagsprocenten för ansökningarna steg från föregående år, vilket även gäller för arbetspensionssektorn generellt. Besluten har motsvarat den allmänna linjen inom arbetspensionssektorn och endast få sökte ändring i dem. Sjukdomar i rörelseorganen är fortfarande den vanligaste orsaken till invalidpension inom sjöfarten. Under 2024 kommer vi att fortsätta att utveckla vår yrkesinriktade rehabilitering. Den genomsnittliga pensionsåldern var 59,5 år, och i fråga om ålderspension var den 61,8 år. Sjömanspensionskassan följer kontinuerligt upp kundnöjdheten bland pensionstagarna, och resultaten har hållits på en ypperlig nivå.

Hållbarhet är en väsentlig del av vår strategi. ESG-betyget för våra placeringar ligger på nivå AA, och vi genomförde för första gången en UNPRI-rapportering. Under 2023 halverade vi storleken på de lokaler vi använder, vilket avsevärt

minskade verksamhetens klimatavtryck. Vi fortsätter med att uppdatera våra hållbarhetsmål och våra val enligt FN:s mål för hållbar utveckling – ett arbete som vi inledde redan 2023.

Mot slutet av 2023 började vi bygga upp en AI-strategi för Sjömanspensionskassan med ambitionen att förbättra såväl kund- som medarbetarupplevelsen och effektivisera verksamheten. Vi uppmuntrar våra kunder att i allt större utsträckning sköta sina ärenden elektroniskt. Antalet personer som valt e-tjänster i Logg-tjänsten ökade till 3 412 personer (2022: 2 681) och allt flera har skött sina ärenden i webbtjänsten. Digitaliseringen är också ett hållbarhetsval som minskar användningen av papper.

Under 2024 kommer vi att fortsätta att satsa på sjöfarnas välbefinnande. Eftersom vi gått med i organisationen ISWAN som främjar sjöfarnas välbefinnande har vi tillgång till internationella forskningsdata och verktyg. I slutet av 2023 gick vi också med som observatörsmedlem i PensionsEurope, vilket underlättar uppföljningen av den allt mer omfattande regleringen på europeisk nivå. Vi deltar i pensionsbranschens gemensamma reformprojekt för pensionsberäkning och pensionsförsäkring, som genomförs 2024–2027. Vi fortsätter också att i vår placeringsverksamhet bereda oss inför ändringar i pensionssystemet på lång sikt. ■





"MEPAn vuosittainen tunturivaellus on monelle merenkulkijalle vuoden kohokohtia. Kuva Jukka Lindell.

Tummiä pilviä viisikymmenvuotiaan MEPAn horisontissa



TOIMINTAKALENTTIIN

Merimiespalvelutoimisto MEPA juhli viisikymmenvuotisjuhliiaan marraskuussa. Vuonna 1973 alkaneella taipaleellaan se on palvellut merenkulkijoita jo useassa kohortissa. Toiminta on kehittynyt merenkulkijoiden tarpeiden mukaan vuosikymmenten varrella, perustuen kuitenkin koko ajan ILO:n kansainvälisiin suosituksiin sekä kotimaiseen lainsäädäntöön. Laissa merimiespalvelutoiminnasta painotetaan merenkulkijoiden oikeutta päästä hankalista työolosuhteista huolimatta sivistyksen äärelle ja saada hyvinvointia tukevia palveluja laivatyön erityislaatuisuuden häiritsemättä.

Viihdettä ja sivistystä

MEPAn palveluista pitkäikäisin on kirjas-

totoiminta, joka oikeastaan juontaa juurensa jo 1800-luvulle. MEPAn kirjaston laajuus on noin 30 000 kirjaa. Kirjat sijaitsevat Turun ja Helsingin kokoelmissa ja lisäksi on "kelluvat sivukirjastot", eli laivakirjastot, jotka seilaavat paraikaa ympäri maapalloa. Kirjasto toimii toiveiden tynnyri -ajatuksella - tarkoituksena on palvella ja täyttää toiveita, ei tuputtaa. Uutuuskirjapaketit ovat suosittu tuliainen, kun laivapalvelukoordinaattorit käyvät asiointikäynneillään. Uutuutena alettiin viime vuonna viedä laivoille myös lauta- ja palapelejä perinteisten DVD- ja Blu-ray -leffaviemisten ja printtimedian ohessa. Pelit ovat olleet joillain laivoilla todellinen megahitti. Aikakauslehdet tietysti luetaan hiirenkorville laivoilla.

Leffoja MEPAlla on parikymmentätuhatta, joten varmasti löytyy joka makuun katsottavaa. MEPA hankkii tuoreimmat ja kiinnostavimmat leffat valikoimaansa, mutta myös klassikoita löytyy toivelistalta. Kirjoja ja leffoja voi toivoa laivalle ihan nimekkeittäin MEPAn kirjastosta, jonka yhteystiedot löytyvät MEPAn kotisivuilta. Kirjastonhoitaja **Ella Mustamo** vastaa mielellään kirjastoa koskeviin kysymyksiin.

Työkyvyn ylläpitoa

Hyvinvointiohjelma ForMare on liikuttanut kymmenvuotisen historiansa aikana satoja merenkulkijoita. Ohjelma reivataan uuteen asentoon tänä vuonna yhteistyössä Merimieseläkekassan kanssa. Mielen hyvinvointi ja muu henkinen resilienssi

ovat nousseet vahvasti esiin merenkulkijoiden työkyvyn osatekijöinä, kuten monilla muillakin aloilla. Muilta osin hankkeessa painottuvat perinteiseen tapaan työkykyä ja elämänlaatua kohentava kuntoliikunta, voimaharjoittelu, ravitsemus sekä uni, joiden hyvään tasapainoon annetaan henkilökohtaista ohjausta. Uusi hanke käynnistyy vuonna 2025. Sillä ei ole vielä nimeä, joten sanasepot ja runoriinat voivat mielellään laittaa ideoitaan projektipäällikkö **Krista Lankilalle** MEPAn.

Kisoja ja yhteistä kiva

MEPAn järjestämät turnaukset ovat vuodesta toiseen suosittuja. Sählyskaba veti helmikuussa Maarianhaminaan 90 kovakuntoista pelaajaa. Lätkäturnausta pidetään Turussa 4.4. ja golf-kisat perinteiseen tapaan keväällä ja syksyllä. Edellä mainitut kisat sekä kesälomien jälkeinen futisturnausta ja monet muut tapahtumat löytyvät MEPAn toimintakalenterista.

Ruskaretkellä, melontaretkellä ja Lapin vaelluksella on vakiintuneita kävijöitä, mutta joka vuosi uudet rohkelikat hypäävät mukaan tutustumaan merenkulkijakollegoihin yhteisten, hienojen luontokokemusten äärellä. Pitkien tönnien talveen on kiva ladata akkuja reipashenkisessä seurassa. Samalla voi suunnitella, miten talven aikana saa kohotettua kuntoa niin, että seuraava vaellus sujuu sutjakammin.

MEPA on neuvotellut merenkulkijoille alennuksen kaikille Fitness24Seven saleille kautta maan. Lisäksi on joitain sopimusaleja, padel-vuoroja ja jäävuoroja, joista voi kysyä tarkemmin MEPAn hyvinvointikoordinaattoreilta. Tänä keväänä ilmestyy sarja hyttitreeniohjeita vaihtoehdoksi laivan salilla käymiselle. MEPAn liikuntastrategian tämän vuoden painopiste on houkutella uusia ihmisiä liikkumaan matalalla kynnyksellä.

Lajikokeilujen kirjo on laaja jokaviikoisesta merenkulkijajoogasta itsepuolustukseen ja ampumahiihtoon. Lajikokeilut löytää kolmen kuukauden välein ilmestyvästä tuoreesta toimintakalenterista, joka julkaistaan Vapaavahdissa ja joka tietenkin päivittyy nettisivuilla viikoittain.

Taidettakaan ei unohdeta. MEPA järjestää silloin tällöin opastettuja päiväkiertokieroksia taidemuseoihin, ja niihin ehtii vaikkapa matkustajaläiävän satamassaolon aikana päivätauolla. MEPAn tapahtumat yritetään aina aikatauluttaa laivojen mukaan.

Merenkulkijoita asuu ympäri maan, vaikka suurin osa toki eteläisessä Suomessa. Monipaikkaisuuden tuomaa haastetta yritetään tänä vuonna taklata järjestämällä ohjelmaa Turun ja Helsingin lisäksi aiempaa enemmän Tampereella.

Merenkulun kansainvälistyessä jeesamme myös muualta tulleita merityöntekijöitä järjestämällä heille prepaid-liitty-

miä ja puhelinkortteja, jotta yhteydenpito kotiin olisi mahdollista pitkän poissaolon aikana. Samoin MEPAn kirjastossa on englanninkielistä kirjallisuutta lainattavaksi. Suomen lipun alla seilaavat merenkulkijat ovat lain mukaan oikeutettuja MEPAn palveluihin kansalaisuudestaan riippumatta.

Myrsky näkyvässä

“Vahva ja välittävä Suomi” -hallitusohjelma uhkaa yllättäen laittaa MEPAn kävelemään lankkaa pitkin. Hallitusohjelma ja sen budjettikirjaus sivaltavat MEPAn toimintakuluista koko valtion osuuden pois. Merenkulkijoiden MEPAmaksulla ja varustamojen vastaavan suuruisella tuella on katettu MEPAn toimintakuluista nelisenkymmentä prosenttia. Summa siis pitäisi vähintään tuplata, jotta saataisiin valtion poistuva osuus kompensoitua ja palvelut säilytettyä. Olemme valppaita ja vaikutamme asioihin, mutta on myönnettävä, että horisontti näyttää synkältä.

Nauttikaa siis MEPAn palveluista nyt, kun niitä vielä on saatavilla, tulkaa mukaan lajikokeiluihin ja retkille, käyttäkää kuntosalialennusta ja lukekaa kirjoja! ■

Inka Kanerva

Viestintäpäällikkö,
MEPA

Mörka moln vid horisonten för femtioåriga SSB

Sjömansservicebyrån SSB firade sitt femtioårsjubileum i november. Under resan som började 1973 har SSB betjänat sjöfarare i flera kohorter. Verksamheten har genom årtiondena utvecklats enligt sjöfararnas behov, men har hela tiden baserats på ILO:s internationella rekommendationer och den inhemska lagstiftningen. I sjömansservicelagen betonas sjöfararnas rätt att trots de besvärliga arbetsförhållandena delta i utbildningar och få service som främjar deras välfärd utan att hindras av fartygsarbetets särskilda karaktär.

Tidsfördriv och bildning

Den mest långlivade av SSB:s tjänster är biblioteksverksamheten, som egentligen går tillbaka ända till 1800-talet. SSB:s bibliotek omfattar cirka 30 000 böcker. Böckerna finns i samlingarna i Åbo och Helsingfors och dessutom finns de ”flytande biblioteksfilialerna”, det vill säga fartygs-

biblioteken som i detta nu seglar världen över. Biblioteket fungerar som en önskebrunn – syftet är att betjäna och uppfylla önskemål, inte att truga. När fartygsservicekoordinatorerna kommer på besök är paketen med nya böcker eftertraktade. I fjol började SSB även förse fartygen med brädspel och pussel, utöver de traditionella dvd- och Blu-ray-filmerna och tryckta medierna. Spelen har varit en riktig megahit på vissa fartyg. Även tidskrifter blir luslästa ombord.

