

Voima & Käyttö Kraft & Drift

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITON JULKAISU • 1/2025

Pauli Jokinen

– yli puoli vuosisataa
edunvalvontaa **s. 24**

Konepäällystöliitto teki
lakialoitteen Merilain
muuttamisesta **s. 43**

**Työturvallisuuden johtamisen
Akilleen kantapää:
ME, MYSELF AND I **s. 10****



- 3 **PÄÄKIRJOITUS | LEDARE**
 4 **PUHEENJOHTAJAN PALSTA | ORDFÖRANDES KOLUMN**
 5 Sähkön hankinta ja kulutus
 6 Jäsenten rekrytointikampanja
 6 Medlemsrekryteringskampanj
 7 Globaali epävarmuus edellyttää Suomelta vahvaa huoltovarmuutta
 10 Työturvallisuuden johtamisen Akilleen kantapää: Me, Myself and I
 12 Esittelyssä liiton hallituksen jäsen, pääluottamusmies ja luotsikutterinhoitaja Sami Bäckman
 16 STTK:n edustajiston syyskokous pidettiin joulukuussa
 18 TP ry:n sääntömääräinen syyskokous pidettiin joulukuussa
 19 **EDUNVALVONTA | FÖRBUNDETS JURISTS KOLUMN**
 Oikeustapauksia ja lainsäädäntöä
 22 Liiton opiskelijatilaisuudet Raumalla ja Kotkassa pidettiin marraskuussa

- 23 Luottamusmieskurssi pidettiin Tampereella
 24 Pauli Jokinen – yli puoli vuosisataa edunvalvontaa
 29 Pienydinvoimat energiantuotannossa
 30 Moni yritys laiminlyö henkilöstön hallintoedustuksen toteuttamisen
 32 Uusilla polttoaineilla kohti kestävämpää merenkulkua
 36 Vastuullisuutta käytännössä – vaaralliset jätteet työpaikalla vaativat osaamista
 38 **YLIKONEMESTARIN PALSTA | ÖVERMASKIN MÄSTARENS KOLUMN**
 Höyryturbiini toiminnan tärkeitä kohtia
 39 Merenkulun opiskelijatilastoja
 39 Statistik över sjöfartsstuderande
 40 Arttu Hietanen: Liiton opiskelijaedustaja Raumalla
 41 Ville Virta: Liiton opiskelijaedustaja Kotkassa
 42 Vuoden 2025 luottamusmieskurssit
 42 Opiskelijajäsen: ryhdy liiton opiskelijaedustajaksi

- 42 Studerandemedlem: bli förbundets studeranderepresentant
 43 Konepäälystöliitto teki lakialoitteen Merilain muuttamisesta
 46 IMO chief stresses safety first for seafarers
 50 Oy Suomi Ab vol. 3
 51 Historian havinaa
 52 **HYVINVOINTI | VÄLMÅENDE**
 Talvinen luonto kutsuu liikkumaan – ja uimaan
 54 Wilperi osa 6
 55 **JÄSENPALSTA | MEDLEMSKOLUMN**
 57 **AMMATTIHAKEMISTO | YRKESREGISTER**
 60 **JÄSENYHDISTYKSET | MEDLEMSFÖRENINGAR**

Lehden käännökset on tehty tekoälyn avulla. Käännökset on tarkastettu ja tarvittaessa muokattu henkilökunnan toimesta, varmistaaksemme niiden laadun ja tarkkuuden. Tavoitteenamme on tarjota laadukkaita käännöksiä, jotka täyttävät jäsentemme ja sidosryhmiemme tarpeet.

Översättningarna av tidningen har gjorts med hjälp av artificiell intelligens. Översättningarna har granskats och vid behov redigerats av personalen för att säkerställa deras kvalitet och noggrannhet. Vårt mål är att erbjuda högkvalitativa översättningar som uppfyller behoven hos våra medlemmar och intressenter.

The translations of the magazine have been done using artificial intelligence. The translations have been reviewed and edited by staff as needed to ensure their quality and accuracy. Our goal is to provide high-quality translations that meet the needs of our members and stakeholders.

LISÄYS
 V&K lehden 6–7/2024 jutun Aurinkoenergialla nostetta omavaraisuusasteeseen oli kirjoittanut **Krista Valkonen** Hankeviestijä Satakunnan ammattikorkeakoulu, Merilogistiikan tutkimuskeskus





Vuosi 2025: Haasteita edessä ja huoltovarmuutta tulee parantaa!

Viime vuosi oli varsin poikkeuksellinen. Vuoteen mahtui paljon poliittisia lakkoja ja lainsäädäntömuutoksia, jotka olivat palkansaajapuolelle selviä heikennyksiä. Vuoden aikana Venäjä jatkoi hyökkäyssotaansa Ukrainaan. Lisäksi Itämeren tilanne on muuttunut huomattavasti. Itämeri ei ole enää rauhanmeri. Suomi sai uuden presidentin ja myös Yhdysvalloissa pidettiin presidentinvaalit.

Vuosi 2025 sisältää paljon epävarmuuksia. Työmarkkinoilla tilanne on vielä auki, ja nähtäväksi jää miten solmut aukevat. Tätä kirjoittaessa Teknologiateollisuuden ja Teollisuusliiton TES neuvottelut ovat pahasti jumissa ja näyttää siltä, että ratkaisuun ei päästä ainakaan ihan piakkoin. Konepäällystöliitto aloittaa omat TES neuvottelut, Energiateollisuuden kanssa tammikuussa ja Paltan kanssa helmikuussa. Lisäksi meripuolen palkkaneuvotteluja jatketaan

helmikuussa. Myös valtiopuolen neuvottelut ovat käynnistyneet jo tammikuussa.

Yhdysvaltain presidentinvaalit voittanut Donald Trump astui virkaansa maanantaina 20. tammikuuta 2025. Nähtäväksi jää miten tämä vaikuttaa Eurooppaan ja koko geopolittiseen tilanteeseen, joka on varsin jännittynyt.

Suomen huoltovarmuudesta pitäisi pitää huolta ja sitä tulisi kehittää. Suomen lipun alla olevilla aluksilla on viime vuonna ollut myös venäläisiä konepäälliköitä. Tämä siitähän huolimatta, että sopimuksilla on sovittu, että konepäällikön vakanssi on EU vakanssi. Koska sopimusteitse asiaa ei ole voitu turvata, niin Konepäällystöliitto teki lakialoitteen Merilain muuttamisesta (aloite kokonaisuudessa tässä lehdessä). Lakialoitteessa esitetään Merilain muuttamista niin, että aluksen päällikköä koskeva vaatimus Euroopan unionin jäsenvaltion tai

Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalaisuudesta ulotetaan koskemaan myös aluksen konepäällikköä.

Lakialoite käsiteltiin Merimiesasianneuvottelukunnassa 14.1.2025. Suomen Varustamot ry vastusti aloitetta rajusti. Konepäällystöliitto sai ison tuen Laivanpäällystöliitolta, joka kannatti lakialoitetta. Valitettavasti Suomen Varustamot ry:n vastustuksen vuoksi asian käsittely Merimiesasianneuvottelukunnassa päättyi. Naamarit on riisuttu!

Lakialoite on vielä mahdollista saada läpi muita reittejä pitkin. Kyse on nimenomaan huoltovarmuudesta ja sen parantamisesta!

Toivotan hyvää alkanutta vuotta kaikille jäsenillemme!

Riku Muurinen

Suomen Konepäällystöliitto ry
Toiminnanjohtaja

År 2025: Fortsatta utmaningar och försörjningsberedskapen måste förbättras!

Förra året var mycket exceptionellt. Året innehöll många politiska strejker och lagändringar som var tydliga försämringar för löntagarna. Under året fortsatte Ryssland sitt anfallskrig mot Ukraina. Dessutom har situationen i Östersjön förändrats avsevärt. Östersjön är inte längre ett fredens hav. Finland fick en ny president och även i USA hölls presidentval.

År 2025 innehåller mycket osäkerhet. Situationen på arbetsmarknaden är fortfarande öppen, och det återstår att se hur knutarna löses upp. När detta skrivs är förhandlingarna om kollektivavtalet mellan Teknologindustri och Industriefacket allvarligt låsta och det verkar som att en lösning inte kommer att nås inom kort. Maskinbefälsförbundet inleder sina egna kollektivavtalsförhandlingar med Energibranschen i januari och med Palta i februari. Dessutom fortsätter löneförhandlingarna inom sjöfartssektorn i februari.

Även förhandlingarna inom statliga sektorn har redan inletts i januari.

Donald Trump, som vann presidentvalet i USA, tillträdde sitt ämbete måndagen den 20 januari 2025. Det återstår att se hur detta påverkar Europa och hela den geopolitiska situationen, som är tämligen spänd.

Finlands försörjningsberedskap bör tas om hand och utvecklas. Förra året fanns det även ryska maskinchefer på fartyg under finsk flagg. Detta trots att det i avtalen har överenskommit att maskinchefsbefattningen är en EU-befattning. Eftersom detta inte har kunnat garanteras genom avtal, lade Maskinbefälsförbundet fram ett lagförslag om ändring av sjölagen (förslaget i sin helhet finns i denna tidning). I lagförslaget föreslås att kravet på medborgarskap i en medlemsstat i Europeiska unionen eller en stat som tillhör Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, som gäller för fartygets befälhavare, även ska gälla för fartygets maskinchef.

Lagförslaget behandlades i Delegationen för sjömansärenden den 14 januari 2025. Rederierna i Finland rf motsatte sig förslaget kraftigt. Maskinbefälsförbundet fick stort stöd från Skeppbefälsförbundet, som stödde lagförslaget. Tyvärr avslutades behandlingen av ärendet i Delegationen för sjömansärenden på grund av Rederierna i Finland rf. Maskerna har fallit!

Det är fortfarande möjligt att få igenom lagförslaget på andra vägar. Det handlar specifikt om försörjningsberedskap och förbättringen av denna!

Jag önskar alla våra medlemmar en god början på det nya året!

Riku Muurinen

Finlands Maskinbefälsförbund ry
Verksamhetsledare



Hyvää alkanutta vuotta 2025!

Loppuvuodesta oli pohjoismaissa huomio kiinnittynyt Itämerelle. Venäjän varjolaivaston aiheuttamat häiriötilanteet lukuisine kaapeli- ja putkirikkoineen sai mm. Ruotsin pääministerin Ulf Kristerssonin toteamaan "Ruotsi ei ole sodassa muttei myöskään rauhanajassa".

Suomen viranomaiset pysäyttivät tehokkaasti varjolaivastoon kuuluvan Eagle S aluksen epäilyn kaapelikatkon jäljiltä Porkkalan edustalla. Tutkimukset aluksella jatkuvat tätä kirjoitettaessa.

Itämeren on kutsuttu rauhan mereksi pitkään. Nyt näyttää että tilanne on muuttunut ainakin toistaiseksi.

Työmarkkinoilla on teknologian neuvottelut vaiheessa tammikuun puolessa välissä. Ensimmäiset työtaisteluilmoitukset on jätetty.

Energia-alan neuvottelut alkavat tammikuun loppupuolella ja ovat menossa tämän lehden ilmestyessä.

Suurimmat kysymykset teknon sopimuksessa ovat olleet palkan prosentit ja niiden kohtaaminen työnantajan näkemykseen saadun tiedon mukaan.

Työntäyteisiä neuvotteluviikkoja tiedossa.

Pertti Roti

Puheenjohtaja

Suomen Konepäällystöliitto

Gott nytt år 2025!

slutet av året var uppmärksamheten i Norden riktad mot Östersjön. De störningar som orsakades av Rysslands skuggflotta med många kabel- och rörbrott fick bland annat Sveriges statsminister Ulf Kristersson att säga "Sverige är inte i krig men inte heller i fredstid".

De finska myndigheterna stoppade effektivt skuggflottans fartyg Eagle S misstänkt för kabelbrott utanför Porkkala. Undersökningarna på fartyget fortsätter medan detta skrivs. Östersjön har länge kallats fredens hav. Nu verkar det som om situationen har förändrats åtminstone för tillfället.

På arbetsmarknaden pågår teknologisektorns förhandlingar i mitten av januari. De första anmälningarna gällande stridsåtgärder har lämnats in. Förhandlingarna inom energibranschen inleds i slutet av januari och pågår när denna tidning publiceras. De största frågorna i teknologiavtalet har enligt tillgänglig information handlat om löneprocenterna och hur dessa överensstämmer med arbetsgivarens syn.