SSB har kring tjugo tusen filmer, så det finns garanterat något för alla smaker. SSB köper in de senaste och mest intressanta filmerna till sitt sortiment, men det finns även klassiker på önskelistan. Man kan önska specifika bok- och filmtitlar till fartyget via SSB:s bibliotek. Kontaktuppgifter till biblioteket finns på SSB:s webbplats. Bibliotekarien **Ella Mustamo** svarar gärna på frågor om biblioteket.

Upprätthållande av arbetsförmågan

Hälsoprogrammet ForMare har under sin tioåriga historia fått hundratals sjöfarare att röra på sig. I år lägger vi om kursen för programmet tillsammans med Sjömanspensionskassan. Psykisk hälsa och annan psykisk resiliens har seglat upp som en kraftigt bidragande faktor till sjöfararnas arbetsförmåga, liksom i många andra branscher. I övrigt fokuserar projektet på att höja arbetsförmågan och livskvaliteten på det traditionella sättet med konditionsträning, styrketräning, kost och sömn. För att deltagarna ska uppnå en god balans mellan dessa får de personlig handledning. Det nya projektet startar 2025. Än så länge har det inget namn, så alla ordkonstnärer får mer än gärna skicka in förslag till projektchef **Krista Lankila** på SSB.

Tävlingar och gemensamma nöjen

Turneringarna som arrangeras av SSB behåller sin popularitet från år till år.

Innebandyturneringen i februari lockade 90 vältränade spelare till Mariehamn. Hockeyturneringen går av stapeln i Åbo den 4 april och golftävlingarna hålls traditionsenligt på våren och hösten. Dessa tävlingar liksom sensommarens fotbollsturnering och många andra evenemang finns i SSB:s verksamhetskalender.

Höstresan, paddlingsutflykten och vandringsen i Lappland har återkommande deltagare, men varje år hoppar nya modiga personer på för att lära känna sjöfararkollegor genom fina, gemensamma naturupplevelser. Inför vinterns långa arbetstörnar är det roligt att ladda batterierna i ett hurtigt sällskap. Samtidigt kan man passa på att planera hur man ska förbättra sin kondition under vintern så att nästa vandring går lättare.

SSB har förhandlat om rabatt för sjöfarare hos alla Fitness24Seven-gym i hela landet. Dessutom finns det vissa avtalsgym, padelturer och isturer som SSB:s välfärdskoordinatorer kan berätta mer om vid förfrågan. Under våren publiceras en serie med instruktioner för hytträning som ett alternativ till att besöka fartygsgymmet. Tyngdpunkten i SSB:s motionsstrategi för det här året är att locka nya personer att

börja motionera med låg tröskel.

Det finns ett brett spektrum av prova på-kurser i allt från yoga för sjöfarare till självförsvar och skidskytte. Prova på-kurserna syns i verksamhetskalendern som publiceras var tredje månad i Frivakt och som uppdateras varje vecka på webbplatsen.

Konsten har inte heller glömts bort. Då och då arrangerar SSB guidade dagsturer på konstmuseer och man hinner delta i dem till exempel på sin rast under passagerarfartygens hamntid. SSB försöker alltid schemalägga sina evenemang efter fartygens tidtabeller.

De flesta sjöfarare finns i södra Finland, men det bor sjöfarare över hela landet. I år försöker vi tackla problemet med att sjöfararna är utspridda genom att ordna fler program än tidigare i Tammerfors, utöver programmen i Åbo och Helsingfors.

I och med att sjöfarten har blivit alltmer internationell hjälper vi också sjöarbetare från andra länder genom att erbjuda dem prepaid-abonnemang och telefonkort, så att de kan hålla kontakten med dem där hemma under de långa perioderna hemifrån. Likaså finns det engelskspråkiga böcker att låna på SSB:s bibliotek. Sjöfa-

rare som seglar under finsk flagg är enligt lag berättigade till SSB:s tjänster oavsett nationalitet.

Storm i sikte

Regeringsprogrammet Ett starkt och engagerat Finland hotar överraskande SSB att gå på plankan. I regeringsprogrammet och dess budgetskrivning slopas hela den statliga finansieringsandelen av SSB:s verksamhetskostnader. Sjöfararnas SSB-avgifter och rederiernas stöd av motsvarande storlek har hittills täckt fyrtio procent av SSB:s verksamhetskostnader. Summan måste alltså minst fördubblas om den statliga andelen som försvinner ska kompenseras och servicen bevaras. Vi är på hugget och försöker påverka situationen, men det måste medges att det ser mörkt ut på horisonten.

Så passa på att njuta av SSB:s tjänster nu när de fortfarande finns: gå prova på-kurserna och delta i resorna, använd gymrabatten och läs böcker! ■

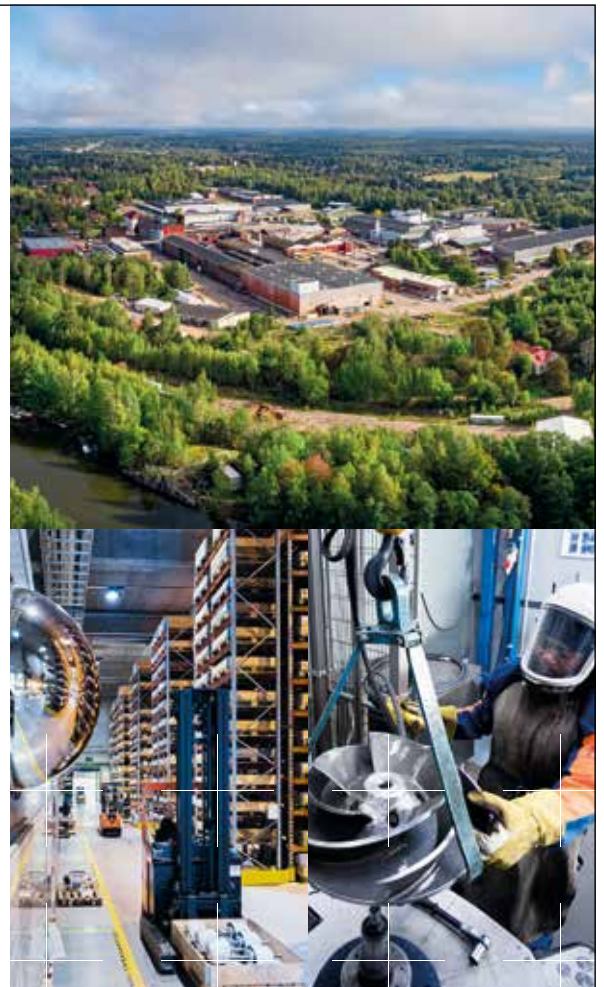
Inka Kanerva

Kommunikationschef
SSB

SULZER

Suomalaisen pumppausosaamisen keskiössä

Pitkät perinteet ja huippuosaaminen ovat vahvuutemme. Olemme ylpeitä kotimaassa sijaitsevasta tutkimus- ja tuotekehityskeskuksesta sekä prosessipumppujen, sekoittimien, turbokompressorien ja mekaanisten tiivisteiden tuotannosta. Huoltopalveluverkostomme kattaa koko Suomen, varmistaen korkean asiakastytyväisyyden. sulzer.com/fi-fi/finland



Laivakoneistojen IMO-tyypin ruuvipumppujen kunnossapito ja huolto

Yleensä ottaen ruuvi tyyppinen syrjäytyspumppu (positive displacement pump) on valmistajasta riippumatta hyvin samanlainen. Mekaaniset tiivisteet ovat standardi tavaraa ja useat akseli tiivisteet menevät ristiin eri valmistajien pumppujen kanssa. Pumpun itse hydraulikka on toiminta varmaa mutta niitä kiusaa polttoaineiden epäpuhtauksista johtuvat kerrostumat (Fuel deposit).

Esimerkin tapauksessa on kyseessä -80 luvulta peräisin oleva IMO AB:n valmistama kolmiruuvi pumppu. Pumpussa on primääri akseli, jota sähkömoottori pyörittää ja lisäksi kaksi sekundääristä akselia, joiden tehtävä on muodostaa tilavuusvirtaus ja kehittää paine polttoaine tai voiteluöljy järjestelmään. Polttoaine pumppu ei välttämättä eroa pienissä dieseleissä lainkaan sähköisestä apulaite öljypumpusta (external oilpump). Esimerkiksi Wärtsilän Vasa 32 moottoreissa pumput lähes samanlaisia. Pumpattavan väliaineen takia, pumppujen mekaaninen akselitiiviste todennäköisesti kestäisi kauemmin kuin pumpun laakerit ja juurusta valuva öljy tai polttoaine onkin merkki todennäköisemmin laakerivauriosta kuin viasta mekaanisessa tiivisteessä.

Pumppujen primääriakselin laakeroinnissa on useanlaista vaihtoehtoa tarjolla. Kokoluokkaa suuremmissa FO-asemien siirtopumpuissa laakeri saattaa olla voideltu väliaineella ja laakeri on mekaanisen tiivisteiden alapuolella, kun taas pienemmissä pumpuissa esim. apuöljypumpuissa laakeri voi olla täysin suojattu ilman lisävoitelu mahdollisuutta ja sijoitettu ilma-kehän puolelle. Sitten on vielä yksi ratkaisu, joka on kuvan esimerkki pumppu. Siinä ei ole primääriakselissa laakeria lainkaan, vaan primääriakseli kytketään suoraan sähkömoottorin akseliin päähän. Akseli nostetaan ruuvi-meisselillä ylöspäin sähkömoottorin akseliin päälle ja kytkimen lukitusruuvi kiristetään. Laakerointi ratkaisut määrittää pumpun fyysinen koko ja esimerkiksi primääriakselin tarve tulla kannateltavaksi molemmista päistä primääriakselia. Pienemmät pumput eivät tarvitse kuin yhden laakerin mekaanisen tiivisteiden tueksi, ja ruuvit lopulta pyörivät pienillä välyksillä pumpun runkoon nähden, samalla kun väliaine voitelee ja paine keskittää ruuvit pyörintä asentoon suhteessa pesään. Pumppujen sähkömoottorit pyörivät vakionopeudella ja pumpun muodostama paine säädetään erityistä säätöruuvilla, kuormitettua jousella toimivaa luistia vasten. Idea on siinä, että luistin kautta säädetään ns. hullunkierro, joka johdetaan takaisin pumpun paine puolelta pumpun imupuolelle. Pumpun paineen säätö on yksi tekijä sys-

teemissä, mutta koska systeemiin sisältyy useita eri komponentteja kuten yli virtausventtiili, jonka avulla systeemin olosuhteet tasapainotetaan vastaamaan haluttuja arvoja. Tässä esimerkiksi ongelmasta, joka oli asiakkaalla. Ongelmassa konektykennän (sähkömoottori, vaihteisto, syöttövesipumppu) öljynpaine oli oikealla tasolla, mutta käynnistyttyään paine romahti ja koneikko trippasi. Asiakas oli itse yrittänyt korjata vikaa ja lopulta päättelivät jossain laakerin petteäneen. Master Flow Tech asiantuntija tutki asiaa ja koska koneikko oli liki 30 vuotta vanha, niin epäili ongelman syyksi jousella toimivaa yli virtausventtiiliä. Hankittiin uusi ylivirtausventtiili ja ongelma katosi.

Ylivirtausta vakio kuormalla säätävä venttiili on yksi tärkeimmistä komponenteista pumpun lisäksi. Näillä mekaanisilla säätöelimillä paine ja tuotto lopulta asetetaan halutulle tasolle. Öljypumpussa yleensä painemittari osoittaa rauhattomuutta, mikäli pumpun oma sisäinen jousi luisti takeltelee tai on väsynyt. Ylivirtausventtiilin kuoleentunut jousi paljastuu yleensä siitä, että kyky ylläpitää painetta on menetetty. IMO tyyppinen pumppu on niin nerokas systeemi, että sen täydellinen huolto on tehtävissä laivalla kuin laivalla. Sekundääriakselien kannen laakeripinnat on mahdollista koneistaa sorvilla suoraksi ja vastaavasti kulunut ruuvien liukupinta koneistetaan asettamalla ruuvi halkaistun putken sisään ja sillä tavalla kiinnitetään sorviin. On useita esimerkkejä korjattavaksi tarjotuista IMO pumppuista, jotka olivat ulkoisen palveluntarjoajan mukaan kelvottomia. Ongelma oli siinä, että primääriakselissa oleva mekaanisen tiivisteiden holkki tuli kiinni akseliin kuusiokoloruuveilla. Yksi ruuvi oli ollut purettaessa liikaa sisällä ja holkkia ulos vedettäessä ruuvi oli tehnyt akseliin O renkaan kohtaan uran. Koska uusi O rengas on pehmeä ja istuu täydellisesti mihin tahansa kohtuullisen symmetrisen pintaan, niin asiantuntija hioi uran pois akselista käyttämällä viilaa, jonka päällä oli hiomapaperi. Kun ura oli kadonnut ja pinta suhteellisen jouheaa, mittasi hän akselin paksuuden hiomastaan kohdasta mikrometrillä ja vertasin halkaisijaa hiottuun kohtaan. Asiantuntija totesi akselin ohentuneen vähemmän kuin 0,15 mm hiotusta kohdasta, kyseinen korjaus säästi tämän pumpun romutukselta ja sen käyttö jatkui normaalisti.

Toinen yleinen korjattujen pumppujen ongelma on väärä kansien tiivistepaksuus ja materiaali. Oikea tiivistemateriaali on tiivistepaperi, jonka paksuus on noin 0,3 mm. Paksu massalevy aiheuttaa sen, että kansien korvat alkavat taipua ruuvien kiristyksen yhteydessä, koska ruuvien kohta uppoa massalevyyn. Mikäli viivaimella tai viilalla tarkastaen havaitsee korvien taipuneen, niin ne voi kevyesti viilata takaisin suoraksi. Mikäli korvia ei oikaista, niin päätylaipat alkavat vuotaa öljyä. Laivalla LO tai FO pumppu vuotaa ulos ja korjaa ja saattaa ihmetellä, että miksi vuotaa, vaikka juuri asensin uuden päätytiivisteiden. Maa voimalaitoksissa kyseisen vika on suurin syy, joka aiheuttaa nestekytymissä öljyn vaahtoamista. IMO tyyppinen ruuvipumppu on kestävä ja luotettava pumppu. Ne on helppo huoltaa ja varaosat edullisia. Työ on mahdollista suorittaa satam aikana vähän kerrassaan, ja korjausmiehelle se ei ole tehtävä eikä mikään. Mikäli varustamolle kertyy näitä pumppuja, niin neuvon kääntymään Master Flow Tech Oy:n puoleen. MFT hoitaa kaikki pumppuihin ja venttiileihin liittyvät kunnossapitotyöt. ■

LÄHDE Timo Leskinen
Master Flow Tech Oy
timo@masterflow.fi



Teksti: ylikonemestari
Jukka Kauppinen, Taitotalo



Suomen Konepäällystöliitto oli tapaamassa opiskelijoita sekä Kotkassa että Raumalla

Kotkassa Suomen Konepäällystöliiton lakimies Riku Muurinen kävi pitämässä 11.3.2024 luennon Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulussa (XAMK) aiheesta Oikeudenkäynti- ja työlainsäädäntöä, joka sisältyi Koneosaston johtaminen opintojaksoon.

Muurinen käsitteli muun muassa oikeudenkäynnin perusteita sekä yleisesti Suomen oikeusjärjestelmää, minkä lisäksi hän kävi läpi työlainsäädännön keskeisiä oppeja. Opiskelijoiden joukossa oli myös Suomen Konepäällystöliiton opiskelija-asiamies **Ville Virta**.

Lisäksi Suomen Konepäällystöliiton asiantuntija Pasi Korhonen tapasi energiapuolen opettajia ja opiskelijoita.



Raumalla WinNovan ja SAMKin opiskelijoille tarkoitettu Infopäivä järjestettiin 12.3.2024. Tilaisuudessa esitettiin muun muassa TE-toimiston merivalitys, Traficom, MEPA sekä Suomen Konepäällystöliitto ja muut meriliitot. Ko-

nepäällystöliiton toiminnasta ja tarjoamista jäsenpalveluista ja jäseneduista opiskelijoille olivat kertomassa Konepäällystöliiton opiskelija-asiamies **Arttu Hietanen** ja liiton toimiston

työntekijä Riku Muurinen. Tilaisuuden jälkeen opiskelijat pystyivät vielä esittämään vapaamin kysymyksiä sekä Hietaselle että Muuriselle. ■

E.T. Kuisma Oy

- öljysäiliöiden puhdistus- ja tarkastus
- öljynsiirrot
- säiliöiden käytöstäpoistot

☎ 0400 735 638



www.etkuisma.fi

myynti@etkuisma.fi

**Voit ostaa lehteen
ILMOITUSTILAA
yrityksellesi**

lähettämällä sähköpostia osoitteeseen
riku.muurinen@konepaallystoliitto.fi

**Voima Käyttö
Kraft & Drift**

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu

Kansallinen häpeä

Raumalla vuodesta 1970 saakka järjestetty laivasähkömiehen koulutus on päätetty lakkauttaa Länsirannikon Koulutus Oy:n toimesta. Syynä lakkauttamiseen on ollut opettajien saatavuus. Opettajia ei ole Raumalle saatu, koska Länsirannikon Koulutus Oy ei ole ollut valmis palkkaa opettamisesta maksamaan. Trendi on selvä: ei palkata opettajia, ei kuluja.

Nyt loppuu laivasähkötekniikan ala, kuka tietää mikä koulutusohjelmista loppuu seuraavaksi samasta syystä. Kansi- ja konekorjauksen ala? Konepäällystön osaamisala?

Unohtuu vaan se, että koulutuksen päättyessä ei sitten tule myöskään alan taitajia.

Merenkulun alalla on krooninen pula sähköalan ammattihenkilöistä, on ollut jo vuosia.

Ja edelleen pula pahenee, varsinkin kun Suomessa ei sitten enää Ahvenanmaan Yrkesgymnasiumin lisäksi kouluteta laivasähköasentajia laisinkaan. Ahvenanmaalta muutamit vuosittain valmistuvat nuoret eivät mitenkään riitä täyttämään alalta poistuvien saappaita.

Merenkulun kaikki tunnustavat huoltovarmuus kriittiseksi alaksi ja niin työnantajat, poliitikot kuin työntekijät sitä pyrkivät julki tuomaan. Miten voi Suomen kaltainen perä-pohjolan saari selviytyä ilman oman lipun alla kulkevaa kauppalaivastoa?

Emme voi.

On siis suoranaisten kansallinen häpeä, ettei näinkin kriittiseen tehtävään löydy yhtä ainutta opettajaa. Paitsi että löytyy, jos siitä maksettaisiin samaa palkkaa kuin edes muista vastaavan osaamistason töistä. ■

Oulussa 11.3.2024
Paavo Leviäkangas
Sähkömestari



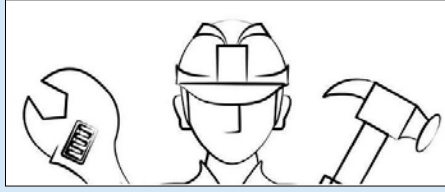
Wilperi osa 1

Wilperi oli saanut valokuvamuistiin, kultaiset kädet, korkean älykkyyssosaamisen, tekniikan ymmärtämiskyvyn ja hyvän ihmistuntemuksen sekä hienotunteisen puheenparren synnyinlahjanaan. Valitettavasti hänellä oli osittain perhetaustastaan johtuva, paheneva happovika.

Koulut ja opiskelu sujuivat häneltä helposti. Ainoa haaste oli konemestariopintojen aikaan poissaolojen määrä. Virallinen poissaoloprosentti oli hänellä 28 %, todellisuudessa jonkin verran suurempi. Linjalehtori Veikko Murojärvi lähetti Wilperin rehtorin puhutteluun poissaolojen takia. Wilperi puhui rehtorin ympäri, eihän sellaista opiskelijaa, jonka keskiarvo on 9,3, kannata erottaa Tekusta. Wilperi lupasi rehtorille olla oppitunneilla enemmän läsnä, mikä toteutuikin. Helsingin metro oli juuri otettu käyttöön. Kokeisiin Wilperi luki ainoastaan koulumatkoilla metrossa välillä Itäkeskus–Hakaniemi. Koenumerot olivat ysejä tai täysiä kympejä.

Hänen kädentaitonsa olivat huippua. Naiset pitivät hänen käsittelystään äärettömän paljon.

Kultaiset kädet toimivat kone- ja metallitöissä loistavalla lopputuloksella. Lisäksi hän jotenkin



näki etukäteen ennen työn aloittamista, millainen siitä pitää tehdä, jotta lopputulos on paras mahdollinen.

Siihen aikaa Pertti Nipa Neumann oli suosionsa huipulla Dingo-yhtyeen laulajana. Wilperi oli ollut yhtä aikaa Nipan kanssa Nesteen Tervissä seilaamassa. Jälleen näkemien tapahtui Kallion Bistrossa, aiemmalta ja nykyistä nimeiltään Oiva, kapakassa, josta Fredi laulaa kappaleessaan Kolmatta linjaa takaisin. Wilperi toimi koko konemestariopintojen ajan Dington roudarina. Nuoria tyttöjä ja ilmaista juomaa oli niin paljon kuin vain jaksoi nauttia.

Wilperi työskenteli pääasiallisesti kokenustöissä ja koneessa laivoissa. Happovika paheni hiljalleen. Hän työskenteli Wärtsilä meriteollisuuden Hielahden telakalla työjohtajana isossa reppufirmassa, jolla oli telakalla 87 miestä laskutöissä. Telakka oli kolme kuukautta jäljessä laskujen maksusta. Wilperi tiedusteli isoilta herroilta, kannattaako enää olla telakal-

la, koska töitä on vaikka kuinka paljon muualakin. Isot herrat kysyivät asiaa toimitusjohtajalta. TJ Reino Hanhinen kertoi, että ne rahat on saatu jo moneen kertaan telakalta aiempina vuosina voittoina. Wärtsilä Meriteollisuus meni konkurssiin 23.10.1989. YIT:ltä jäi saamatta 3 miljoonaa markkaa konkurssipesältä. Eli isot herrat olivat etukäteen päättäneet keskenään kuinka ongelmat hoidetaan. Työtekijät pitivät sama päivänä 23.10.1989 kokouksen telakalla. Wilperi piti tulikiven katkuisen puheen työteki-joille, jossa haukkui herrat, hallituksen ja erityisesti ministeri Ilkka Suomisen alimpaan helvettiin tyhmyytensä takia. Wilperin mielestä jokaisessa itsenäisessä valtiossa pitää olla oma armeija, terästeollisuus, telakat ja aseeteollisuus. Wilperi sai kaikista puhujista kaikkein raikuvimmat ja pisimmät aploodit. Wärtsilä Meriteollisuuden konkurssi oli jälkeensä arvioitua 90-luvun suuren laman alkua.