Arbetsfyllda förhandlingsveckor väntar.

Pertti Roti

Ordförande

Finlands Maskinförbunds

Voima & Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäällystöliiton ammatti ja tiedotuslehti

118. vuosikerta

ILMESTYMISS- JA AINEISTOPÄIVÄT 2025			
Nro	Teemat	Aineiston varaus	Ilmestyy
1	Energia ja kunnossapito	9.1.2025	05.02.2025
2	Laivatekniikka	17.3.2025	16.04.2025
3	Turbiini ja kattilalaitos	23.5.2025	25.06.2025
4	SÄHKÖ JA LAIVA-AUTOMAATIO	15.9.2025	15.10.2025
5	ENERGIAN TUOTANTO JA OPISKELIJATOIMINTA	28.10.2025	26.11.2025

Päätoimittaja

Riku Muurinen
puh. 050 405 9397
riku.muurinen@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

Ulkoasu ja taitto

PunaMusta Oy
Sisältö- ja suunnittelupalvelut
Eira Rantanen

Painopaikka

PunaMusta Oy

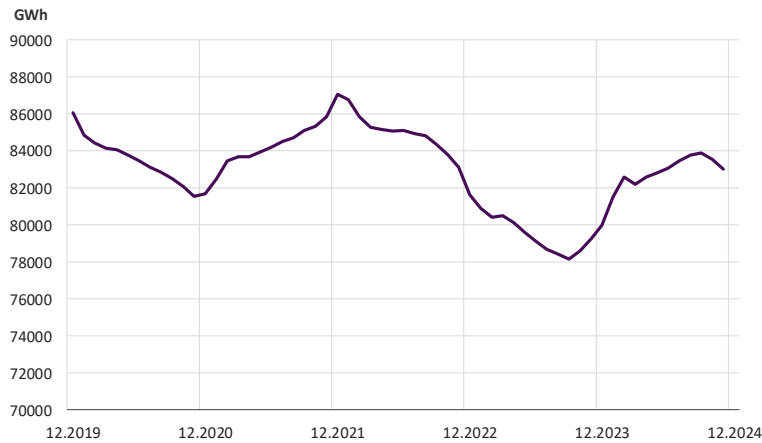
ISSN-tunnus
ISSN 0355-7081 (painettu)
ISSN 2736-9056 (verkkojulkaisu)

Etukannen kuva

Vantaan Energia



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

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


marraskuu	7166	-7,1
vuoden alusta	74616	4,2
viimeiset 12 kk	83018	4,7

	2023			2024		
	GWh	Osuus-%	Muutos-%	GWh	Osuus-%	Muutos-%
marraskuu						
KULUTUS	7713	100,0	9,4	7166	100,0	-7,1
TUOTANTO	7314	94,8	27,3	7242	101,1	-1,0
vesivoima	1390	18,0	34,3	1016	14,2	-26,9
tuulivoima	1330	17,2	109,8	2296	32,0	72,7
aurinkovoima	7	0,1	130,0	10	0,1	61,3
ydinvoima	2959	38,4	47,8	2743	38,3	-7,3
lämpövoima	1629	21,1	-21,3	1176	16,4	-27,8
yhteistuotanto	1471	19,1	-14,3	1058	14,8	-28,1
erillistuotanto	158	2,0	-55,3	118	1,7	-25,1
TUONTI	1093	14,2	-37,1	680	9,5	-37,8
VIENTI	694		61,2	756		9,0
vuoden alusta						
KULUTUS	71586	100,0	-3,2	74616	100,0	4,2
TUOTANTO	70567	98,6	13,7	71309	95,6	1,1
vesivoima	13704	19,1	10,6	13069	17,5	-4,6
tuulivoima	13215	18,5	29,3	17097	22,9	29,4
aurinkovoima	714	1,0	82,6	1152	1,5	61,3
ydinvoima	29554	41,3	34,0	28134	37,7	-4,8
lämpövoima	13380	18,7	-21,5	11857	15,9	-11,4
yhteistuotanto	11764	16,4	-19,6	10564	14,2	-10,2
erillistuotanto	1616	2,3	-32,8	1293	1,7	-20,0
TUONTI	8438	11,8	-53,8	8063	10,8	-4,4
VIENTI	7419		16,1	4756		-35,9
viimeiset 12 kk						
KULUTUS	79268	100,0	-4,6	83018	100,0	4,7
TUOTANTO	77605	97,9	11,9	79006	95,2	1,8
vesivoima	14655	18,5	7,5	14391	17,3	-1,8
tuulivoima	14557	18,4	30,3	18346	22,1	26,0
aurinkovoima	716	0,9	82,4	1154	1,4	61,3
ydinvoima	31744	40,0	31,5	31340	37,8	-1,3
lämpövoima	15933	20,1	-20,3	13774	16,6	-13,6
yhteistuotanto	13863	17,5	-19,1	12285	14,8	-11,4
erillistuotanto	2070	2,6	-27,6	1490	1,8	-28,0
TUONTI	9571	12,1	-53,7	9269	11,2	-3,2
VIENTI	7909		15,0	5257		-33,5



Jäsenten rekrytointitapahtuma

SUOSITTELE JÄSENYYYTTÄ JA ANSAITSE **40** EURON LAHJAKORTTI

JÄSENTEN REKRYTOINTIKAMPANJAN ALKAA 1.12.2024 JA PÄÄTTYY 31.5.2025

Suosittele Konepäällystoliiton (jonkun liiton yhdistyksen) jäsenyyttä työkaverillesi tai tutullesi! Tämä kannattaa sillä uudesta jäsenestä saat 40 euron arvoisen lahjakortin itsellesi.

Voit suositusten perusteella saada itsellesi rajattoman määrän lahjakortteja. Lahjakortti toimitetaan jäsentiedoissasi olevaan sähköpostiin. Varmista, että yhteystietosi ovat ajan tasalla.

Lahjakortin lähettää sinulle GoGift. Tarkkaile sähköpostiasi. Oman sähköpostilaatikkosi asetuksista riippuen se saattaa joskus ohjautua roskapostiin.

MILLOIN SAAN PALKINTONI?

Henkilö on oikeutettu lahjakorttiin heti, kun jäsenmaksu näkyy rekisterissä.

Jos uusi jäsen maksaa jäsenmaksunsa itse, lähetämme palkinnon heti, kun pystymme varmistamaan, että suosituksen perusteella liittynyt uusi jäsen on maksanut jäsenmaksunsa kahden ensimmäisen kuukauden ajalta.

Suosittelija, ilmoita uuden jäsenen nimi sähköpostilla liittoon: ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi.

Huom! Oikeutta lahjakorttiin ei ole, jos uusi jäsen on päätoiminen opiskelija tai eläkkeellä. Lisäksi uudeksi jäseneksi lasketaan vain jäsenet, jotka ovat liittyneet jäseneksi kampanjan aikana. Näin ollen kampanjan aikana eronnut ja uudelleen liittyneestä jäsenestä ei ole oikeutettu lahjakorttiin. Myöskään liiton yhdistyksen vaihtamista ei lasketa uudeksi jäseneksi.

PITÄÄKÖ LAHJAKORTISTA MAKSAA VEROJA?

Verottajan linjauksen mukaan jäsenhankinnassa saadut materiaaliset palkkiot ovat koko arvoltaan veronalaista ansiotuloa. Verotusvuosi on se, jolloin saat palkinnon. SKL ilmoittaa palkkiotulot verottajalle: tarkista veroehdotuksestasi, että ne näkyvät, muutoin ilmoita ne itse.

Lisätietoja antaa:

Ann-Katrin Viertola

(09) 5860 4815

Ann-Katrin.Viertola@konepaallystoliitto.fi



Medlemsrekryteringskampanj

REKOMMENDERA MEDLEMSKAP OCH TJÄNA ETT **40** EUROS PRESENTKORT

MEDLEMSVÄRVNINGSKAMPANJEN STARTAR 1 DECEMBER 2024 OCH SLUTAR 31 MAJ 2025.

Rekommendera ett medlemskap i Maskinbefälsförbundet (någon av förbundets föreningar) till en kollega eller bekant! Det lönar sig, eftersom du får ett presentkort värt 40 euro för varje ny medlem.

Baserat på rekommendationer kan du skaffa dig ett obegränsat antal presentkort. Presentkortet skickas till den e-postadress som finns i dina medlemsuppgifter. Se till att dina kontaktuppgifter är uppdaterade.

Presentkortet skickas till dig av GoGift. Håll koll på din e-post. Beroende på inställningarna för din e-postlåda kan det ibland hamna i skräpposten.

NÄR FÅR JAG MIN BELÖNING?

En person har rätt till presentkortet så snart den nya medlemmens medlemsavgift syns i förbundets medlemsregister.

Om den nya medlemmen betalar sin medlemsavgift själv, skickar vi belöningen så snart vi kan bekräfta att den nya medlemmen, baserat på din rekommendation, har betalat medlemsavgiften för de två första månaderna.

Som rekommenderande medlem, anmäl den nya medlemmens namn via e-post till förbundet: ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi.

Observera! Du har inte rätt till ett presentkort om den nya medlemmen är en heltidsstuderande eller pensionär. Dessutom räknas endast de medlemmar som har anslutit sig under kampanjen som nya medlemmar. Om någon har lämnat förbundet under kampanjen och sedan återanslutit sig räknas det inte som en ny medlem och ger ingen rätt till presentkort. Att byta förening inom förbundet räknas heller inte som ett nytt medlemskap.

MÅSTE JAG BETALA SKATT PÅ PRESENTKORTET?

Enligt skattemyndighetens policy är de materiella belöningar som erhålls vid medlemsförvärv skattepliktig förvärvsinkomst till sitt fulla värde. Skatteåret är det år då du får utmärkelsen. FMBF redovisar avgiftsinkomsten till skattemyndigheten: kontrollera din skattedeklaration så att det syns, annars måste du rapportera dem själv.

För mer information, vänligen kontakta:

Ann-Katrin Viertola

(09) 5860 4815

Ann-Katrin.Viertola@konepaallystoliitto.fi

Globaali epävarmuus edellyttää Suomelta vahvaa huoltovarmuutta



VUODEN VAIHDUTTUA ON

hyvä hetki luoda katse tulevaan. Elämme edelleen erittäin poikkeuksellisia aikoja. Geopoliittiset riskit kasvavat ja sen myötä epävarmuus ja epävakaus lisääntyvät.

Ukrainan sota on jatkunut pian kolme vuotta ja sen päättämisestä

ei ole varmuutta. Arviot mahdollisesta rauhasta tai jostakin sen tapaisesta ovat sentään lisääntyneet. Sota on valtava tragedia, sen taloudelliset vahingot ovat suuret ja ihmisten inhimillisten kärsimysten määrä mittaamaton.

Lähi-Idän tilanne on edelleen räjähdysherkkä. Tilanne on erittäin monimutkainen eikä pysyviä ratkaisuja ole valitettavasti näköpiirissä. Alueen epävarmuudella on merkitys myös merikuljetuksille ja sen myötä maailmankauppaan.

Yhdysvalloissa presidentin virkaan astuneen Donald Trumpin jo ennen virkakauttaan esittämien puheiden perusteella voi arvioida, että hänen kaudestaan tulee vähintään yhtä arvaamaton kuin edellinen kautensakin oli. Yhdysvallat on taloudellinen ja sotilaallinen supervaltio ja sen toimilla on merkittävä vaikutus maailman geopoliittiseen ja taloudelliseen tilanteeseen.

Euroopalla on omat haasteensa. Voikin hyvällä syyllä arvioida, että tilanne ei ole erityisen hyvä. Mahtimaissa Saksassa ja Ranskassa poliittinen tilanne on haastava. Euroopan sisämarkkinoiden valtiontukijärjestelmä on ollut usean vuoden ajan sekaisin ja sillä on kielteinen vaikutus Suomen kaltaisille pienille ja viennistä riippuvaisille maille.

Jälleen kerran kiteytän, että Suomi-laiva purjehtii tällä hetkellä erittäin rajoitetun näkyvyyden vallitessa. Toivottavasti pystymme silti välttämään pahimmat karikot.

ITÄMERTA KUTSUTTIIN MENNEINÄ vuosina ystävyys ja rauhanmereksi. Se ei nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa enää pidä paikkansa. Itämerestä on tullut vihamielisten operaatioiden näyttämö ja Venäjän varjolaivaston pelikenttä.