Ylikonemestari
Liimatainen



SKL:n 46. liittokokous pidetään toukokuussa ja muita tapahtumia

Suomen Konepäällystöliiton 46. varsinainen **liittokokous** pidetään Helsinki Congress Paasitornissa, Helsingissä, 18.–19. toukokuuta 2024. Kokous alkaa klo 10.30.

Lisätietoja antaa: Ann-Katrin Viertola, puh. (09) 586 04815 tai sähköpostin kautta ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi

Finlands Maskinförbundet 46:e ordinarie **förbundsmöte** hålls i Helsinki Congress Paasitorni, Paasivuorigatan 5A, 00530 Helsingfors, den 18.–19. maj 2024. Mötet inleds den 18.5.2024 kl. 10.30.

Mer information: Ann-Katrin Viertola, tel. (09) 586 04815 eller via e-post ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi

MUITA TULEVIA TAPAHTUMIA: ANDRA KOMMANDE EVENEMANG

SJÖFARTENS DAG i Mariehamn/
MERCY SHIPS RACE i Mariehamn

Torsdagen den 23 maj 2024 är det dags igen för Sjöfartens Dag, i Alandica kultur & kongress, i Mariehamn. Dagen består av seminarier, utställning och framför allt intressanta möten.

Dagen före Sjöfartens Dag är det Mercy Ships Race igen! Vi springer eller går till förmån för Mercy Ships och deras livsavgörande arbete i Afrika ombord på sjukhusfartygen Global Mercy och Africa Mercy.

LIITON KESÄTILAISUUS pidetään jälleen Kotkassa 27.7.2024
Lisätietoja seuraavassa lehdessä ja liiton kotisivuilla myöhemmin keväällä.

FÖRBUNDETS SOMMARTILLSTÄLLNING hålls igen i Kotka den 27.7.2024. Mer information i nästa tidning och på föreningens hemsida senare under våren.

ENERGIAMESSUT: Energia-alan päätapahtuma Energiamessut (The Energy Event of Finland) järjestetään Tampereen Messu- ja Urheilukeskuksessa 22.–24.10.2024. Lisätietoja myöhemmin/ Mer information senare

Sjöfartens Dag i Mariehamn



Torsdagen den 23 maj 2024 är det dags igen för Sjöfartens Dag, i Alandica kultur & kongress, i Mariehamn. Dagen består av seminarier, utställning och framför allt intressanta möten.

Sjöfartens Dag började år 2001 som en rekryteringsmessa. Evenemanget har sedan dess växt och är idag en mötesplats för rederier, företag inom sjöfartsbranschen och sjöfartsintresserade. Sjöfartens Dag ordnas av Ålands Sjöfart rf i samarbete med Ålands Landskapsregering, Alandia, DNV och Wärtsilä. Arrangörerna täcker alltså in sjöfartsbranschen, politik, försäkring, klassificering och maskintillverkning.

En stående programpunkt är ro-ro/ropax-seminariet där ni bland annat möter Jesper Hartvig Nielsen, DFDS, Henrik Tidblad, Stena RoRo och Susanne Kaarnimo-Knight, vd för Gotland Alandia Cruises (Gotlandsbolagets och Viking Lines nysatsning på kryssningstrafik med M/S Birka Gotland). Ålands Finansminister, med ansvar för sjöfartsfrågor Mats Perämaa är också självskrivnen på dagen. Alandia ger en uppdatering om försäkringsmarknaden och krigsrisker, högaktuellt i dagsläget. DNV och Wärtsilä förklarar de nya koldioxidregler och dess konsekvenser för branschen och vilka möjligheter som elektrifiering för med sig.

I årets upplaga av Sjöfartens Dag finns en programpunkt som heter Ship Finance och som handlar om fartygsfinansiering. Sjöfartens stora utmaning idag är den omställning som krävs av EU och IMO i kampen för en bättre miljö och mindre utsläpp. Detta kräver stora investeringar redan nu i både befintliga fartyg, samt nybyggen och det här är bara början. Samtidigt och till följd av nya krav har många av de stora ban-

kerna minskat sina risker och investeringar i sjöfarten vilket skapar utrymme för nya lösningar, vilket belyses på under dagen.

När det handlar om nybyggen går varvsindustrin i världen på högvarv vilket pressar upp priserna på nya fartyg och för att klara detta kräver varven betalning allt tidigare i byggnadsskedet. För rederierna blir betalningarna framtunga vilket ställer krav på likviditet och lönsamhet samtidigt som marknadsräntorna är förhållandevis höga. Allt detta gör att kostnaderna för finansieringen blir en större del än tidigare av det slutliga priset på fartyget. I Ship Finance-seminariet deltar bland andra Johnny Rosenholm från Ålandsbanken och Even Bakke Dimmen, NRP Project Finance. Samtliga seminarier är på engelska.

Det som ändå skiljer Sjöfartens Dag från andra evenemang är att sjöskolorna deltar. Nytt för i år är att alla sjöskolestuderande och lärare bjuds in på en mingellunch med utställande rederier och den är onsdagen 22 maj så att alla sedan har möjlighet att delta i Mercy Ships Race.

Minst lika viktigt är dagen en mötesplats för att träffa kollegor, konkurrenter och nya samarbetspartners. Det är redan över 100 utställare registrerade och vi förväntar oss 700-800 registrerade delegater. För den intresserade allmänheten är det fritt att besöka mässan och gå på de seminarier som intresserar. För att ta del av nätverkanter registrerar man sig på www.sjofart.ax ■

Där finns också program, utställare och mera information.

Varmt välkomna till en dag fylld av sjöfart!

Eva Mikkola-Karlström, ordförande Ålands Sjöfart rf

Mercy Ships Race i Mariehamn

Dagen före Sjöfartens Dag är det Mercy Ships Race igen! Vi springer eller går till förmån för Mercy Ships och deras livsavgörande arbete i Afrika ombord på sjukhusfartygen Global Mercy och Africa Mercy.

Mercy Ships Race ordnas onsdagen den 22 maj 2024. Du väljer om du vill springa eller gå 5 eller 10 kilometer runt centrala Mariehamn. Alla kan vara med. Anmälningsavgiften går oavkortat till Mercy Ships, som bedriver hjälpverksamhet, för världens allra fattigaste människor med sjukvård och livsviktiga operationer ombord på fartygen.

Genom att delta i Mercy Ships Race, stöder du en väldigt godhjärtad sak, dessutom är det bra för alla att röra på sig, något vi borde göra mycket mer. Att göra detta tillsammans gör det roligare och tillsammans kan vi hjälpa flera. Win-win-win alltså!

Kan du inte närvara i Mariehamn? Det går bra att delta oberoende var du befinner dig och ge ett frivilligt bidrag till Mercy Ships! Samla ihop kollegor och kompisar och gör gott!

Mercy Ships Race är till för alla, det gör gott och är roligt. Några springer medan andra går, några väljer fem kilometer och andra tio. Allt är valfritt. – Jag är självklart med och från Godby Shippings kontor är vi redan alla anmälda. Vi sponsorerar dessutom alla sjöfarare som vill delta ombord eller hemma och jag utmanar alla andra rederier och företag att göra lika. ■



Mera information och registrering på sjofart.ax

Varmt välkomna!

Eva Mikkola-Karlström, ordförande Ålands Sjöfart rf

BATTERY FIRE FATALITY

CREDIT: DBI

One seafarer has been killed and several others injured after a fire caused by a lithium-ion vehicle battery broke out onboard the Panama-registered cargo vessel Fremantle Highway.

Fremantle Highway was off the coast of the Netherlands at the time, sailing from Germany to Egypt carrying thousands of cars, a small proportion of which were electric vehicles.

The crew were unable to contain the blaze, and several seafarers were reportedly forced to jump overboard as a result.

Nautilus head of professional and technical David Appleton said: 'Nautilus has been raising concerns around the rapid growth in carriage of lithium batteries for some time and have been working closely through the UK's National Maritime Occupational Health and Safety Committee and through the Merchant Navy Training Board to develop guidance and training for

seafarers on the risks of lithium-ion battery fires.

'However, efforts to mitigate these risks are hampered by the fact that there are currently no methods or procedures to extinguish a lithium-ion battery fire once it takes hold that have been demonstrated as safe for seafarers to carry out onboard. This tragic incident highlights the need for research in this area to

be carried out with the utmost urgency so that effective procedures for dealing with these fires onboard can be put in place.'

The fire onboard Fremantle Highway



The location of the third engineer when found via a thermal imaging camera by the Antwerp search and rescue team

follows another lithium-ion battery blaze in July 2023 at Port Newark, USA, during which two firefighters were killed onboard the cargo ship Grande Costa d'Avorio.

Inadequate training highlighted in fatal engine room fire

Fire and crew safety training issues have been flagged by a UK Marine Accident Investigation (MAIB) report into the fire and subsequent death of a third engineer on the Isle of Man-flagged LPG carrier Moritz Schulte in 2020.

The report notes that on '4 August 2020, a fire broke out in the engine room of the liquefied petroleum gas/ethylene carrier Moritz Schulte when the recently promoted third engineer opened an auxiliary engine's pressurised fuel filter allowing marine gas oil to spray onto an adjacent auxiliary engine's hot exhaust.

'The third engineer attempted to stop the fuel leak and tried unsuccessfully to es-

cape from the toxic smoke-filled engine room. He was found an hour later by a shore fire and rescue team [using a thermal imaging camera] but did not recover consciousness and died nine days later in hospital.'

Prompt actions by the crew closed down the space to limit the spread of the fire on the vessel which, at the time, was in the port of Antwerp, Belgium. The location of the third engineer when found via a thermal imaging camera by the Antwerp search and rescue team But the investigation found that 'despite the vessel having a full range of safe systems of work in place, the third engineer, who had worked for the company for over five years, died while at-

tempting an unnecessary job conducted in an unsafe way at an inappropriate time, without a risk assessment and in the absence of any direct supervision of the task.'

Safety issues found included crew training scheme weaknesses that enabled the crew member to bypass requirements and gain promotion twice when he was not ready, plus inadequate crew fire training, affecting the potential for a successful escape and recovery of a crew member from a smoke-filled environment. However, the MAIB made no further safety recommendations due to 32 corrective actions already taken by the Bernhard Schulte Shipmanagement group since the fatality.

SHIPOWNERS URGED TO ACT ON PSYCHOLOGICAL WELLBEING

Maritime medical experts have urged shipowners to do more to care for the psychological wellbeing of crew members after a study found that more than one-third of seafarers have experienced traumatic incidents onboard their ships.

Research conducted among 115 Polish seafarers and reported in the International Maritime Health journal found that 36% had

witnessed a traumatic event during their career and a similar number reported having frequent nightmares or 'intrusive thoughts' – both symptoms of post-traumatic stress disorder.

The study – carried out by the Institute of Maritime and Tropical Medicine in Gdynia and the Medical University of Gdansk – found that harmful psychosocial factors cre-

ate 'significant psychological burdens' upon seafarers – which may pose a direct threat to their health and safety and may be linked to evidence of high suicide rates.

The medical experts said shipowners need to introduce measures to improve the situation, including planning voyages to minimise the need for night work and long working weeks, and introducing free internet connectivity.

Meriteollisuuden päästöt kuriin CJC®-öljynsuodattimilla

Kaikkialla pohditaan kuumeisesti, kuinka päästöjä voidaan vähentää ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi. Yksi keino meriliikenteessä on korvata keskipakoiseseparaattorit sivuvirtasuodattimilla moottoriöljyjen ja polttoaineiden suodatuksessa. Teknoma Oy haluaakin auttaa asiakkaitaan öljyn puhtauteen liittyvissä ongelmissa vähentäen samalla meriteollisuuden päästöjä.

Moottoriöljyjä keskipakoiseseparaattorilla suodatettaessa öljy pitää lämmittää 90–95 °C lämpötilaan, joka kuluttaa paljon energiaa. Staattisilla suodattimilla lämmitystä ei tarvita. CJC®-öljynsuodatin säästää energiaa parhaimmillaan jopa 97 % verrattuna perinteiseen keskipakoiseseparaattoriin.

Lisäksi keskipakoiseseparaattoria käytettäessä muodostuu ns. lietettä, joka tulee hävittää asianmukaisesti. Tämä nostaa luonnollisesti kustannuksia. Lieke myös sisältää usein noin 30 % käyttökelpoista öljyä, joka täytyy korvata uudella. Korvaaminen tietysti lisää kustannuksia ja puhumattakaan asiaan liittyvistä ympäristöongelmista.

Ympäristön ohella säästetään myös rahaa

CJC®-suodatinpatruunat pystyvät poistamaan öljystä ns. hapettumistuotteita, joita keskipakoiseseparaattorit eivät pysty poistamaan. Hapettumistuotteiden poistamisen ansiosta öljy pysyy pidempään käyttökelpoisena, mikä vähentää kustannuksia ja ympäristövaikutuksia. Tämä voidaan todentaa mittaamalla TBN-arvoa säännöllisesti ja varmistaa, että se pysyy moottorin valmistajan suosittelemalla tasolla.

Muutama vuosi sitten tanskalainen alan johtava yritys C.C.Jensen toi markkinoille omat patruunat niin 2- ja 4-tahtimoottoreille kuin eri polttoaineillekin. Näiden kehitykseen on tehty vuosien ajan tiivistä yhteistyötä eri moottorivalmistajien ja varustamoiden kanssa. CJC®-suodatinpatruunat on valmistettu lähes täysin selluloosakuiduista, jotka ovat peräisin uusiutuvista luonnonvaroista.

Päästöjen pienentäminen ja säästöjen syntyminen ei päde pelkästään meriteollisuuteen, vaan mainittuja etuja voidaan saavuttaa samalla tavalla myös dieselmoottorikäyttöisissä voimalaitoksissa.

70 vuotta vankkaa asiantuntemusta

On havaittavissa selvästi, että varustamoita kiinnostaa yhä enemmän keskipakoiseseparaattoreiden korvaaminen sivuvirtasuodattimilla sekä voiteluöljyjen että polttoaineiden suodatuksessa.

C.C.Jensen on johtava offline-suodattimien valmistaja, jolla on lähes 70 vuoden kokemus. Pitkä tuotekehitys on johtanut siihen, että jokaiseen CJC®-öljynsuodattimeen voidaan asentaa erilaisia suodatintyyppisiä vastaamaan yrityksen tarpeita ja öljytyyppejä.

Suodattamalla öljy C.C.Jensen -suodattimilla pystytään käyttövarmuutta parantamaan huomattavasti ja samalla laskemaan kustannuksia ja ympäristövaikutuksia.



Lisätiedot:

Kari Numminen
Myyntijohtaja
Teknoma Oy
p. 040 543 4475
kari.numminen@teknoma.fi



Edut

- Lopa 60% pienempi öljyn kulutus
- Lopa 99% vähemmän öljyistä lietettä
- Lopa 97% energiansäästöä

Rahtilaivoilla ja matkustaja-aluksilla

Pitkä ura konepäällikkönä tarjosi monta näkökulmaa merenkulkuun.

Mutama vuosi sitten jäi konepäällikkö Anders Öhman eläkkeelle tehtävistään suomalaisella matkustaja-aluksella. Hän kertoo nykyisin seuraavansa alansa kuulumisia pääasiassa Konepäällystiliiton Kraft & Drift -lehestä.

Öhman on kotoisin Dragsfjärdistä ja puhuu äidinkielenään ruotsia, mikä on harvinaista nykyisessä kotikaupungissa Joensuussa.

Pitkä ura koneiden parissa alkoi vuonna 1974 Wärtsilän Taalintehtaan terästehtaalla 15-vuotiaana kahden vuoden harjoitteluna, mikä oli tuolloin edellytyksenä Ahvenanmaan Tekniseen Kouluun pääsulle.

– Silloin koulutus oli kolmevuotinen. Nythän se on neljä vuotta.

Ammatinvalinnan tien viitoittivat kaksi vanhempaa veljeä, jotka olivat jo alalla.

Merille koneoppilaana

Merille Öhman lähti matkustajalaiva Viking 5:n koneoppilaana. Laiva seilasi ensin Helsingin ja Tukholman väliä. Myöhemmin se toimi Englannin ja Ranskan välisessä matkustajaliikenteessä ja Öhman sen mukana toisena konemestarina.

– Siellä tapahtui paljon, jopa konehavari heti ensimmäisenä kesänä. Laiva otettiin pois liikenteestä ja tilalle tuli ruotsalainen Safe Christina. Se oli erikoinen laiva, koska siinä oli kahdeksan päämoottoria, 12-sylinterisiä Nohab-moottoreita. Neljä moottoria molemmilla sivuilla.

Viking 5, tai The Viking kuten sen nimi kanaalin liikenteessä oli, palasi seuraavana kesänä kanaalin liikenteeseen moottorivaihdon jälkeen.

Alikonemestarin kirjat saatuaan ehti Öhman vielä seilata Sally-varustamon tankkilaivalla konemestarina ja käydä armeijan, ennen kuin palasi Viking 5:lle konemestariksi.

– The Viking vaihdettiin vuonna 1983 toiseen The Vikingiin, joka liikennöi vuoteen 1988. Sitteen tilalle saatiin Sally Star, johon tuli Bahaman lippu. Sally Starissa oli suomalainen miehistö aina vuoteen 1989 asti.

Öhman korostaa, että miehistöllä oli koko ajan suomalaiset työehtosopimukset.

Teknisenä tarkastajana

Pian työnantajaksi vaihtui ahvenanmaalainen United Shipping, josta myöhemmin tuli Birka Cargo ja Eckerö Shipping. Varustamon ro-ro-rahtialukset seilasivat Suomesta Eurooppaan lastinaan paperia.

Siihen saumaan osui myös uudisrakennuksen valvontatehtäviä Norjassa. Parisen vuotta uran

keskipaikkeille mahtui myös työskentelyä varustamon konttorissa Maarianhaminassa. Teknisen tarkastajan tehtäviä hoitaessa Öhmanin vastuulla oli kolme alusta.



Konepäällikön tehtävistä M/S Finlandia matkustajalaivalta eläkkeelle jäänyt Anders Öhman esittelee laivan koneporukalta saamaansa läksiäislahjaa, joka on tehty separaattorin osista ja sähkötuulettimesta. Männänvarteen upotettu juhla kello on Wärtsilältä saatu ja Öhmanin kuuleman tiedon mukaan viimeisiä laatuaan.

Projektia hän kuvailee kiinnostavaksi, mutta henkilökohtaisesti vaikeaksi, koska perhe asui Joensuussa ja yhteydet Ahvenanmaalta itäiseen Suomeen eivät palvelleet viikonlopuiksi kotiin haluavaa.

– Merillä työskennellessähän ei asuinpaikalla ole mitään väliä, Öhman korostaa.

Uran viimeinen reilu vuosikymmenen kului konepäällikkönä matkustajalaivassa Helsingin ja Tallinnan välillä. Eckerö-Linen Nordlandia ja Finlandia tarjosivat vuorottelun, johon konepäällikkö oli erityisen tyytyväinen.

– Kymmenen töitä ja 20 vapaata.

Kaikkiaan hän kiittelee tuuria, että vuorottelu toimi hänen uralleen osuneissa aluksissa ja varustamoissa hyvin.

Hän arvioi, että puolet työurasta tuli seilattua matkustajalaivoissa, puolet rahtilaivoissa.

Matkustajalaivojen työtahtia Öhman kuvaillee kiivaammaksi kuin rahtilaivassa.

– Konehuoneessakin on aikataulut otettava tarkasti huomioon.

Laivalla palopäällikkönä

Matkustajalaivojen ominaislaadusta konepäällikön roolissa nousevat esille turvallisuuskysymykset. Konepäällikkö on aluksen palopäällikkö. Paloturvallisuus vaalitaan laivoilla vaivoja säästämättä.

– Palokalusto tarkastetaan vuosittain, henkilökunnan paloharjoituksia ja evakuintiharjoituksia pidetään matkustajalaivoilla viikoittain.

Jokaisella miehistön jäsenellä kokkia ja tarjoilijaa myöten on oma tehtävänsä paloturvallisuuden osana.

– Kaikki hyiit ja julkiset tilat on nykyisin varustettu ”high fog”-systeemillä, jossa vesi tulee ohuena sumuna, kun hälytys laukeaa. Se tukahduttaa tulen nopeasti, eikä aiheuta vesivahinkoja, kuten perinteiset vesisprinklerit. Konehuoneessa käytössä on puolestaan CO₂ ja matalapainesprinklerit. Matalapainesprinkleri laukeaa automaattisesti tulesta ja savusta. CO₂ laukaistaan manuaalisesti, kun ensin on tarkastettu, että ihmiset ovat evakuoitu konehuoneesta.

Matkustajalaivojen autokannen nykyisestä paloturvallisuustilanteesta on Öhmanilla kokemusta.

Laivan paloryhmillä on aina ollut savusukellukseen sopivat varusteet, mutta autokannella syttyviin mahdollisiin sähköautopaloihin ei perinteisillä varusteilla ole asiaa.

– Sähköautojen palon sammutukseen lähtevillä on oltava erityinen Goretex-puku, joka suojaa palossa syntyviltä kemikaaleilta ja kaasulta. Sen kanssa voivat sammuttajat työskennellä palavan sähköauton lähellä 15–20 minuuttia. Autokannella on myös vettä suihkuttavat sprinklerit. Se ei sähköautonpaloa sammuta, mutta rajoittaa kaasun leviämistä.

Eläkkeelle siirtymisensä jälkeen on Öhman tehnyt muutaman sijaisuuden laivalla, mutta totea, ettei kaipaa merille.

– Vaikka työssä olikin mukavaa. Hyvät työkaverit ja laivat.

Tekniikan kehitystä konepäällikkö ehti automaation osalta seurata monta vuosikymmentä.

– Vaikea on kuitenkin ajatella kehitystä, että laivat kulkisivat ilman miehistöä, Öhman nauhahtaa. ■

Teksti ja kuvat: **Sirpa Sutinen**

Tanskan mallissa on sekä joustoa että turvaa

Tanskan työllisyyspolitiikassa käyttämä joustoturvamalli on kansainvälisestikin niittänyt mainetta. Maassa on samanaikaisesti korkea työttömyysturvan taso, joustavat työmarkkinat sekä korkea työllisyys. Teollisuuden palkansaajien raportti vertailee Tanskan, Ruotsin ja Suomen järjestelmiä.

”Tanskan joustoturvamallia kuvataan usein kolmiona, joka muodostuu mallin kolmesta elementistä: joustavasta palkkaamisesta ja irtisanomisesta, anteliaasta sosiaaliturvasta sekä työttömien aktivoinnista”, kirjoittaa **Heikki Palviainen**.

Tukholman yliopistossa vierailevana tutkijana työskentelevä Palviainen on taloustieteen tohtori. Hän on laatinut Teollisuuden palkansaajille analyysin ”Jouston ja turvan tasapaino. Tanskan työllisyyspolitiikka pohjoismaisessa vertailussa”.