Toivottavasti ankkureita laahaavat ja kaapeleita katkovat laivat saadaan karkotettua lähivesiltä. Yhtä tärkeää on se, että huonokuntoiset ja vakuuttamattomat öljyä kuljettavat tankkilaivat saataisiin pois lähivesiltämme ja että niitä kuljettaisivat koulutetut ja ammattitaitoiset miehistöt.

Huoltovarmuutemme kannalta on tärkeää, että olemme energian ja monien tavalliseen arkielämään vaikuttavien tekijöiden osalta suurelta osin omavaraisia. Viime vuodet ovat osoittaneet, että omavaraisuus on jälleen sille kuuluvassa arvossaan – oli sitten kyseessä sähkö, lämpö tai ruoka.



TEKNOLOGIATEOLLISUUDESSA UUTTA TYÖEHTOSOPIMUSTA neuvoteltiin pitkin syksyä - valitettavasti tuloksetta. Neuvotteluja vauhditettiin joulukuussa vuorokauden kestäneillä työtaisteluilla.

Kuten hyvin tiedämme, työmarkkinoiden päänavaus siirtyi uuden vuoden puolelle. Tätä kirjoittaessani teknologiateollisuuden osapuolet eivät ole päässeet neuvottelutulokseen ja palkansaajapuoli on ilmoittanut tammikuun loppupuolelle ajoittuvista työtaisteluista.

Monet muutkin toimialat ovat neuvottelleet tai aloittamassa neuvottelujaan uusista sopimuksista. Yhden haasteen luo sopimusten eri aikatauluista seuraava todella pitkä neuvottelurupeama. Kun teknologiateollisuus aloitti neuvottelut syyskuussa, kunta- ja hyvinvointialueilla ne huipentuvat vasta vapun tienoilla, kun sopimukset päättyvät.

Koko ajan on ollut täysin selvää, että työntekijäpuoli tavoittelee nyt aiempia vuosia korkeampia palkankorotuksia menetetyn ostovoiman kompensoimiseksi. Luonnollista on, että työnantajapuoli ei asiaa samalla tavoin näe. Siellä toistetaan vanhaa sanomaa, että nyt on täysin väärä aika kunnon palkankorotuksille. - Väärä se on ollut aina, eli ei mitään uutta siltä rintamalta.

Maan hallitus on toteuttanut useita työelämän lainsäädännön heikennyksiä ja leikannut sosiaaliturvaa. Esimerkiksi muutosneuvottelujen aikoja ollaan puolittamassa ja jo sitä ennen on tehty merkittäviä leikkauksia työttömyysturvaan. Tämä tarkoittaa, että irtisanomistilanteessa palkanmaksu loppuu aikaisemmin ja työttömyysturva on heikompi.

On luonnollista, että työntekijäpuolella pyritään hakemaan neuvotteluissa kompensatiota heikennyksille.

HALLITUKSEN TAVOITE JULKISEN talouden tasapainottamiseksi sekä kasvun ja työllisyyden lisäämiseksi on sinänsä hyväksyttävä. Keinoista emme ole samaa mieltä.

Emme hyväksy työelämän lainsäädäntömuutosten tuomia heikennyksiä työntekijöiden palvelusuhteen ehtoihin emmekä yhteiskunnan heikompiaisiiin kohdistuvia leikkauksia. Samanaikaisesti yhteiskunnan parempiaisille annetaan lisää hyvää. – Se ei ole oikeudenmukaista.

Ammattiyhdistysliikkeen tehtävä on puolustaa työntekijöiden oikeuksia, turvaa ja ostovoimaa. Tehtävämme on myös puolustaa yhteiskunnan heikompiaisiiia, jotka nyt

näyttävät joutuvan talouden tasapainottamisen äänettömiksi maksumiehiksi ja -naisiksi.

Tämä hallitus lupasi vähemmän velkaa, enemmän työpaikkoja, vähemmän työttömiä ja lisää vihreää siirtymää. Rakenneuudistukset ovat jääneet kovin vähäisiksi ja vihreää siirtymää kuvaava väri on korkeintaan hailakka. Mutta sakset ja leikkurit ovat viuhuneet, ja työntekijää on nopealla ja osin hutiloiden toimeenpannalla lainsäädännöllä laitettu kuriin.

Ja mitä on saatu aikaan? Suomi jatkaa velkaantumisen tiellä, investoinnit laahaavat, uusia työpaikkoja ei synny ja työttömyys lisääntyy. Hallitus on toteuttanut ideologiaansa, mutta talouden, tuottavuuden, työllisyyden ja vihreän siirtymän tavoitteet ovat siltä karanneet. Jälki on pahaa emmekä vielä edes näe kaikkia seurauksia. – Ne jätetään seuraavan hallituksen murheeksi. ■

**Voit ostaa lehteen
ILMOITUSTILAA
yrityksellesi**

lähettämällä sähköpostia osoitteeseen
riku.muurinen@konepaallystoliitto.fi

**Voima & Käyttö
Kraft & Drift**

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITON JULKAISU

E.T. Kuisma Oy

- öljysäiliöiden puhdistus- ja tarkastus
- öljynsiirrot
- säiliöiden käytöstäpoistot

☎ 0400 735 638



www.etkuisma.fi

myynti@etkuisma.fi

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@acceleron-industries.com



Acce//eron

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



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



TEKSTI JANI-PEKKA LEINO

Työturvallisuuden johtamisen Akilleen kantapää: **Me, Myself and I**

Henkilöstön hallintoedustus puuttuu Suomessa noin joka toisesta yrityksestä, jossa sen tulisi lain mukaan olla, arvioidaan Teollisuuden palkansaajien analyysissä.

Työturvallisuuden johtamisen keskiöön tulisi asettaa inhimillisyys, sillä se tuo säästöjä ja kantaa yritystä pitkälle. Inhimillisyys työturvallisuuden johtamisessa ei siis ole vain moraalinen velvoite, vaan myös taloudellisesti ja käytännöllisesti järkevä ratkaisu. Kun turvallisuuskulttuuria rakennetaan huomioiden työntekijöiden hyvinvointi, tunteet ja yksilölliset tarpeet, siitä hyötyy paitsi henkilöstö, myös organisaatio kokonaisuutena.

Lopulta kaikki näkyy arjessa, sillä inhimillisyys tarkoittaa, että työturvallisuuden johtamisessa huomioidaan ihmisten erilaisuus, rajallisuudet ja tarpeet. Tämä näkyy käytännössä esimerkiksi siinä, että työntekijöille tarjotaan selkeät turvallisuusohjeet ja riittävä koulutus, mutta samalla luodaan ilmapiiri, jossa epävarmuudet tai virheet uskalletaan tuoda esiin. Esimerkiksi merenkulun konehuonetyössä ja voimalaitoksen huoltotöissä tämä voi tarkoittaa riskien arvioimista yhdessä, työn tauottamista kuormituksen vähentä-

miseksi ja turvallisten työvälineiden käytön varmistamista.

Tästä muodostuu arvovalinta - ja lopulta se on myös organisaatiolle taloudellisesti järkevä teko. Kaiken lisäksi se rakentaa työyhteisöstä vielä tehokkaamman sekä itseään vahvemman, joka toimii tehokkaasti ja turvallisesti, sekä vähentää turhia kustannuksia ja edistää kestäväää organisaatiokulttuuria. Kun ihmiset ovat keskiössä, koko organisaatio menestyy faktisesti.

Kun puhumme työturvallisuuden johtamisesta, voimme pukea asian kuten Tasavallan presidentti Alexander Stubb, joka on tullut tunnetuksi kolmen teesinsä voimin. Mitä haluammekaan johtaa, kun johdamme työturvallisuutta?

ME = MINÄ

Työturvallisuus alkaa jokaisesta meistä itsestämme. Mitä "minä" voin tehdä, jotta voin paremmin vastaanottaa ja toteuttaa työturvallisuuden johtamista omassa työssäni?

Ensimmäinen askel on oman vastuun tiedostaminen niin konehuonetyössä merenkulussa kuin voimalaitoksen valvomossa - päätökset voivat vaikuttaa paitsi omaan, myös koko työyhteisön turvallisuuteen, puhumattakaan ympäröivästä maailmasta, kuten erään eurooppalaisen ydinvoimalan valvomossa jokunen vuosikymmen sitten huomattiin.

Itsearviointi on avainasemassa, millaisia työtapoja käytän, ja vastaavatko ne turvallisuusohjeita? Hyvä johtaminen edellyttää myös kykyä ottaa vastaan palautetta ja sopeuttaa omaa toimintaa. Jos konepäällikkö tai turvallisuuspäällikkö antaa ohjeita, otanko ne vakavasti, vai ajattelenko, että kokemuksestäni tekevät minut immuuniksi virheille?

Yksinkertaiset parannukset, kuten ennakoiva asenne ja oman osaamisen kehittäminen, voivat nostaa turvallisuuskulttuuria merkittävästi. Esimerkiksi konehuonetyössä rutiininomainen tarkistus ennen moottorin tai generaattorin huoltoa ei ole pelkkä velvollisuus, vaan aktiivinen teko turvallisuuden eteen.

Knoppi: Omien toimintatapojen tarkastelu säännöllisesti voi vähentää "rutiiniansaan" joutumista, joka on yksi yleisimmistä turvallisuusriskeistä teknisissä töissä.

MYSELF = MINÄ ITSE

Kun siirrymme henkilökohtaiselta tasolta vuorovaikutukseen muiden kanssa, kysymys kuuluu: miten minä itse voin parantaa työyhteisöni turvallisuutta? Voiko oma työni olla esimerkkinä muille?

Konehuonetyössä, jossa lämpötila voi nousta korkeaksi ja melutaso häiritä kommunikaatiota, yhteistyön merkitys korostuu. Varmista, että jokainen ymmärtää työn tavoitteet ja riskit ennen toimeen ryhtymistä. Keskity myös siihen, että viestintä on selkeää ja avointa. Kun konemestari tai konepäällikkö rohkaisee keskustelemaan ja esittämään parannusehdotuksia, työntekijät todennäköisemmin nostavat esiin havaitsemiaan riskejä.

Voimalaitoksissa vastaava tilanne voi liittyä esimerkiksi huoltoseisokkiin, jossa kiire ja paine voivat johtaa riskinottoon. Turvallisuusjohtamisen näkökulmasta on tärkeää painottaa rauhallista, harkittua toimintaa.

Vinkki: Anna itsellesi ja kollegoillesi mahdollisuus kehittyä. Tarjoa palautetta rakentavasti ja pidä huolta, että kehu myönteisistä turvallisuusteoista kuuluu arkeen.

I = MINÄ ESIMERKKINÄ

Johtaminen ei ole vain johtajien tehtävä, vaan se alkaa yksilöstä. Miten minä voin omalla asenteellani ja käytökselläni vaikuttaa koko työyhteisön turvallisuuskulttuuriin?

Esimerkillinen toiminta luo mallin muille, jos konepäällikkö pitää aina huolen siitä, että henkilökohtaiset suojavarusteet ovat kunnossa, koko miehistö seuraa todennäköisemmin perässä. Sama pätee voimalaitoksessa: kun työnjohtaja tarkistaa turvalaitteet ennen työn aloittamista, hän näyttää, että turvallisuus on ensisijainen prioriteetti.

Käyttäytyminen, joka osoittaa arvostusta turvallisuutta kohtaan, rakentaa koko työyhteisön kulttuuria. Yksi tärkeimmistä johtamisen osista on huomata ja korostaa pieniäkin onnistumisia. Se luo motivaatiota ja sitoutumista.

Affektiivisen ergonomian merkitys, työturvallisuuskulttuurissa inhimillisyyden ymmärtäminen on yhtä tärkeää kuin tekninen osaaminen. Esimerkiksi pitkät työvuorot

konehuoneessa tai voimalaitoksessa voivat aiheuttaa psykologista kuormitusta, joka voi jäädä huomaamatta, ellei siihen kiinnitetä huomiota. Johtajan tulisi huolehtia paitsi



työn järjestelyistä myös siitä, että työntekijöiden henkinen hyvinvointi on osa turvallisuutta.

Knoppi: "Turvallisuus on tarttuvaa" – positiivinen suhtautuminen ja vastuullinen toiminta voivat innostaa koko työyhteisöä tekemään enemmän yhteisen turvallisuuden eteen.