ELEMENTIT TASAPAINOSSA KESKENÄÄN

Keskeistä Tanskan joustoturvamallissa on Palviaisen mukaan se, että sen elementit ovat keskenään tasapainossa ja niissä on toisiaan täydentäviä tekijöitä.

Suhteellisen korkea työttömyysturva kompensoi heikkoa irtisanomissuojaa. Yhdessä kattavien työllisyyspalvelujen kanssa se vähentää työntekijöiden riskiä, joka liittyy työpaikan vaihtamiseen – sekä koettua että todellista riskiä.

Yritykset puolestaan hyötyvät työntekijöiden nopeammasta liikkuvuudesta, ja avoimien työpaikkojen määrä taloudessa kasvaa. Erään arvion mukaan jopa noin 25 % tanskalaisista vaihtaa työpaikkaa vuoden aikana yksityisellä sektorilla, Palviainen kertoo.

Työttömien aktivointitoimilla parannetaan työmarkkinoilla tarvittavaa osaamista ja ehkäistään korkeasta etuustasosta johtuvia haitallisia kannustinvaikutuksia.

Tanska on osoittanut, etteivät työmarkkinoiden joustavuus, kasvava talous, korkeat minimipalkat ja antelias sosiaaliturva ole vastakkaisia voimia. Toki tällai-

set piirteet ovat yleisemminkin pohjoismaiselle tyypillisiä, Palviainen toteaa. Tanska kuitenkin menestyy monilla taloudellisilla ja sosiaalisilla mittareilla poikkeuksellisen hyvin. Esimerkiksi bruttokansantuote asukasta kohti on korkeampi ja työttömyysaste alempi kuin Ruotsissa ja Suomessa.

ANSIOSIDONNAINEN JOPA 90 PROSENTTIA PALKASTA

Ansiosidonnainen päiväraha voi Tanskassa olla peräti 90 prosenttia työttömyyttä edeltäneestä palkasta, kun verotus otetaan huomioon. Korvauskattona on tämänhetkiselä valuuttakurssilla runsaat 2700 euroa kuussa, jonka saa suurin piirtein 3000 euron kuukausipalkalla, kun Suomessa vastaava palkka tuo vain runsaat 1700 euroa ansiosidonnaista. Korvaus on vakuutukseen perustuva, eikä Tanskassa ole työmarkkinatukea vaan ansiosidonnaisen vaihtoehdon on toimeentulotuki, mutta sekin on suhteellisen korkea, noin 1500 euroa kuukaudessa yksinasuvalle.

Pohjoismaisessa vertailussa Tanskan työttömyysturva on huomattavan edullinen pienipalkkaisille, mutta suuremmissa palkoissa korvausaste eli ansiosidonnaisen suhde palkkaan alenee korvauskaton takia.

Ansiosidonnaisen korvaustaso pysyy samana niin kauan kuin tukeen on oikeus, eli sitä ei ole porrastettu ajallisesti, toisin kuin Ruotsissa (ja Suomessa, jos ja kun hallitusohjelman kirjaukset toteutuvat). Oi-

keus korvaukseen perustuu kolmen vuoden jaksoissa tehtävään tarkasteluun: jos on ollut kokoaikatyössä vuoden verran, voi ansiosidonnaista saada enimmillään kaksi vuotta, tietyin ehdoin vielä kolmantenaikin vuotena.

Irtisanomissuoja Tanskassa on löyhempi kuin Suomessa tai Ruotsissa, mutta henkilöstöryhmien välillä on huomattavia eroja. Irtisanomisaika riippuu siitä, onko irtisanomisesta säädetty laissa vai työehtosopimuksessa. Se on toimihenkilöillä yleensä pitempi kuin suorittavan työn tekijöillä, enimmillään kuusi kuukautta, mutta esimerkiksi kuljetusalan työntekijöillä irtisanomisaika on usean vuoden työsuhteen jälkeenkin vain 21 päivää. Lisäksi toimihenkilöillä on oikeus korkeampaan irtisanomiskorvaukseen.

Panostaminen aktiiviseen työvoimapolitiikkaan on yksi joustoturvamallin kolmesta peruspilarista. OECD-maista Tanska käyttää työttömien aktivointitoimiin suurimman osuuden bruttokansantuotteesta: OECD:n viimeisimpien tilastojen mukaan osuus on 2020-luvulla ollut keskimäärin 1,65 prosenttia, kun Suomella se on 0,83 % eli vain puolet Tanskan tasosta (noin 1,5–2 miljardia euroa vuosittain).



Ruotsin vastaava bkt-osuus on 1,05 %. Aktivointi on Tanskassa kuntien työvoimatoimistojen vastuulla, mutta myös ammattiliitot tarjoavat työllistymispalveluja.

MALLI KELPAA SEKÄ OIKEALLA ETTÄ VASEMMALLA

Raportti kuvaa Tanskan mallin olleen 2000-luvun alussa suosionsa huipulla. Euroopan komissio suositteli joustoturvan periaatteiden käyttöönottoa EU:n jäsenmaille vuonna 2007, ja kansainvälisessä akateemisessa tutkimuksessa joustoturvamalli arvostettiin korkealle.

Vuosien varrella malliin on tehty muutoksia. 2000-luvun alkuvuosina työttömyysturvaa saattoi saada jopa seitsemän vuotta. Maksimikesto on sittemmin lyhennetty pariin otteeseen. Myös työssäoloehdon kiristäminen ja korvauskaton säätäminen ovat merkinneet heikennyksiä, mutta turvan taso on yhä hyvä. Alle 30-vuotiaita ja maahanmuuttajia järjestelmä kohtelee osin tiukemmin kuin muita työttömiä.

Heikennykset ja työttömien lisätty kontrolli ovat aiheuttaneet joustoturvamallin kritiikkiä. Sen poliittinen legitimi-

teetti on kuitenkin vahva. ”Mallissa on tekijöitä, jotka miellyttävät oikeistoa, kuten joustava irtisanominen ja palkkaaminen, ja vasemmiston tukema taloudellinen turva”, Palviainen summaa. Malli on myös hyödyttänyt monia väestöryhmiä. Esimerkiksi pitkäaikaistyöttömien osuus työttömistä vuonna 2022 oli Tanskassa matalampi kuin Ruotsissa ja Suomessa, 11 prosenttia.

SUOMEEN TULOSSA JOUSTOA ILMAN TURVAA

Mitä Suomi voisi oppia Tanskan mallista? Palviainen korostaa, että sosiaali- ja työvoimapolitiittisia järjestelmiä ei voi sellaiseenaan kopioida maasta toiseen. Raportissa kuitenkin peilataan **Petteri Orpon** hallituksen politiikkaa Tanskan joustoturvamalliin.

Hallituksen tavoitteena on helpottaa irtisanomista ja palkkaamista, heikentää työttömyysturvaa ja lisätä paikallista sopimista. ”Suunnitelmissa on piirteitä joustavuudesta, mutta hallitusohjelmasta puuttuu Tanskan mallin taloudellinen turva ja panostukset aktivointiin ja työllisyyspalveluihin”, Palviainen kirjoittaa.

Hän myös huomauttaa, että Tanskan

malli edellyttää työmarkkinaosapuolten keskinäistä luottamusta. Vaikka Tanskassa ei ole yleissitovuutta, maan ”työmarkkinajärjestelmä perustuu vahvasti kollektiivisiin työehtosopimuksiin --- Hallitus pääsääntöisesti pidättäytyy puuttumasta työehtosopimusneuvotteluihin, ja kolmikantaneuvottelut ovat tavanomainen tapa tehdä esimerkiksi työmarkkina- ja koulutuspolitiikkaa koskevia päätöksiä. Työehdoista ja palkkojen perustasosta sovitaan sektoritasolla, mutta lopullisista palkoista usein yritystasolla. Luottamusmiehellä on veto-oikeus estää yritystason sopimus”, Palviainen listaa Tanskan työmarkkinoiden piirteitä, jotka ovat olleet joustoturvamallin rakentamisen perustana ja vähentäneet työntekijäpuolen huolta siitä, että paikallinen sopiminen heikentäisi työehtoja ja palkkoja. ■



Mikko Nikula



oy HENRY NIELSEN AB

HENRY NIELSEN NOSTALGIA RISTEILY XII

Myös vanhat merenkulkijat muistakin varustamoista Syvien ja suolaisten vesien skönojen risteily

Viking Line m.s. Gabriella 24.09.–26.09.2024

Lähtöselvitys, Katajanokka alkaen 24.9. klo 15:30

Matkapoikien toimipiste terminaalissa

Helsinki–Tukholma 24.09.2024 klo 17:15–10:00 LT (25.9.)

Tukholma–Helsinki 25.09.2024 klo 16:30–10:10 LT (26.9.)

B4T sisähytti max 4 hlö

1 hlö hytissä 10 eur/hlö

2 hlö hytissä 90 eur/hlö

3 hlö hytissä 80 eur/hlö

4 hlö hytissä 75 eur/hlö

A4T seaside hytti max 4 hlö

130 eur/hlö

100 eur/hlö

87 eur/hlö

80 eur/hlö

LYX seaside-hytti (max. kahdelle hengelle, sis. erikoisaamiaisen meno ja paluu)

LYX 1 hlö hytissä 440 eur/hlö

LYX 2 hlö hytissä 245 eur/hlö

Kaikkiin Matkapojilta ostettuihin paikkoihin kuuluu buffet illallinen 24.9. (ensimmäinen kattaus)

Muut ruokailut voi ostaa paikkaa varatessa.

Tällä matkalla noudatetaan yleisiä matkapakettiehtoja sekä Matkapojat Oy:n lisä- ja eritysehtoja. Lisätietoja matkaa varatessanne Matkapojat Oy:ltä. Matkavakuutusta suositellaan.

Varaukset 01.05.–22.08. 2024, jolloin annetaan Vikingille vahvistus Matkapojilta Matkapojat Oy, Sari Huuskonen puh: 010 232 3424 | E-mail: sari.huuskonen@matkapojat.fi

Kutsumme nyt kaikki n. 1950–1990 luvuilla seilanneet merenkulkijat mukaan AVEC, vaikka ette sattuneetkaan seilaamaan Henry Nielsen varustamossa. Tällaisesta merimiestapaamisesta olen kuullut oltavan kiinnostuneita. Olemmehan kaikki samaa porukkaa, vanhoja merimiehiä. Myös kaikki yhteistyökumppanit: Merimieskirkko, varustamoiden henkilökunta, MEPA ja muut.

Kaikki, jotka eivät ole saaneet e-mailia minulta viimeaikoina, lähettäkää osoitteenne minulle. Yritän värkätä INFO lappuja sekä osallistujalistan ja toimittaa listan juuri ennen lähtöämme reissuun. On mukava tietää mukana olevia ja/tai etsiä heitä jutusteluun. Myöskin henkarit mukaan.

Pistäkää nyt puskaradio toimimaan ja rollaattorit huoltoon.

Matkalla aivan jokaisella tulisi olla nimilappu rinnassa yli 10 mm korkuisin kirjaimin !!!

Lisätietoja ja terveisin: Convoker Wintio

E-mail: wintio1949@gmail.com Tel: 040 593 2105

p.s. On perinne heittää kukkia Kustaanmiekassa / Harmajalla joukostamme poistuneiden muistoksi.

KESKI-SUOMEN KONEMESTARIYHDISTYS

Keski-Suomen Konemestariyhdistys ry:n toukokuun kuukausikokousta/saunailtaa vietämme

RÄNSSIN KIEVARISSA

perjantaina 10.5.24 kello 18.00.

Tervetuloa runsain joukoin mukaan!

Johtokunta

VAASAN KONEMESTARIYHDISTYS

järjestää jäsenilleen

Kevätretken 25.5. kohteena Oravaisissa sijaitseva Ravintola ÄDELBRAGD

Siellä meille tarjoillaan varhaisen 1800-luvun tyylin mukainen ateria. Paikka on historiallisesti meille tärkeä, Suomi-neidon pyristellessä irti idän ja lännen hallitsijoiden ikeestä.

Aikataulu; Lähtö kaupungintalon edestä lauantaina 25.5. klo 11:00. Sieltä ajelemme Oravaisiin missä kohteemme ravintola sijaitsee. Saavumme sinne n. klo 12:00.

Perillä kohteessa saamme tutustua paikan historiikkiin ja mahdollisesti aikakauden perinnetapoihin. Klo 14:00 siirrymme ruokailuun joka tarjoillaan meille 1800 luvun perinteitä noudattaen

Paluu Vaasaan lähtee kunhan olemme saaneet itsemme ravittua.

Tilaisuus on varattu 30 henkilölle ja varaus täytetään ilmoittautumisjärjestyksessä.

Ilmoittautumiset lauantai 11.5.2024 mennessä.

Tilaisuus on Avec.

Pekka Uitto 050 540 5431 / tekstiviestillä
Ravintola ÄDELBRAGD Taistelutanterentie
130 66800 Oravainen | www.adelbragd.fi

Tervetuloa

LUOKKAKOKOUSKUTSU

TURUN TEKULTA 1973

VALMISTUNEET

K - 160 - 3

Kokoontuminen Olavin Krouviin

24.8.2024, klo 17:00

Ari Rimmanen p. 044 260 7280

KONEMESTARI- JA SÄHKÖMESTARISORMUS

1. KULTASORMUS

Koko kultainen 14K
Mahdollisuus nostaa sormuksen arvoa timanteilla (2 kpl) tai kolmella (sivuille ja yksi keskelle), jotka nostavat sormuksen hintaa.



2. KULTAKANTA/ HOPEARUNKO

Sterling hopea (925),
14K kultamerkki

3. HOPEASORMUS

Kokonaan hopeaa

Sormusten hinnat:

tarkista viimeisin hinta Ann-Katrin Viertolalta. Hinnat sisältävät alv:n, kaiveruksen ja hyvän rasian. Sormukset valmistetaan 4-6 erässä vuosittain sekä numeroidaan. Hintaan lisätään lähetyskulut. Mikäli sormuksen koko ylittää 22 mm lisätään hintaan +10 %.

Sormustilauksen voi tehdä sähköpostilla:

ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi, jossa ilmenee tilaajan nimi, osoite, puh.nro, mikä sormus ja sormuksen koko tai täyttämällä alla oleva tilauskaavake, joka lähetetään liiton toimistoon osoitteella:

Ann-Katrin Viertola
Suomen Konepäällystöliitto
Mikonkatu 8 A
00100 Helsinki

Nimi _____

Osoite _____

Puh.nro _____

Sormuksen koko _____

TILAAN:

1. Kultasormus 2. Kultakanta/hopearunko 3. Hopeasormus

2 timanttia 3 timanttia

Allekirjoitus _____



KORKEAPAINEPESUT JA IMUPALVELUT

Rescue Team Finland s. 38
Pesupalvelu Hans Langh Oy s. 37

LAIVADIESELEIDEN HUOLTO JA KORJAUS

Marine Diesel Finland Oy s. 39

LAIVAELEKTRONIIKKA JA HUOLTO

AT-Marine s. 39

LAIVAKORJAUKSIA

JAP-Metalli s. 38

LAIVATARVIKKEITA

Tecmarin Ship Supply s. 39

PAINEENALAISET TIIVISTYKSET

FSC-Service s. 39

PALOVARTIOINTIA

Rescue Team Finland s. 38

SUKELLUSPALVELUT

Diving Group s. 39
Rannikon Sukelluspalvelu Oy s. 38

TEOLLISUUSPOLTTIMET

Suomen Teollisuuspolttin Oy s. 37

TIIVISTEET

Densiq s. 39
Tiivistetekniikka s. 39
Tarseal Oy s. 38

TULENKESTÄVIÄ MUURAUKSIA

Erikosmuuraus Oy s. 38

ÖLJY JA KAASUPOLTTIMIA

Laivapolttin s. 39

ÖLJYPUHDISTUSRATKAISUT

KiL-Yhtiöt Oy s. 38

MUUT PALVELUT

Högskolan på Åland..... s.43
Aboa Mare..... s. 38
Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus Meriturva..... s. 38
Merimieseläkekassa / Sjömanspensionskassan s. 43
Länsirannikon koulutus Oy WinNova..... s. 38

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-



Hans Langh

Dirty job well done



Puhdistamme

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

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



Palovartiointi – Brandbevakning

Puhdistustyöt – Rengöringsarbeten

Kohonnut Riski – Korkeampi Valmius

Förhöjd Risk – Förhöjd Beredskap

Oikea Osaaminen ja Oikeat Varusteet

Rätt Kompetens och Rätt Utrustning

Turvallisuuskurssit – Säkerhetskurser



RESCUE TEAM FINLAND AB OY

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



Maritime Education, Training and R&D

Explore our degree programmes, courses and projects:

www.aboamare.fi



Tulenkestävät muuraukset ja massaukset
Savupiippujen muuraus- ja korjaustyöt
Korkeanpaikantyöt

ERIKOISMUURAUUS OY

PL 117, 04301 TUUSULA

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

Petteri Niemelä puh. 044 751 1003

toimisto@erikoismuuraus.fi



Kysy lisää!

KIL-Yhtiöt Oy

014 644 456
kil@kilyhtiot.fi
www.kilyhtiot.fi

Tehokkaat ja edulliset öljynpuhdistusratkaisut



PUMPPUJEN TIIVISTEET



MEKAANISET TIIVISTEET

- Kaikkiin pumppuihin
- Suoraan varastosta

KORJAUS JA HUOLTO

- Kaikki tiivistemerkit

Tarseal Oy

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

HUOLTO SÄÄSTÄÄ KUSTANNUKSIA!

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

Toimimme
ympäri vuorokauden!

JAP-Metalli Oy

Sälinkääntie 12, 04600 Mäntsälä

PUHELIN

+358 40 848 5610

pekka.vallin@japmetalli.com



MERITURVA

Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus

Palokoulutus, Upinniemi

- STCW-palokurssit
- Alusten palopäällikkökurssit
- 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



NYT RAUMALTA MERILLE!

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

MERENKULKUALAN PERUSTUTKINTO 180 OSP

kansipäällisyttö | konepäällisyttö | kansi- ja konekorjaus | sähkökäyttö

**KURSEILLAMME KOKENEEMPIKIN MERIKARHU
OPPII UUTTA JA PÄIVITTÄÄ JO OPITTUA**

- Ammatilliset STCW- täydennyskoulutukset (mm. Basic Training perus- ja kertauskoulutukset STCW VI/1, päällistön palokoulutukset STCW VI/3, matkustaja-alusten turvallisuuskoulutus, STCW V/2, säilöalustoimintojen 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

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



DG-DIVING GROUP
THE UNDERWATER SPECIALIST

www.dg.fi

PÄIVYSTYS 24 h
GSM: 0400 522 020
0400 825 640



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

(SAACKE) HUOLTO JA VARAOSAT

LAIVAPOLTIN OY

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

AT-Marine Oy

Palveluksessa
maalla ja merellä

Navigointi- ja
merenkulkulaitteet

Kommunikointilaitteet

Konehuonelaitteet ja anturit

Palohälytysjärjestelmät

LED/Xenon valonheittimet
LED-ulkokansivalot

Valopylväät ja -opasteet

www.atmarine.fi
service@atmarine.fi

FSC-SERVICE Oy

Prosessia pysäyttämättä
Paineenalaiset
FSC-tiivistyksen
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

Laiva- ja teollisuus dieseleiden myynti, huolto ja varaosat

Täydelliset konehaalaukset
John Deere Powersystems
Authorized Distributer
KEMEL akselitiivisteet ja -laakerit
Vaihteiden ja potkurilaitteiden työt
Koneiden asennukset,
linjaukset ja valutyöt

ISO 9001 -sertifioitu
www.marinediesel.fi
Eteläkaari 10, 21420 Lieto
Puh 020 510 6900



**PROSESSITEOLLISUUDEN
TIIVISTEET**
Liukurengastiivisteet
Huollot ja korjaukset



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

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 betjänaar även på svenska.
Service also in English.

straub
the right connection

Danfoss

MARISOL
CHEMICALS

Makita
VALUTETTU
liiketoimintaa

Voit ostaa lehteen
**ILMOITUS-
TILAA**
yrityksellesi

lähettämällä sähköpostia
osoitteeseen
riku.muurinen@konepaallystoliitto.fi

**Voima Käyttö
Kraft & Drift**

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu

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
tapani.hirvonen@storaenso.com

• Varapuh.joht. ja Siht. **Sami Niemelä**
puh. 0400 664 760
spniemela@gmail.com

• Rah.hoit. **Jari Kumpulainen**
Huopatehtaankatu 1–3 B 26, 53900 Lappeenranta
puh. 040 506 2481
jari.kumpulainen@lreoy.fi

Kokoukset syys–toukokuun aikana, kuukauden kolmantena arkikeskiviikkona klo 18.00. Kokouspaikasta ilmoitetaan sähköpostitse.

Nro 002

Haminan Koneestariyhdistys (Perust.–Grund. 1947)

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

• Varapuh.joht. **Timo Mutka**
Jäppiläntie 39, 07500 ASKOLA
puh. 040 5727292
timo.mutka@welho.com

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan sähköpostilla.

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 Koneestariyhdistys (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**
Pitkäjärvenranta 2 B, 02730 Espoo
puh. t. 041 513 7713
kohtalainen@pp.inet.fi

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

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

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

Nro 005

Hämeenlinnan Koneestariyhdistys (Perust.–Grund. 1945)

• Puh.joht. **Markku Säynäjäkangas**
Länsitie 25, 12240 Hikiä
puh. 050 550 4606
Markku.saynajakangas@kolumbus.fi

• 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 Koneestariyhdistys (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

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

• Puh.joht. **Kristian Gustafsson**
Näsimäenpolku 2 A 3, 67700 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

Keski-Suomen Koneestariyhdistys (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 Sohvissa

Nro 010

Kotkan Konepäällystöyhdistys (Perust.–Grund. 1923)

www.kotkaengineers.fi

• Puh.joht. **Antti Luostarinen**

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

• Varapuh.joht. **Roope Tikkanen**
puh. 044 235 1266

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

Kokoukset talvikuukausien ensimmäisenä
arkitorstaina klo 18.30 kokouspaikka
Ravintola Vausti

Nro 011

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

www.kme.fi

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

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

• Siht. **Sasu-Pekka Lahdenniemi**
puh. 040 567 2762
sasup-pekka.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 Konepäällystöyhdistys (Perust.-Grund. 1899)

Puh.joht. **Teemu Kukkonen**
Litmasenkujat 4 D 16, 70820 Kuopio
puh. 040 709 7332
teemu.kukkonen@kuopionenergia.fi

• Varapuh.joht. **Pekka Raatikainen**
Metsäorvokki 17, 70900 Toivala
puh. 040 709 7346

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

Rah.hoit. **Pertti Heinonen**
Airakselantie 861, 71490 Airaksela
puh. 040 589 5805

Kuukausikokoukset talvikuukausina erikseen
ilmoitettuna aikana

Nro 013

Lahten Konemestariyhdistys (Perust.-Grund. 1945)

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

• Varapuh.joht. **Juha Sinivaara**
Viherlaaksontie 9, 15200 Lahti
puh. 050 5541177

• Siht./rah.hoit. **Lauri Honkola**
Tiilijärventie 5 B 31, 15870 Hollola
puh. 044 3093843

www.lahdenkonemestariyhdistys.fi

Kuukausikokoukset tammi-toukokuun ja syys-
joulukuun ensimmäisenä arkitorstaina klo 18:30,
paikka sama Hotelli Scandic Lahti
Kauppakatu 10 15140 Lahti.