TYÖTURVALLISUUDEN JOHTAMISEN AKILLEN KANTAPÄÄ

Turvallisuuden johtaminen ei ole vain teknisten ohjeiden noudattamista – se on kokonaisvaltaista vastuunkantoa, joka lähtee yksilöstä. "Me" tarkoittaa omaa vastuutani turvallisuudesta. "Myself" on panokseni muiden turvallisuuden parantamiseen. "I" on esimerkin antamista koko työyhteisölle.

Kun jokainen tiimin jäsen, olipa hän sitten konepäällikkö, konemestari, konemies tai voimalaitoksen huoltohenkilö, ottaa turvallisuuden osaksi päivittäisiä rutiinejaan ja viestintäänsä, luo hän osaltaan vahvan pohjan, sekä kestäväälle turvallisuuskulttuurille että toimivalle organisaatiokulttuurille.

Elikkä lyhyesti sanottuna: **TURVALLISUUS EI OLE YKSITÄISIÄ TEKOJA, VAAN ASENNE, JOKA NÄKYY KAIKESSA TEKEMISESSÄMME!**

Kirjoittaja toimii erityisasiantuntijana Työturvallisuuskeskuksessa





TEKSTI IDA ELORANTA | KUVAT IDA ELORANTA

Esittelyssä liiton hallituksen jäsen
pääluottamusmies ja
luotsikutterinhoitaja
Sami Bäckman





LUOTSIKUTTERINHOITAJAKSI EI OLE yhtä virallista tietä tai urapolkua: perusvalmiudet saadaan opiskeluiden kautta, mutta ennen kaikkea ammattiin oppii seuraamalla ja työssä oppimalla. Vähimmäispätevyysvaatimus luotsikutterinhoitajana työskentelylle on kotimaanliikenteen laivurin pätevyys, koneenhoitajan pätevyyskirja, voimassa oleva laivaväen lääkärintodistus, rannikkolaivurin radioliikennetodistus (SRC-radiopätevyystodistus) sekä hyvä terveys ja fyysinen kunto. Lisäksi kutterinhoitajalla tulee olla pohjalla useamman vuoden ajalta kokemusta merenkulusta, ammativeneiden käsittelystä ja merimoottoreiden ylläpidosta.

SAMI BÄCKMAN ALOITTI työnsä luotsikutterinhoitajana 20 vuotta sitten Finnpiilot Pilotage Oy:ssä eli entisessä Merenkululaitoksessa (sittemmin Luotsausliikelaitos) ensin tuuraajana ja tämän jälkeen vakituksena kutterinhoitajana. Tämän käytäntö on vakiintunut epävirallisena tienä kutterinhoitajaksi eli aluksi kuljetaan mukana ja ollaan turvamiehenä. Tehtäviä ja vaativuutta lisätään osaamisen karttuessa.

Bäckmanin ura merillä alkoi alun perin Kotkan merikoulusta, jossa hän kävi laivuri- ja alikonomestari luokan ja valmistui myöhemmin myös vahtiperämieheksi. Ennen ny-

kyistä työtään Bäckman työskenteli rahtilaivalla sekä risteilijällä.

KOSKA KUTTERINHOITAJIEN JA luotsien työhön kuuluu ajoittain työskentely kovissakin sääoloissa, työssä on olennaisena osana sääolojen tuntemus ja sen myötä työn turvallisuuden arviointi. Sää on arvaamaton työkaveri, ja sääolojen seuraaminen on keskeinen osa kutterinhoitajien työtehtäviä.

UUDEN, VUONNA 2023 voimaan tulleen luotsauslain myötä käytännön työhön tuli muutoksia, joiden vaikutukset työntekoon eivät ole olleet vain positiivisia. Uuden lain mukana tulivat voimaan luotsinkäyttöalueet, jotka ovat tuoneet työtehtävien toteuttamiseen uusia haasteita. Sääolojen arvioinnissa keskeisenä ovat olosuhderajat. Keskiaallonkorkeuden ylittäessä 2,6 metriä toiminta keskeytetään ja luotsiasema suljetaan. Sami Bäckman kertoo, että keskiaallonkorkeus ei kuitenkaan aina anna oikeaa kuvaa ympäröivistä sääoloista. Aallonkorkeus saattaa yksittäisten aaltojen kohdalla poiketa keskiaallonkorkeudesta hyvinkin paljon sääoloista riippuen. Joskus eteen tulee tilanteita, jossa luotsikutterin miehistö arvioi sääolot niin haastaviksi, että tehtävältä on lähdettävä pois ja yritettävä uudelleen sääolosuhteiden parannuttua.

Vaativissa työoloissa korostuu työkalujen tapojen tuntemisen merkitys sekä vahva luottamus. Yhteistyön sujuminen ja vankka kokemus lisäävät ennakoitavuutta ja sitä myötä myös turvallisuutta. Mikään ei silti poista täysin sitä seikkaa, että työhön kuuluu myös vaaran elementti. Vaikka vaaratilanteita sattuu harvoin, riskit on tiedostettava. Kutterinhoitajan tehtävä luotsikutterin kuljettajana sisältää paljon vastuuta sekä omasta että kollegoiden turvallisuudesta.

Kuljettamistehtävien lisäksi työtehtäviin kuuluvat olennaisena osana kaluston kunnossapito sekä Harmajan luotsiaseman kiinteistön huolto ja kunnossapito. Kalusto vaatii jatkuvaa seurantaa.

FINNPILOTIN KALUSTO KOOSTUU talvikäytössä olevista luotsikuttereista, nopeista luotsiveneistä sekä Perämeren hydrokoptereista. Harmajalla aluksia on yhteensä neljä: kaksi venettä ja kaksi kutteria.

Nopeat luotsiveneet ovat käytössä jääkauden ulkopuolella. Alumiinista valmistettuun veneeseen mahtuu kuudesta kymmeneen henkilöä ja se on pituudeltaan 11,3–16 metriä sekä painaa 7,5–17,5 tonnia. Luotsiveneessä on kaksi Scania D113-moottoria. Veneen nopeus on 18–29 solmua ja kulutus 80–170 litraa tunnissa. Suosikkia kysyttäessä Sami Bäckman kertoo

suosivansa luotsiveneitä niiden ketteryyden ja nopeuden takia, vaikka hitaammille luotsikuttereillekin on luonnollisesti oma paikkansa.

Luotsikuttereilla pystyy operoimaan myös talviolosuhteissa, mutta toisin kuin nopeat luotsiveneet, luotsikutterit eivät ole yhtä ketteriä ja nopeita. Teräksestä valmistetut luotsikutterit kantavat jopa kymmenen henkilöä. Ne ovat pituudeltaan 10–16 metriä ja painavat 45–60 tonnia. Luotsikutterissa on Caterpillarin 3500-sarjan moottori. Nopeus on luotsiveneeseen verrattuna hidas eli vain kymmenen solmua. Kulutus on samaa luokkaa kuin luotsiveneessä eli 60–170 litraa tunnissa.

Luotsikutterin hoitajat tekevät töitä 1:1-vuorottelussa viikon mittaisessa työvuorossa, jonka jälkeen on samanpitkinen vapaa. Lepoaika on kahdeksan tuntia. Lepoajat ja muut turvallisuuteen liittyvät kysymykset ovat juuri niitä kysymyksiä, joihin Bäckman vastaa usein pääluottamusmiehenä. Hän on toiminut Finn-pilotin pääluottamusmiehenä neljä vuotta ja tätä ennen varapääluottamusmiehenä. Luottamusmiehen tehtävien lisäksi Sami Bäckman on Konepäälystölaitoksen hallituksen jäsen toista kautta. Ennen pääluottamusmiestehtäväänsä Bäckman oli myös Luotsikutterinhoitajien yhdistyksen hallituksen jäsen.

BÄCKMAN PÄÄTYI LUOTTAMUSMIEHEKSI omien sanojensa mukaan ”sillä tyypillisellä tavalla”. Luotsikutterinhoitajien yhdistyksen kokoukset olivat tulleet tutuksi heti uran alusta asti, ja kun edellisen luottamusmiehen lopetettua tehtävässä ehdotettiin luottamusmieheksi ryhtymistä, Bäckman otti tehtävän hoitaakseen. Yleensä jäsenet ottavat Bäckmaniin yhteyttä väärinkäytöksiin liittyvissä asioissa. Luotsiasemien luottamusmiehet ratkovat ongelmia ensin, jonka jälkeen otetaan tarpeen mukaan yhteyttä pääluottamusmieheen, eli Bäckmaniin. Viime kädessä otetaan yhteyttä Konepäälystölaittoon ja Riku Muuriseen. Luottamusmiehen tehtävässä



joutuu usein tiukkoihin tilanteisiin, mutta hienoa on se, kun hyvääkin palautetta tulee, kuten viimeksi muutosneuvottelujen jälkeen. Sami Bäckman kertoo, että ammattiyhdistyksen merkitys korostuu vaikeina ja haastavina aikoina.

BÄCKMANIN TYÖHÖN KUULUVAT monet haasteet sekä pääluottamusmiehenä, liiton hallituksen jäsenenä sekä kutterinhoitajana, eivätkä viimeksi mainittuun työhön vaikuttavat sääolot ole niistä vähäisin. Haastavat sääolot ja pimeys eivät tee työstä aina helppoa. Silti yli 20 vuotta kutterinhoitajana kertoo siitä, että työssä on myös hyvät puolensa. Bäckmanin mukaan työn itsenäinen tekeminen yhdistettynä sopivassa suhteessa ulkona tekemiseen ja koneiden kanssa puuhasteluun on saanut pysymään hommissa. Myös luottamustehtävät tuovat työhön oman hyvän lisänsä. ■





KUVAT RIKU MUURINEN

STTK:n edustajiston syyskokous pidettiin joulukuussa

STTK:N EDUSTAJISTON SYYSKOKOUS PIDETTIIN 18.12.2024 ORIGINAL SOKOS HOTEL TRIPLASSA.

Kokouksessa käsiteltiin sääntömääräiset asiat, muun muassa Keskusjärjestön jäsenmaksu vuodelle 2025, joka pidettiin samana kuin vuonna 2024 eli 16,20 euroa maksavalta jäseneltä. Jäsenmaksu maksetaan kuukausittain ennakkona siten, että jäsenmaksu tarkistetaan puolivuositain maksavien jäsenten mukaan. Lisäksi käsiteltiin muun muassa STTK:n toiminta-suunnitelma ja talousarvio vuodelle 2025.

Suomen Konepäällystiliitosta paikalla kokouksessa olivat Jari Luostarinen (edustajiston jäsen), Harri Piispanen (aluetuomikunnan puheenjohtaja) ja Riku Muurinen (hallituksen jäsen).

Tämän vuoden STTK:n Tulevaisuuden tekijäksi valittiin Spalia edustava Patrick Tiainen. Turkulainen Tiainen pitää hätäkeskusalan ammattilaisten asioita esillä rakentavalla ja kehittämismyönteisellä tavalla ja osallistuu aktiivisesti oman alansa kehittämiseen ja pyrkii saamaan muutoksia

aikaan erilaisissa verkostoissa. Tiainen toimii työpaikallaan luottamusmiehenä ja työsuojeluvaltuutettuna. Hän on myös Suomen hätäkeskusammattilaisten liitto HALin varapääluottamusmies.

STTK:N TOIMINTASUUNNITELMA 2025

STTK:n toiminnan suunnittelu perustuu vuosina 2022–2025 voimassa olevaan strategiaan. ■



Jari Luostarinen ja Harri Piispanen.

VISIO: Hyvinvoiva ja menestyvä työntekijä

MISSIO: Työelämä kehittyy yhteistyöllä

ARVOT: Oikeudenmukainen, Rohkea, Vastuullinen

TOIMINNAN PERUSTA

- Tasa-arvo ja oikeudenmukaisuus ohjaavat STTK:n työtä. Työelämä on parhaimmillaan moniäänistä ja moniarvoista. Sitä kehitetään aktiivisella vuoropuhelulla, erilaisia ääniä kuunnellen ja luomalla onnistumisen mahdollisuuksia.
- Hyvä arki koostuu työstä, jaksamisesta, onnistumisista ja vaikuttamisen mahdollisuuksista.
- STTK:lainen on työnsä ja itsensä kehittämisestä innostunut työelämän vastuunkantaja. Hän on sitoutunut hyvinvointiyhteiskuntaan ja haluaa oikeudenmukaiset työehdot sekä hyvinvoinnin kehityksen kaikille. Ay-liike tukee työelämän ja maailman muutoksessa niin hyvinä kuin huonoinakin päivinä. Työn ulkopuolellakin tarvitaan turvaa ja mahdollisuuksien tasa-arvoa.
- STTK:lainen ay-liike mahdollistaa hyvän arjen ja valaa rohkeutta muuttaa työelämää!

TOIMINNAN STRATEGISET PAINOPISTEET:

- Työelämän yhdenvertaisuuden ja tasa-arvon edistäjä
- Sopimusyhteiskunnan vahvistaja
- Työlainsäädännön, sosiaaliturvan ja eläkejärjestelmän kehittäjä
- Työntekijän osaamisen ja hyvinvoinnin mahdollistaja
- Aloitteellinen yhteiskunnallinen keskustelija
- Ammattiliittojen työn puolestapuhuja
- Toimintaa ohjaavat periaatteet:
- Puhumme ihmiselle ja kuulemme hänen tarpeitaan
- Kannamme huolta sukupolvien välisestä oikeudenmukaisuudesta, työehdoista ja järjestäytymisestä
- Teemme näkyväksi ay-liikkeen työtä ja tarkoitusta
- Vastaamme muutokseen ja luomme työvälineitä murrokseen
- Toimimme vastuullisesti, läpinäkyvästi ja tietopohjaisesti
- Vahvistamme STTK:laisten toimijoiden vuorovaikutusta ja yhteishenkeä



TP ry:n sääntömääräinen syyskokous pidettiin joulukuussa



**TEOLLISUUDEN
PALKANSAAJAT**

TEOLLISUUDEN PALKANSAAJAT TP ry:n sääntömääräinen syyskokous järjestettiin 10.12.2024 Helsingin Hakaniemessä. Kokouksessa käsiteltiin sääntömääräiset asiat muun muassa päätettiin ja vahvistettiin toimintasuunnitelma, talousarvio ja jäsenmäärän suuruus vuodelle 2025. Lisäksi kokouksessa valittiin TP:n hallituksen puheenjohtaja, kaksi varapuheenjohtajaa, hallituksen muut jäsenet sekä näiden varajäsenet kaudelle 2025-2026. Konepäälystöliitosta TP ry:n hallituksen jäsenenä on Riku Muurinen.

KOKOUKSEEN JÄLKEEN VIERAANA oli europarlamentaarikko Li Andersson etäyhteyksin Brysselistä. Hän alusti puheenjohtamansa työllisyyden ja sosiaaliasioiden valiokunnan työstä alkaneella kaudella.

Alustuksen jälkeen osallistujat saivat esittää kysymyksiä Anderssonille.

TEOLLISUUDEN PALKANSAAJAT TP ry on yhteistyö-, tutkimus- ja vaikuttamisjärjestö, johon kuuluu 15 ammattiliittoa kaikista kolmesta palkansäääjien keskusjärjestöstä. TP:n tutkimustoiminnan keskiössä on julkaisusarja Edistys, joka visioi tulevaisuutta ja tuottaa uusia näkökulmia yhteiskunnalliseen keskusteluun. Edistys-julkaisusarjan teemoja ovat työn ja työelämän murros, koulutus ja osaaminen, teknologinen kehitys ja innovaatiovetoinen kasvu sekä teollisuuden kilpailukyky.

SUOMEN KONEPÄÄLYSTÖLIITOSTA PAIKALLA olivat liiton puheenjohtaja Pertti Roti ja Riku Muurinen. ■



Työaikalain (605/1996) kanneaika ei soveltunut palkkasaatavien korotusvaatimuksiin, jotka liittyivät työehtosopimuksen mukaisiin pitämättömiin työajan lyhennysvapaisiin

KKO 2024:68

Diaarinumero: S2023/154

Taltionumero: 1642

Antopäivä: 08.11.2024

ECLI-tunniste: ECLI:FI:KKO:2024:68

ASIAN TAUSTA

Työntekijä A oli työskennellyt vuodesta 2012 työnantaja B Oy:ssä. Työsuhteessa noudatettiin yleissitovuuden perusteella mekaanisen metsäteollisuuden työehtosopimusta, jonka mukaan työaika lyhennettiin enintään 100 tuntia vuodessa niissä työaikamuodoissa, joissa säännöllinen työaika oli 40 tuntia viikossa. Työehtosopimukseen sisältyi lisäksi määräys, jonka mukaan paikallisesti voitiin sopia siitä, ettei työehtosopimuksen mukaista työajan lyhennysvapaata pidetä. A oli tehnyt vuosittain B Oy:n kanssa kirjallisesti työehtosopimuksen mukaisen paikallisen sopimuksen, jonka mukaan A oli voinut valita, pitääkö hän kaikki työajan lyhennysvapaapäivät tai osan niistä taikka jättääkö hän kaikki pitämättä. Sopimuksissa ei ollut sovittu palkan määrästä. B Oy oli maksanut A:lle vuosittain pitämätöntä työajan lyhennysvapaata vastaavalta ajalta peruspalkan ilman työehtosopimuksen mukaisia korotusosia.

ASIAN KÄSITTELY ALEMMISSA OIKEUKSISSA

A vaati, että B Oy veloitetaan suorittamaan hänelle työajan lyhennysvapaata vastaavalta ajalta maksamatta jääneet palkan korotusosat vuosilta 2015–2019.

B Oy vaati kanteen hylkäämistä. B Oy:n mukaan A:n vaatimukset vuosilta 2015–2017 olivat vanhentuneet, koska saataviin sovellettiin työaikalain (605/1996) 38 §:n mukaista kahden vuoden kanneaikaa ja kanne oli tullut vireille 9.10.2020.

Käräjäoikeus katsoi, että asiassa tulee soveltaa työaikalaisa säädettyä kahden vuoden kanneaikaa, sillä A:n vaatimukset työajan lyhennyskorvausten korotusosien maksamisesta olivat perustuneet työehtosopimuksen työaika koskeviin määräyksiin. Vuosien 2015–2017 saatavien osalta vaatimukset olivat rauenneet, sillä kannetta ei ollut nostettu säädetystä ajassa.

Käräjäoikeus hyväksyi kanteen vuosien 2018 ja 2019 saatavien osalta. B Oy veloitettiin suorittamaan A:lle palkan korotusosat kyseiseltä ajalta.

A valitti ratkaisusta hovioikeuteen. Hovioikeuden

mukaan A:n vaatimukset olivat perustuneet työehtosopimuksen työaika koskeviin määräyksiin ja niiden raukeamista tuli arvioida työaikalaisa säädetyn kanneajan mukaisesti. Kuten käräjäoikeus, myös hovioikeus katsoi, että vuosien 2015–2017 osalta vaatimukset olivat rauenneet.

KORKEIMMAN OIKEUDEN RATKAISU

A vaati valituksessaan, että hovioikeuden tuomio kumotaan siltä osin kuin hänen vaatimuksensa oli hylätty ja B Oy veloitetaan suorittamaan hänelle työajan lyhennysvapaata vastaavalta ajalta palkan korotusosat vuosilta 2015, 2016 ja 2017 korkoineen. B Oy vaati vastauksessaan, että valitus hylätään.

KORKEIMMAN OIKEUDEN RATKAISU

Korkeimman oikeuden ratkaistavana oli näin ollen kysymys siitä, sovelletaanko kysymyksessä oleviin saataviin työaikalain (605/1996) 38 §:n 1 momentin kanneaikasäännöstä ja olivatko saatavat vuosilta 2015–2017 siten rauenneet sillä perusteella, että kannetta ei ollut nostettu säännöksen mukaisessa määräajassa.

Kanteessa tarkoitettuna aikana syntyneisiin saataviin sovellettavan vuoden 1996 työaikalain 38 §:n 1 momentin mukaan oikeus ”tässä laissa tarkoitettuun korvaukseen” raukeaa, jos kannetta työsuhteen jatkuessa ei nosteta kahden vuoden kuluessa sen kalenterivuoden päättymisestä, jonka aikana oikeus korvaukseen on syntynyt.

Kyseisessä laissa säädetään työajaksi luettavasta ajasta, säännöllisestä työajasta, säännöllisen työajan ylittämisestä, yö- ja vuorotyöstä sekä lepoajoista ja sunnuntaityöstä. Lain 6 §:n 1 momentin yleissäännöksen mukaan säännöllinen työaika on enintään kahdeksan tuntia vuorokaudessa ja 40 tuntia viikossa. Työaikaan liittyvien korvausten osalta laissa on säännökset lisä- ja ylityöstä sekä sunnuntaityöstä maksettavista korvauksista samoin kuin varallaolosta maksettavasta korvauksesta sopimisesta. Sen sijaan työaikalaisa ei ole säännöksiä työajan lyhennysvapaista tai tällaisten vapaiden asemesta maksettavista korvauksista, vaan ne perustuvat mekaanisen metsäteollisuuden työehtosopimuksen määräyksiin sekä työnantajan ja työntekijän välillä tehtyyn paikalliseen sopimukseen.

Otaen huomioon silloisen työaikalain esityöt sekä oikeuskäytännön, korkein oikeus katsoi, että A:n vaatimat palkan korotusosat olivat liittyneet työehtosopimukseen perustuvaan vuotuisen lisä vapaaseen, jotka korvattiin

rahana, jos sitä ei ollut pidetty vapaapäivinä tai lyhentämällä työvuoron pituutta. Vaikka vaatimuksia voitiin pitää työaikaliiännäisinä, niillä ei ollut samanlaista yhteyttä työaikalain työaikaan koskevaan sääntelyyn kuin ylityö-, iltatyö-, yötyö-, lauantai-työ- ja sunnuntaityökorvauksilla on ollut ratkaisussa KKO 2018:10 tai lomarahalla vuosilomaan tai vuosilomakorvaukseen ratkaisussa KKO 1997:120.

Kun lisäksi lakia tulkittaessa lähtökohtana on säännöksen sanamuoto, korkein oikeus katsoi, ettei ole perusteltua tulkinnalla edelleen laajentaa työaikalain kanneaikasäännöksen soveltamisalaa siten, että nyt arvioitavissa vaatimuksissa

katsottaisiin olevan kysymys työaikalaisissa tarkoitetuista korvauksista.

Näin ollen A:n oikeus maksamatta jääneisiin palkan korotuksiin työajan lyhennysvapaata vastaavalla ajalla vuosilta 2015–2017 ei ollut rauennut sillä perusteella, että kannetta ei oltu nostettu vuoden 1996 työaikalain 38 §:n 1 momentin mukaisessa määräajassa.

Korkein oikeus muutti hovioikeuden tuomiota ja velvoitti B Oy hovioikeuden määräämän suoritusvelvollisuuden lisäksi suorittamaan A:lle työajan lyhennysvapaata vastaavalla ajalla palkan korotusosat vuosilta 2015, 2016 sekä 2017. ■

Korkein oikeus: VR ei ollut vastuussa työntekijöiden vaatimien eläke-etujen suorittamisesta

KKO 2024:70

Työsopimus - Työsuhteen ehdot

Eläke - Lisäeläke

Diaarinumero: S2023/91

Taltionumero: 1690

Antopäivä: 14.11.2024

ECLI-tunniste: ECLI:FI:KKO:2024:70

Valtion liikelaitos oli muutettu osakeyhtiöksi vuonna 1995. Liikelaitosta yhtiöitettäessä oli perustettu eläkesäätiö, joka vastasi työntekijöiden eläkkeiden maksusta ja eläke-etuuksien hoitamisesta. Liikelaitoksen ja tiettyjen henkilöstöjärjestöjen vuonna 1994 solmimassa yhtiöittämissopimuksen liitteissä oli kirjauksia muun muassa lakisääteistä eläketurvan täydentävästä lisäeläkkeestä.

Työeläkelainsäädäntöön tehtiin 1.1.2017 lukien muutoksia, joiden seurauksena yleistä työeläkeikää nostettiin ja varhaiseläkkeelle jääneiden eläkkeisiin tehtiin niin kutsuttu

varhennusvähennys. Edellä mainittujen työeläkejärjestelmään liittyvien lainsäädäntömuutosten johdosta myös eläkesäätiön sääntöjä oli muutettu lakia vastaavaksi 1.1.2017 alkaen siten, että lakisääteiseen eläketurvaan tullee heikennyksiä ei kompensoitu.