Nro 014

Mikkelin Konepäällystöyhdistys (Perust.-Grund. 1948)

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

• Siht. / rah.hoit. **Tapio Haverinen**
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 Original Sokos Hotel
Vaakuna, Mikkelä

Nro 015

Pohjois-Suomen Energiainsinöörit ja Konemestarit ry (Perustettu 1903, SKPL:n yhdistys)

• Puh.joht. / Siht. **Ari Heinonen**
Hekkalanhaldentie 24, 90820 Kello
p. 040 354 6047
ariheinonen@live.com

• Varapuh.joht. **Jouko Saarela**
Kurkelantie 1 C8, 90230 Oulu
p. 040 533 6194
jouko.t.saarela@gmail.com

• Tal.hoit. **Sauli Teräsmö**
Kirkkotie 8a C11, 90830 Haukipudas
p. 040 178 8017
sauli.terasmo@arctia.fi

Vuonna 2023 kuukausikokoukset pidetään 13.
helmikuuta ja 11. syyskuuta Oulu laivalla, Toppilan
salmi, kello 18. Säätömääräisistä kevät- ja
syyskokouksista on erillinen ilmoitus.

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. 040 845 8042

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

• Sekr. **Bertel Henriksson**
Lillandsvägen 304, 21650 Lillandet
tel. 040 520 3776
Bertel.Henriksson@novia.fi

Nro 017

Porin Konemestariyhdistys (Perust.-Grund. 1894)

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

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

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

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

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

Nro 018

Rauman Konepäällystöyhdistys (Perust.-Grund. 1926)

www.rkpy.fi

• Puh.joht. **Kimmo Kauko**
puh. 040 708 1993
kimmo.kauko80@gmail.com

• Varapuh.joht. **Anitta Heikura**
puh. 040 074 4025
aeheikura@gmail.com

• Siht. **Raimo Jalonen**
puh. 050 324 2100
raimojalonen2@gmail.com

• Rah.hoit. **Esko Laihin**
040 533 0158
esko.laihin@gmail.com

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 021
Turun Konepäällystöyhdistys
(Perust.-Grund. 1874)

www.tkpy.fi

• Puh.joht. **Harri Piispanen**
Kattarakatu 3, 21260 Raisio
puh. 050 445 9932
hj.piispanen@gmail.com

• 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. **Jari Lahtinen**
puh. 050 557 3157
jarijukkalahtinen@gmail.com

• Huoneistoasiat **Jukka Lehtinen**
Somersojantie 13, 21220 Raisio
puh. 040 485 4269
jukkaariplehtinen@gmail.com

Yhdistyksen kokoukset pidetään joka kuukauden
ensimmäisenä arkitorstaina (syys-toukokuu)
klo 19.00 yhdistyksen huoneistossa
Puutarhakatu 7 a s. 2, 20100 Turku.
Helmikuun kuukausikokous on yhdistyksen
vuosikokous ja joulukuun kokous on vaalikokous.
Keskustelukerho Ikäveljet kokoontuvat
parittomien viikkojen tiistaina (syys-huhtikuussa)
klo 11.00-12.30.

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

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

Nro 022
**Vaasan Konemestariyhdistys-
Vasa Maskinmästareförening**
(Perust.-Grund. 1911)

• Puh.joht./ordf. **Antti Sippola**
puh. 044 540 1054

• Varapuh.joht./ viceordf. **Johan Forth**
puh. 050 522 4566

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

• Rah.hoit./ kassör **Leena Saarela**
puh. 040 744 9501.

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

Kokouspaikka: konditoria Othello,
Palosaarentie 18, klo 18.00

Föreningen har månadmöten fyra (4) gånger under
vinterhalvåret: september, december/valmöte,
februari/årsmöte, samt maj. Månadmöten hålles
första helgfria torsdagen, om inte annan meddelas.
Mötesplats: konditori Othello, Brändövägen 18,
kl. 18.00

Yhdistyksen sähköposti/Föreningens
e-post:konemestari.vaasa@outlook.com

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

www.jame.fi
Kotisivut: jame.yhdistysvain.fi
Sähköposti: jame.yhdistys@gmail.com

• Puh.joht. **Mikael Borg**
puh. 045 210 0048

• Varapuh.joht. **Paavo Leviäkangas**
puh. 050 597 3714

• Siht. **Topi Lahikainen**
puh. 050 560 5296

Turun kerho

• Puh.joht. **Mauno Hasunen**
puh. 050 511 0077

Vaasan kerho

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan Voima ja
Käyttö lehdessä

Kotisivujen jäsenosioon kirjautuminen edellyttää
yhdistyksen jäsenyyttä. Mikäli ette pääse sinne,
niin tarkastakaa ensisijaisesti toimittamanne
yhteyshenkilöt. Ongelmatapauksissa toimittakaa
päivitetty yhteyshenkilö liitolle sekä yhdistyksen
sihteerille (jame.yhdistys@gmail.com).

Nro 024
Loviisan Voimalaitosmestarit
(Perust.-Grund. 1974)

• Puh.joht. **Mikko Viljanto**
Laihontie 2, 48700 Kotka
puh. 040 621 0654

• Varapuh.joht. **Heikki A. Lehtonen**
Vallikatu 20, 07900 Loviisa
puh. 040 703 8624

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

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

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

www.maskinisterna.ax

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

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

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

Nro 026
Kokkolansseudun 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

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

Nro 027
Pohjois-Karjalan Konemestariyhdistys
(Perust.-Grund. 1987)

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

Nro 029
Luotsikutterinkuljettajat-Lotskutterförarna
(Perust.-Grund. 1989)

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

• Varapuh.joht./viceordf. **Aki Tarkia**
Aki.tarkia@finnpilot.fi
puh. 050 347 1735

• Siht. **Jussi Heiskanen**
Jussi.heiskanen@finnpilot.fi
puh. 050 464 7411

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

Turvaa
elämän aallokossa

Trygghet
i livets sjögång



Merimieseläkekassa
Sjömanspensionskassan

www.merimieselakekassa.fi
www.sjomanspensionskassan.fi

Vi utbildar FRAMTIDENS SJÖBEFÄL

www.ha.ax/utbildning



HÖGSKOLAN PÅ ÅLAND
ÅLAND UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



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
Pasi Korhonen 040 861 6675

Riku Muurinen
09 5860 4810, 050 405 9397

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

TYÖTTÖMYYSKASSA AARIAN YHTEYSTIEDOT / ARBETSLÖSHETSKASSA AARIAS KONTAKTUPPGIFTER

Työttömyyskassa Aaria
Elimäenkatu 5, 00510 Helsinki
www.aariakassa.fi

Puhelinpalvelumme palvelee asiakkaitamme
numerossa 020 7655 900
ma klo 9.00–12.00, ti klo 13.00–16.00,
ke klo 9.00–12.00 ja to klo 9.00–12.00.

Suosittellemme eAsiointiamme hakemusten,
liitteiden ja viestien lähettämiseen – se on
nopein ja tietoturvallisin tapa yhteydenpitoon
kassan kanssa. eAsiointiin voi kirjautua koti-
sivujemme 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. Elimäenkatu 5:n ala-aulassa on
postilaatikko, jonne jäsenet voivat tarvittaessa
tuoda hakemuslomakkeita ja muita asiakirjoja.

Arbetslöshetskassan Aaria
Elimägatan 5, 00510 Helsingfors
www.aariakassa.fi

Telefonservice på numret
(+358) 020 7655 900
må kl. 9.00–12.00, ti kl. 13.00–16.00,
ons kl. 9.00–12.00 och to kl. 9.00–12.00.

Vi rekommenderar vår e-tjänst för att skicka an-
sökningar, bilagor och meddelanden – det är det
snabbaste och informationssäkraste sättet att va-
ra i kontakt med kassan. Du kan skriva in dej i vår
e-tjänst via våra hemsidor.

Du kan även vara i kontakt med oss via 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 ne-
dre aulan på adressen Elimäkigatan 5.

TOIMISTO TIEDOTTAA / BYRÅN MEDDELAR

Merimiespalvelutoimisto:
puh. 09 668 9000

Merimieseläkekassa:
puh. 010 633 990

Kanavaranta 9
00160 Helsinki

www.merimieselakekassa.fi

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

Sjömansservicebyrån:
tel. 09 668 9000

Sjömanspensionskassan:
tel. 010 633 990

Kanalkajen 9
00160 Helsingfors

www.sjomanspensionskassan.fi

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

TE-toimisto/Merivälitys

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

AN-tjänster/Havsförmedling

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



TAITOTALO KOULUTTAA VOIMALAITOSALAN AMMATTILAISIA

Vahvista ammatillista osaamistasi Taitotalon koulutuksilla!

Höyryturbiinin huolto – vikaantumismekanismit, vauriot, revisiot

9.–10.10.2024 Helsingissä

Generaattorit – rakenne ja käyttö

5.–6.3.2025 Helsingissä

Höyryturbiinin perusteet – rakenne ja toiminta

12.–13.2.2025 Tampereella

Lisätietoja

Jukka Kauppinen, jukka.kauppinen@taitotalo.fi

Heikki Ollila, heikki.ollila@taitotalo.fi

Painelaitteet – perustietoa

11.–12.6.2024 Tampereella

Painelaite Foorumi (Energia 2024 messujen yhteydessä)

22.–23.10.2024 Tampereella

Painelaitteiden käyttö ja kunnonvalvonta

6.–7.11.2024 Tampereella

Lisätietoja Rami Annala, rami.annala@taitotalo.fi

Kansainvälinen hitsausinsinöörin IWE-koulutus ja kansainvälinen hitsausteknikon IWT-koulutus

21.5.2024–15.5.2025 Helsingissä

Lisätietoja Sophie Ehrnrooth, sophie.ehrnrooth@taitotalo.fi

Kaasuhitsaus osa 1, peruskurssi

28.–29.8.2024 Helsingissä

Lisätietoja Efe Heikkinen, efe.heikkinen@taitotalo.fi

Uusi EU:n koneasetus 2023/1230

6.6.2024 Tampereella

Koneturvallisuus 2024 – turvallisuusvaatimukset koneille ja laitteille

11.–12.6.2024 Helsingissä

Lisätietoja Ilkka Lassila, ilkka.lassila@taitotalo.fi

TUTKINTOJA

Voimalaitoksen käyttäjä, energia-alan ammattitutkinto, voimalaitostekniikan osaamisala

aloitus 4.10.2024 Kuopiossa (lähi- ja etätoteutus)

Voimalaitosmestari, energia-alan erikoisammattitutkinto, voimalaitostekniikan osaamisala

aloitus 29.1.2025 Jyväskylässä (lähi- ja etätoteutus)

Lisätietoja tutkinnoista

Tuovi Pietilä, tuovi.pietila@taitotalo.fi

Heikki Ollila, heikki.ollila@taitotalo.fi



Taitotalo järjestää voimalaitosalan koulutuksia myös yrityskohtaisina toteutuksina.

Lisätietoja Riku Silván, riku.silvan@taitotalo.fi