Korkein oikeus katsoi ratkaisusta ilmenevillä perusteilla, että yhtiöittämissopimuksen liitteessä kuvatut eläke-etuudet olivat tulleet työsuhteen ehdoiksi. Lisäeläke-ehdon mukaisten etuuksien säilyttäminen oli liittynyt henkilöstön aseman turvaamiseen yhtiöittämisen yhteydessä. Osapuolten ei voitu kuitenkaan katsoa tarkoittaneen sopia, että yhtiöittämisajankohdan mukainen kokonaiseläkkeen taso säilyisi muuttumattomana riippumatta työeläkelainsäädännössä tapahtuvista muutoksista. Työnantaja ei siten ollut vastuussa kantajatyöntekijöiden vaatimien eläke-etujen suorittamisesta. ■

Lähteet: Edilex-uutiset 14.11.2024

Muutokset yhteistoimintalakiin

KKO 2024:70

Työsopimus - Työsuhteen ehdot

Eläke - Lisäeläke

Diaarinumero: S2023/91

Taltionumero: 1690

Antopäivä: 14.11.2024

ECLI-tunniste: ECLI:FI:KKO:2024:70

Hallitus antoi 28.11.2024 eduskunnalle esityksen yhteistoimintalain muutoksista. Esityksessä ehdotetaan lain soveltamiskynnyksen nostamista sekä lyhennetään muutosneuvotteluiden kestoja. Lakimuutosten on tarkoitus tulla voimaan 1. heinäkuuta 2025.

Yhteistoimintalakia sovelletaan nykyisin yrityksiin, yhteisöihin ja sivuliikkeisiin, joiden palveluksessa työskentelee säännöllisesti vähintään 20 työntekijää. Hallituksen esityksessä lain soveltamisala nostettaisiin säännöllisesti vähintään 50 työntekijää työllistäviin yrityksiin, yhteisöihin ja sivuliikkeisiin. Yrityksille, jotka työllistävät säännöllisesti 20–49 työntekijää säädettäisiin kuitenkin tiettyjä velvoitteita, ja jatkuvan vuoropuhelun velvoite säilytettäisiin tämän kokoluokan yrityksissä.

Yrityksiltä, jotka työllistävät säännöllisesti 20–49 työntekijää poistuisi velvoite pitää muutosneuvottelut, kun kyse on lomautuksista, jotka perustuisivat työn tai työnantajan työn tarjoamisen edellytysten tilapäiseen vähentymiseen

(enintään 90 päivää kestävät lomautukset). Muutosneuvottelut tulisi kuitenkin edelleen järjestää 20-49 henkilöä työllistävissä yrityksissä silloin, kun työnantaja harkitsee 90 päivän ajanjakson aikana vähintään 20 työntekijään kohdistuvia vähentämistoimenpiteitä.

Vähintään 20 henkilöä säännöllisesti työllistävissä yrityksissä, yhteisöissä ja sivuliikkeissä tulisi edelleen soveltaa määräyksiä liikkeen luovutuksesta, sulautumisesta ja jakautumisesta.

Toisena muutoksena yhteistoimintalakiin olisi lisäksi muutosneuvotteluiden keston lyhentäminen puoleen nykyisestä. Tällä hetkellä muutosneuvotteluita tulee käydä vähintään kuusi viikkoa tai 14 päivää, riippuen neuvotteluiden kohteesta. Muutos koskisi kaikkia lain soveltamisalan piiriin kuuluvia yrityksiä, yhteisöjä ja sivuliikkeitä. Muutosneuvotteluiden vähimmäiskesto olisi joko kolme viikkoa tai seitsemän päivää, riippuen neuvotteluissa käsiteltävistä asioista ja yrityksen tai yhteisön henkilöstömäärästä.

Lähteet: Edilex-uutiset 28.11.2024 ja valtioneuvosto.fi

PAIKALLISEN SOPIMISEN MUUTOKSET

Tasavallan presidentti vahvisti 19.12.2024 lakimuutokset paikallisesta sopimisesta. Muutokset tulivat voimaan 1. tammikuuta 2025.

Lakimuutoksen myötä paikallinen sopiminen on mahdollista riippumatta siitä, kuuluuko yritys työnantajaliittoon tai onko työpaikalla luottamusmiestä.

Ennen lain voimaantuloa työlaainsäädännön useista säännöksistä oli mahdollista poiketa vain valtakunnallisten työnantaja- ja työntekijäyhdistysten välisellä työehtosopimuksella. Muutosten myötä vastaava sopimismahdollisuus ulottuu myös yrityskohtaisiin työehtosopimuksiin. Uudella lainsäädännöllä tehtiin mahdolliseksi myös työntekijäpuolen edustuksen järjestäminen niin, että sopijapuolena voi olla myös valtakunnallisen työntekijäyhdistyksen jäsenyhdistys.

Tehtyjen muutosten vuoksi syntyi korostettu tarve varmistaa, että työntekijäyhdistys edustaa aidosti työntekijöitä ja estää niin sanotut keltaiset työehtosopimukset. Uusien säännösten voimaantultua työntekijäyhdistyksen tarkoitusta arvioitaessa on huomioitava yhdistyksen muodollisen tarkoituksen lisäksi yhdistyksen tosiasialliset päämäärät ja toiminta.

Paikallisen sopimisen mahdollisuuksia laajennettiin myös yleissitovassa kentässä, jota koskeneet paikallisen sopimisen kiellot poistettiin. Aiemmin laissa estettiin yleissitovaa työehtosopimusta noudattavaa työnantajaa tekemästä paikallisia sopimuksia, joilla poikettaisiin tietyistä työlakien säännöksistä, vaikka työehtosopimus olisi mahdollistanut poikkeamisen. Voimaan tullessa laissa säädetään nimenomaisesti mahdollisuudesta tehdä myös yleissitovuuskentässä paikallisia sopimuksia. Uudistusten myötä koettiin tärkeäksi lisätä paikallisten sopimusten valvontaa. Jatkossa paikallinen sopimus tulee toimittaa työsuojeluviranomaiselle, ja velvollisuuden laiminlyönnistä voidaan määrätä laiminlyöntimaksu.

Työehtosopimus määrittää jatkossakin paikallisen sopimisen osapuolet. Jos työehtosopimuksessa on määrätty paikallisen sopimisen osapuoleksi luottamusmies, paikallinen sopimus tehdään jatkossakin luottamusmiehen kanssa, jos luottamusmies on valittu. Sen sijaan tilanteessa, jossa

luottamusmiestä ei ole valittu, työehtosopimuksen osapuolet voivat määrittää vaihtoehtoisen menettelytavan sopimuksen tekemiselle. Vaihtoehtoisen toteuttamistavan puuttuessa paikallinen sopimus voidaan tehdä luottamusvaltuutetun kanssa.

Uudistuksen myötä syntyi tarve parantaa luottamusvaltuutetun valmiuksia paikalliseen sopimiseen. Jos luottamusvaltuutettu toimii henkilöstön edustajana paikallisia sopimuksia tehtäessä, työnantajan on edistettävä tämän valmiuksia, jotka liittyvät osaamiseen ja työpaikan toimintaympäristön tuntemukseen.

Lähteet: Edilex-uutiset 19.12.2024

SOVITTELUJÄRJESTELMÄN MUUTOKSET

Tasavallan presidentti vahvisti 19.12.2024 muutokset lainsäädäntöön sovittelujärjestelmästä. Muutokset tulivat voimaan 1. tammikuuta 2025. Lakimuutokset koskevat valtakunnansovittelijan, sovittelijoiden ja sovittelulautakunnan toimintaa. Työmarkkinaosapuolten mahdollisuuteen tehdä sopimuksia keskenään ei tehty muutoksia.

Muutoksissa kirjattiin lakiin säännökset sovittelijan velvollisuudesta menetellä sovittelutoimessaan kansantalouden kokonaisedun turvaamiseksi siten, että palkanmuodostus toimii mahdollisimman hyvin eikä työmarkkinoiden toimivuutta vaaranneta.

Uudistuksella yhdenmukaistettiin käytänteitä, joita jotain tiettyä sovittelutehtävää varten asetetuilla sovittelulautakunnilla on. Sovittelulautakunnan on sovintoehdotusta antaessaan otettava huomioon näkökohdat, jotka liittyvät kansantalouden kokonaisuuteen sekä palkanmuodostuksen ja työmarkkinoiden toimivuuteen. Valtakunnansovittelija tai hänen määräämänsä sovittelija toimii jatkossa sovittelulautakunnan puheenjohtajana. ■

Lähteet: Edilex-uutiset 19.12.2024

Teksti **Ida Eloranta**
juristi, SKL

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



Liiton opiskelijatilaisuudet Raumalla ja Kotkassa pidettiin marraskuussa

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO JA Laivanpäällystöliitto pitivät yhteisen opiskelijatilaisuuden Raumalla 7.11.2024. Päivällä Rauman koululla pidettiin messut ja iltatilaisuuteen olikin paljon kiinnostusta ja opiskelijoita osallistui runsain määrin, toteaa Konepäällystöliiton Rauman opiskelijaedustaja Arttu Hietanen.

KONEPÄÄLLYSTÖLIITON RIKU MUURINEN oli puhumassa Kotkassa Ekamin opiskelijoille 12.11.2024. Tilaisuudessa tuli opiskelijoilta paljon hyviä kysymyksiä ja liiton merkitys opiskelijoille korostui hyvin. Vaikka merenkulun opiskelijoissa on sekaisin eri ikäisiä ja eri työhistorialla olevia henkilöitä niin jokainen sai jotain luennosta, toteaa opettaja Jori Spännäri.

LISÄKSI KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO JÄRJESTI 13.11.2024 Kotkassa opiskelijatilaisuuden sekä meri- että energiapuolen opiskelijoille. Tilaisuudessa oli todella hyvin osallistujia, koska tilaisuutta oli mainostettu muun muassa sosiaalisessa mediassa. Tilaisuudessa oli liiton henkilökunnan lisäksi myös liiton energia- ja meripuolen jäseniä, jotka kertoivat työuristaan.

TILAISSUUS ONNISTUI ERITTÄIN hyvin, toteaa liiton Kotkan opiskelijaedustaja Ville Virta. ■



Suomen Konepäälystöliiton luottamusmieskurssi pidettiin Tampereella

SUOMEN KONEPÄÄLYSTÖLIITON KAIKKIEN sektoreiden luottamusmiesten kurssi pidettiin 21. – 22.11.2024 Tampereella.

KURSSI ENSIMMÄISENÄ PÄIVÄNÄ TJS Opintokeskuksen koulutus- ja kehittämisasiantuntija Leena Könkkölä luennoi aiheesta; Luottamusmiehen jaksaminen ja ajankäyttö. Luento sisälsi luento-osuuksien lisäksi itsenäistä pohdintaa ja keskusteluita sekä ryhmätöitä. Teemoina olivat muun muassa: mistä ja miten henkilöstön edustajat saavat voimavaroja omaan luottamustehtävään.

TOISENA PÄIVÄNÄ KURSSILAISILLE oli puhumassa STTK:n, johtaja Minna Ahtiainen, joka puhui muun ohessa yleisestä työmarkkinatilanteesta. Tämän jälkeen Energiategollisuus ry:n johtaja Timo Yli-Koivisto puhui energiateollisuuden tilanteesta ja ajankohtaisista asioista, sekä alan tulevaisuudesta.

ILTAPÄIVÄLLÄ KURSSILLA OLI aiheena juridiikka, josta vastasivat liiton toimiston työntekijät. Aiheena oli työnantajan työnjohto-oikeus. Kurssilaiset pääsivät tekemään ryhmätöitä ja ratkaisemaan oikeustapauksia. Kurssin sisältö oli jälleen erittäin antoisa ja kurssijärjestelyt olivat muutenkin jälleen onnistuneet erinomaisesti, toteaa kurssille osallistunut liiton puheenjohtaja Pertti Roti. ■





Pauli Jokinen – yli puoli vuosisataa edunvalvontaa

TEKSTI JA KUVAT RIKU MUURINEN | TURKU ENERGIA

TAUSTA

Kotoisin olen Mouhijärveltä, joka on Tampereen lähellä. Nykyään asun Naantalissa. Harrastuksiini kuuluu lenkkeily, koiran kanssa ulkoilu, kalastus, sienestys ja marjastus. Keväällä ja kesällä pyrin viettämään paljon aikaa mökilläni. Minulla on kaksi lasta ja neljä lastenlasta. Lemmikkeinä minulla kaksi koiraa ja yksi kissa.

KUKA?

- Pauli Jokinen, vuoromestari
- Oy Turku Energia – ÅboEnergi Ab
- Eläkkeelle 1.2.2025
- Toimi luottamusmiehenä ja varaluottamusmiehenä noin 26,5 vuotta

moottorimiehenä noin vuoden verran, jonka jälkeen menin armeijaan. Armeijan suoritin laivastolippueessa Pansiossa. Armeijan jälkeen suuntasin taas meritöihin ja olin kesän Kotkassa väylänhoitoaluksella. Kesän jälkeen aloitin työskentelyn JM Hanse aluksella, jossa työskentelinkin noin 10 vuotta, toimien ensin moottorimiehenä ja sen jälkeen korjausmiehenä. Tuolloin aloitin myös SMU:n laivaluottamusmiehenä, ja tuolloin elettiin 80-luvun puoliväliä. Hansessa toimi konemestarina Antti Heilakka, joka opetti minulle paljon konepuolen asioita ja kannusti minua myös kouluttautumaan konemestariksi. JM Hansesta siirryin JM Varmaan, jossa oli avoinna moottorimiehen jobi. JM Varma oli tuolloin Aurajoen suussa.

KOULUN PENKILLE JA KONEMESTARIKSI

Viisi vuotta työskenneltyäni JM Varmassa päätin aloittaa opiskelun Turun teknillisessä oppilaitoksessa konemestariinjalla. Opiskelussa jo tuohon aikaan yhdistyivät hyvin teoria ja käytäntö. Koulun jälkeen jatkoin työskentelyä jäänmurtajilla. Konemestarin jobeja ei ollut vapaana, ja tästä syystä toiminkin JM Urholla moottorimiehenä, josta siirryin JM Voimalle moottorimieheksi. Ensimmäisen konemestarin jobini sain JM Sisulta. Tämän jälkeen menin Kalla alukseen ja sieltä saaristoon merenmittaukseen, jossa toimin konepäällikkönä noin 8 vuotta.

OPISKELEMAAN TURKUUN

Mouhijärvellä aloitin jo 14-vuotiaana työskentelyn laitosmiehenä kutomossa. Lähdin opiskelemaan merimiesammattikouluun Turkuun vuonna 1975, ja tätä kautta päädyin Länsirannikolle asumaan. Suomen Joutsen toimi merimiesammattikouluna Turussa kiinnitettynä Aurajoen rantaan Martinsillan viereen. Minun opiskeluaikanani vielä asuimme laivassa. Tuolloin sain merimiehen peruskoulutuksen, joka kesti vuoden verran. Minulle oli alusta asti selvää, että konepuoli kiinnostaa minua, koska olin jo pienestä pitäen ollut kiinnostunut tekniikasta.

TÖIHIN MERILLE

Ensimmäinen alukseni meritöissä oli Boren XI, jossa olin noin puolivuotta moottorioppilaana. Jo Borella konepäällikkö patisti minua kouluttautumaan konemestariksi, ja tämä jäikin nuoremiehen takaraivoon. Boren jälkeen työskentelin Jäänmurtaja Voimalla moottorioppilaana ja





TÖIHIN ENERGIAPUOLELLE

Tykkäsin meritöistä todella paljon, mutta se, että vapaa-ai-
kakin vietetään laivalla ei enää sopinut elämäntilanteeseeni ja
tämästä syystä siirryin maapuolelle töihin. Aloitin työskentelyn
Turku Energialla 1.8.2008. Tuolloin vielä Jukka Lehtinen oli
liiton luottamusmiehenä. Turku Energialla ehdin toimimaan
luottamusmiehen toimesta kaikkiansa 15 vuotta, ensin
varaluottamusmiehenä ja sitten luottamusmiehenä.

TYÖTEHTÄVÄT ENERGIAPUOLELLA

Toimin ensin noin pari vuotta valvomopäivystäjänä ja tämän
jälkeen olen toiminut vuoromestarina aina eläkkeelle siirty-
miseeni asti. Valvomossa meitä on kaksi ja teemme kolmi-
vuorotyötä. Lisäksi työskentelee kaksi päivystäjää talvisin ja
yksi päivystäjä kesäisin. Vuorot ovat pituudeltaan 12 tuntia.
Aloitamme työjakson kahdella aamuvuorolla kello 6–18,
joiden jälkeen on kaksi yövuorota klo 18–6. Neljän vuoron
jälkeen on 6 vapaapäivää.

MILLOIN JA MITEN PÄÄDYIT LUOTTAMUSMIEHEKSI?

Laivaluottamusmieheksi ryhdyin jo 80-luvun puolivälissä
(tuolloin SMU jäsen), kun edellinen lopetti. Lisäksi minua
on aina kiinnostanut edunvalvonta, ja se että asiat menevät
reilusti ja oikein. Konepäällöstöliiton luottamusmiehenä
toimin Merenkulkulaitoksella kaikkiansa noin 8 vuotta.
Turku Energialla ehdin toimia luottamusmiehenä ja vara-
luottamusmiehenä noin 15 vuotta.

MILLAISISSA ASIOISSA JÄSENET KÄÄNTYIVÄT PUOLEESI?

Laidasta laitaan tuli yhteydenottoja, mutta yleisimpiä
olivat ne tilanteet, joissa ilmeni ongelmia palkkaukseen
tai erilaisten korvausten maksamiseen liittyen. Mielestäni
luottamusmieheltä vaaditaan pitkää pinnaa ja tietynlaista
”pelisilmää”. Ikävimpiä muistoja on jäänyt YT-neuvotteluista,
kun jätelaitos lopetettiin vuonna 2014.

Miten näet konemestarien tulevaisuuden työelämässä?
Konemestarien tulevaisuuden näen positiivisena. Ala ke-
hittyä niin merellä kuin maalla, jatkuvasti. Muun muassa au-
tomatisaatio ja vaihtoehtoiset polttoaineet, minkä seurauk-
sena työtehtävät tulevat haastavammiksi ja vastuut kasvavat.
Tämän tulisi näkyä siinä, että työsuhteen ehdot kehittyvät
myös jatkossa niin, että ala olisi houkutteleva nuorille.

LIITON KIITOKSET

Pauli on tehnyt pyyteetöntä edunvalvontaa ja tuonut aina
myös oman näkemyksensä selvästi esille niin työpaikoilla
kuin liiton tilaisuuksissa, toteaa liiton puheenjohtaja Pertti
Roti. Liitto kiittää Paulia hänen antamastaan panoksesta
edunvalvontaan ja toivottaa hyviä eläkepäiviä! ■





Myös haku
kesätöihin
avoinna

Ura merellä

Kuljetamme ihmisiä Itämeren aalloilla vuoden jokaisena päivänä. Suomessa liikennöimme Helsingistä ja Turusta. Laivoillamme työskentelee suuri joukko eri alojen ammattilaisia konepäälliköistä ja kapteenista varastoapulaiseen. Tallink Silja Oy toimii Suomen lipun alla seilaavien laivojen, Silja Serenaden ja Baltic Princessin henkilökunnan työnantajana.

Tutustu avoimiin työpaikkoihin sekä työskentelyyn aluksillamme osoitteessa <https://www.tallink.com/fi/tyopaikat>

Kivointa yhdessä





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

Mercy Ships Race Wednesday 21 May 2025



Run/walk
5/10 km in
Mariehamn or
where you
are



Maritime Day Thursday 22 May 2025



Sjöfartens Dag
MARITIME DAY

MEETING POINT MARIEHAMN

Information & registration: www.sjofart.ax

Organizer

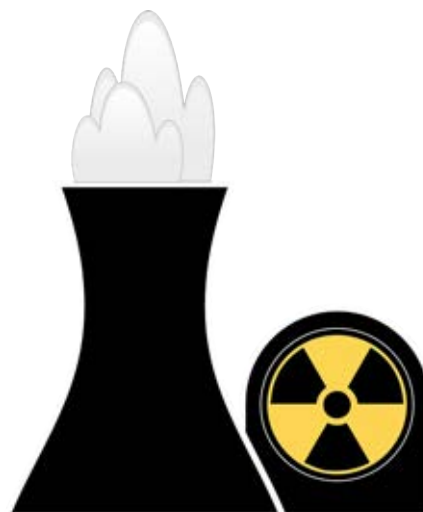
ålands sjöfart

In co-operation with



Pienydinvoimalat energiantuotannossa

Sarjavalmistaiset, modulaariset ydinvoimalat ovat tulossa markkinoille, koska niillä arvioidaan olevan monia etuja perinteisiin ydinvoimaloihin nähden. Käyttöönoton haasteena monissa maissa on hitaasti reagoiva lainsäädäntö.



Pienydinvoimalat ovat edistyskellisiä ydinvoimaloita, joiden teho on 50–300 megawattia. Tätä pienempiä ydinreaktoreita kutsutaan mikrореaktoreiksi.

Pienydinreaktoreja kutsutaan usein SMR-reaktoreiksi (Small Modular Reactor), koska ne ovat kooltaan vain murto-osan perinteisistä ydinreaktoreista, niiden järjestelmät ja komponentit voidaan valmistaa teollisesti, rakentaa kokoonpanolinjalla ja kuljettaa yksikköinä asennuspaikoille, ja niissä käytetään ydinfissiota lämpö- tai sähköenergian tuottamiseksi.

PIENUUS TUO ETUJA

Pienydinvoimala voidaan sijoittaa paikalle, joka ei sovellu suuremmalle ydinvoimalalle, jos lait, asetukset, määräykset ja ohjeet sen muuten sallivat. Tehdas- ja sarjavalmistetuina ne ovat paikoilleen räätälöityjä suurvoimaloita edullisempia ja nopeampia rakentaa.

Pienydinvoimala on myös helpompi liittää sähköverkkoon kuin suuri voimala. Niitä voidaan pystyttää sitä mukaa, kun kasvava energian tarve vaatii.

Perinteisiin ydinreaktoreihin verrattuna SMR-reaktorit ovat yksinkertaisempia ja niiden turvallisuus nojaa sekä passiivisiin järjestelmiin että reaktorin suhteelliseen pieneen painevaatumukseen ja matalaan tehoon. Sen sammuttamiseen ei tarvita voimalahenkilökuntaa tai ulkoista voimaa, koska passiiviset järjestelmät toimivat konvektion, lämmön kuljettumisen, painovoiman ja sisäisen paineistuksen ehdoilla. Tämän vuoksi turvallisuusmarginaalit ovat leveät ja voivat jopa kokonaan eliminoida

radioaktiivisen päästön mahdollisuuden voimalan ulkopuolelle, mikä saattaa helpottaa niiden sijoittamista asutuskeskusten tai teollisuuspuistojen läheisyyteen.

Kun suuret ydinreaktorit tarvitsevat polttoainetta täyttää parin vuoden välein, pienydinreaktorit voivat toimia yhdellä täytöllä kolmesta seitsemään vuotta. Jotkut SMR-reaktorityypit on suunniteltu toimimaan jopa 30 vuotta ilman uutta polttoainetta.

Ydinreaktorin etuna on säädeltävyys tarpeen mukaan, kun esimerkiksi tuulisähkön tuotanto vaihtelee sään ja aurinkosähkön mukaan. Pienydinvoimalat olisivatkin yksi ratkaisu tasoittamaan uudistuvan energiantuotannon vaihteluita, jolloin ne voisivat toimia avaintekijänä siirtymässä puhtaaseen energiantuotantoon ja siten auttaa kestävä kehityksen tavoitteiden saavuttamisessa.

Paikalliseen lämmöntuotantoon pienydinreaktorit soveltuisivat erityisen hyvin, koska lämmön siirtäminen pitkien matkojen päähän suurista voimaloista on paljon vaikeampaa kuin sähkönsiirtäminen.

HAASTEENA LAINSÄÄDÄNTÖ

Jos pienreaktoreille joudutaan rakentamaan lähes perinteisten ydinreaktorien kaltainen infrastruktuuri leveine suojavyöhykkeineen ja varautumisalueineen ja jos niille asetetaan samat vaatimukset viranomaistoimintojen, luvituksen ja muun säännösten suhteen, kustannus etu pienreaktorien hyväksi hupenee nopeasti. Monista maista, Suomi mukaan lukien, puuttuvat SMR-reaktoreille soveltuvat lait, asetukset, määräykset ja ohjeet.

Suomen ydinenergiain kokonaisuus-

distus on säädösvalmistelussa työ- ja elinkeinoministeriössä. Hallituksen esitys on tarkoitus antaa eduskunnan käsiteltäväksi keväällä 2026.

Jotkin pienydinreaktorit käyttävät nykyisestä poikkeavia ydinpolttoaineita ja tuottavat siksi myös erilaisia jätteitä. Myös ne saattavat edellyttää uudenlaista teknologiaa, uusia toimitusketjuja sekä erilaista hallintoa ja sääntelyä.

YLI 80 HANKETTA

Kiinan Shidaowanissa, Shandongin maakunnassa on tällä hetkellä ainoa käytössä oleva pienreaktori, joka on korkean lämpötilan kaasujäähdytteinen kuulakekoreaktori, jonka teho on 210 megawattia. Venäjällä, Tomskin alueen Severskissä on rakenteilla 300 megawatin painevesipienreaktori, joka on määrä ottaa käyttöön vuonna 2026. Samaan aikaan on käynnistymässä samantyyppinen, mutta 125 megawatin voimala Hainanin maakunnan Changjiangissa. Yhdysvalloissa on sertifioitu 77 megawatin modulaarinen painevesireaktori.

Mainittujen reaktorityyppien lisäksi eri vaiheissa olevia kiehumisvesi-, nopeita hyötö- ja sulasuolareaktoreita on suunnitteilla ympäri maailmaa. Maailman ydinenergiajärjestön mukaan kehitteillä on erilaisia SMR-reaktorityyppejä, jotka eroavat toisistaan polttoaineiden ja jäähdytysjärjestelmien suhteen. Kaupallisia hankkeita on käynnissä yli 80 yhteensä noin 20 maassa. Suomessa Helen, Keravan energia ja Kuopion energia suunnittelevat kiehumisvesityyppisiä pienreaktoreita Steady Energyn kanssa kaukolämmön tuottamiseksi. ■

Moni yritys laiminlyö henkilöstön hallintoedustuksen toteuttamisen

Henkilöstön hallintoedustus puuttuu Suomessa noin joka toisesta yrityksestä, jossa sen tulisi lain mukaan olla, arvioidaan Teollisuuden palkansaajien analyysissa.

Yhteistoimintalain säännöksiä henkilöstön hallintoedustuksesta sovelletaan yrityksiin, joilla on Suomessa vähintään 150 työntekijää. Niissä henkilöstöllä on oikeus saada edustajansa yrityksen hallintoon.

Tämä oikeus toteutuu Teollisuuden palkansaajien analyysin mukaan kuitenkin vain noin puolessa yrityksistä. Syinä tilanteeseen voivat olla tietämättömyys lain vaatimuksista tai työnantajan vastahakoinen asenne. Lisäksi henkilöstöedustajien tulisi lain mukaan päästä tosiasiallista päätösvaltaa käyttävään toimielimeen, käytännössä johtokuntaan tai hallitukseen, mutta yritykset saattavat tarjota heille paikkaa toissijaisissa toimielimissä.

LAKIA JÄTETÄÄN NOUDATTAMATTA SEKÄ TIEDON PUUTTEESSA ETTÄ TIETOISESTI

Oikeustieteen kandidaatti Maria Jauhiainen laati Teollisuuden palkansaajille hallintoedustuksen toteutumisesta analyysin ”Vahvempaa osallisuutta. Henkilöstön osallisuus yrityksen hallinnossa”. Kyselytutkimukseen vastasi noin 750 henkilöstön edustajaa. Joukossa oli sekä henkilöstön hallintoedustajia että muita yrityksissä toimivia henkilöstön edustajia, kuten luottamusmiehiä ja työsuojeluvaltuutettuja.

Yli 150 työntekijän yrityksiä oli Suomessa vuonna 2022 reilu tuhat ja ne työllistivät lähes 600 000 henkeä. 480 tällaisesta yrityksestä saatiin vastauksia, ja niitä edustavista vastaajista 50 prosenttia kertoi, että heillä on käytössä hallintoedustusjärjestelmä. 8 % ilmoitti, että asiaa koskevat neuvottelut oli aloitettu mutta prosessi oli kesken, ja 27 % ilmoitti, että hallintoedustusta ei ole. 15 % vastaajista ei osannut sanoa, onko yrityksessä hallintoedustusta.

Selitykset sille, että hallintoedustusjärjestelmää ei ole, vaikka yhteistoimintalaki velvoittaa yritystä, olivat moninaisia. Vastaajien mukaan lakia ei tunneta tai

hallintoedustusta ei pidetä tarpeellisena, mihin vaikuttanee se, että laissa ei ole sanktioita järjestelmän puuttumisesta. Joissain yrityksissä ajatellaan, että jokin olemassa oleva henkilöstön edustusjärjestelmä on riittävä, vaikkei se täyttäisi lain vaatimuksia. ”Työnantaja vetoaa siihen, että HR-johdoryhmän palaverit, joissa mukana henkilöstön edustajat ja osa johtoa, on verrattavissa hallintoedustukseen”, kuvattiin yhdessä avovastauksessa.

HENKILÖSTÖEDUSTUKSESTA MAININTA HALLITUSOHJELMASSA

Henkilöstön hallintoedustuksesta säädettiin lailla jo vuonna 1990, ja vuonna 2022 Sanna Marinin (sd) hallitus siirsi hallintoedustusasiant osaksi uudistettua yhteistoimintalakia. Peteri Orpon (kok) hallituksen hallitusohjelman mukaan lain ”mahdollisia muutostarpeita arvioidaan puoliväliriihessä mm. hallintoedustuksen osalta”. Orpo on puhunut siitä, että yhteistoimintalaissa mainittua 150 työntekijän rajaa voitaisiin laskea, jolloin lain velvoitteita sovellettaisiin nykyistä pienempiin yrityksiin. Maria Jauhiainen pitää ilahduttavana sitä, että asian tärkeydestä vallitsee ”ainakin jonkin tasoinen yhteisymmärrys.”

Poliittisesta konsensuksesta huolimatta hallintoedustuksen toteutus on yritystasolla usein kankeaa. 66 prosenttia vastaajista kertoi, että neuvottelut asiasta eivät ole edenneet sujuvasti. Prosessin tosin ei pitäisi olla vaikea. ”Tarkoitus on liittää hallintoedustaja osaksi sellaista yrityksen toimielintä, joka on jo normaalisti toiminnassa eli mitään erityistä ei tätä varten ole syytä tai lainmukaistakaan perustaa tai järjestää. Näin ollen myös neuvottelujen tulisi olla lyhyitä, jos niitä on tarvetta käydä”, Jauhiainen kirjoittaa.

Ongelmana onkin, että monessa yrityksessä henkilöstön hallintoedustusta ei haluta hallitukseen tai johtokuntaan.

LAAJENNETTUA JOHTORYHMÄÄ KÄYTETÄÄN LAIN KIERTÄMISEEN

Niissä yrityksissä, joissa hallintoedustusjärjestelmä on toteutettu, 23 prosenttia oli sellaisia, joissa henkilöstön edustaja istuu laajennetussa johtoryhmässä. Lähes kolmasosa näistä yrityksistä oli vastaajien mukaan perustanut laajennetun johtoryhmän juuri hallintoedustusjärjestelmää varten tai samassa yhteydessä hallintoedustusjärjestelmän perustamisen kanssa.



Jauhiainen tulkitsee, että kyseessä on usein keino kiertää yhteistoimintalain velvoitteita: laajennetulle johtoryhmälle saattaakin vastausten mukaan olla leimallista kokousten pieni määrä, käsiteltävien asioiden vähäinen merkitys ja henkilöstöedustajien ylisuuri määrä – työntekijät voivat olla enemmistönä, vaikka asian tulisi nimenomaan olla toisinpäin.

Avovastauksissa esitettiin paljon kritiikkiä siitä, että todelliset päätökset tehdään ”oikeassa johtoryhmässä” tai hallituksessa. Laajennettua johtoryhmää luonnehdittiin muun muassa ”varjojohtoryhmäksi --- missä ei oikeasti käsitellä mitään asioita, vaan toimintojen vetäjät esittelevät toimintonsa tekemisiä/tilannetta henkilöstöedustajille.”

24 prosentissa yrityksistä paikka henkilöstön edustajalle oli annettu joko yhden tai useamman liiketoimintayksikön johtoryhmästä, 12,5 prosentissa yrityksen hallituksesta. Jonkin verran hallintoedustuspaikkoja oli myös konsernitason hallituksissa sekä hallintoneuvostoissa.

Joissain yrityksissä henkilöstön edustaja oli aitoa päätösvaltaa käyttävässä toimielimessä muttei välttämättä saanut kutsua kaikkiin kokouksiin eikä kaikkea kokousmateriaalia.

SUORA KESKUSTELUYHTEYS JOHTOON TEHOKAS VAIKUTTAMISTYÖKALU

Monista kriittisistä kommentteista huolimatta 54 % vastaajista hallintoedustuksen toteuttaneissa yrityksissä koki järjestelyn toimivaksi. 35 % oli sitä mieltä, että hallintoedustus tulisi järjestää eri tavalla.

Hallintoedustajan vaikutusvaltaa ei kuitenkaan pidetty merkittävänä. 79 % katsoi sitä olevan vähän, melko vähän tai ei lainkaan.

Vaikutuskeinoista korkeimmalle arvostettiin suora keskusteluyhteys yrityksen johtoon; noin neljä viidestä vastaajasta nimesi tämän yhdeksi parhaista vaikuttamisen tavoista. Johdon ja henkilöstön yhteistyön parantuminen olikin se asia, johon vastaajat kokivat vaikuttaneensa selvästi eniten.

Toiseksi eniten hallintoedustajat saivat mielestään aikaan henkilöstön asemaan liittyvissä asioissa. Kaikkein vähiten pystyttiin vaikuttamaan yrityksen investointeihin.

Jauhiainen muistuttaa, että hallintoedustajat eivät voikaan osallistua kaikkiin päätöksiin: tällaisia ovat lain mukaan esimerkiksi yrityksen johdon valinta ja sopimusehdot sekä päätökset henkilöstön työsuhteen ehdoista. Lisäksi osa asioista on salassapidettäviä. Noin kolmasosa kyselyyn vastanneista hallintoedustajista oli allekirjoittanut erillisen salassapitosopimuksen.

SUUNTA OIKEA, VAUHTI HIDAS

Teollisuuden palkansaajat on teettänyt henkilöstön hallintoedustuksen toteutumista koskevat selvitykset vuosina 2019 ja 2021. Tuoreen analyysin perusteella tilanne yrityksissä näyttää parantuneen hieman, mihin on vaikuttanut vuoden 2022 lakimuutos, mutta edistys on hidasta.

Yhtenä syynä on tietämättömyys yhteistoimintalaista. Lisäksi ”työntekijöiden edustajien osaamiseen ja näkemyksiin ei välttämättä luoteta tai niitä ja niiden arvoa yrityksen päätöksenteossa tai sen osana ei tunnisteta”, Maria Jauhiainen kirjoittaa.

Yhteistoimintalaki kaipaa Jauhiaisen mielestä selkeyttämistä. Työnantajalla on nykyin velvollisuus perustaa hallintoedustusjärjestelmä, vaikka työntekijät eivät sitä aktiivisesti vaatisikaan, mutta asia tulisi ilmaista yksiselitteisemmin. Myös maininta kahdesta henkilöstöryhmästä pitäisi poistaa: lain mukaan henkilöstö saa nimetä omat edustajansa, mikäli sitä vaatii vähintään kaksi henkilöstöryhmää ja ne yhdessä edustavat henkilöstön enemmistöä. Kaikissa yrityksissä ei kuitenkaan ole kuin yksi henkilöstöryhmä.

Laissa mainittua 150 työntekijän soveltamisrajaa olisi laskettava, sillä henkilöstön hallintoedustuksesta olisi hyötyä myös pienemmille yrityksille. Lisäksi lain noudattamista laiminlyöville yrityksille tulisi koitua seuraamuksia. ■

Käytännönläheistä työsuojelukoulutusta

Tule työsuojelun peruskurssille hankkimaan valmiuksia käytännön työsuojeluun. Aiheita ovat muun muassa:

- työsuojelun perusta, vastuut ja yhteistoiminta
- työn vaarojen selvittäminen ja arviointi
- terveyden ja turvallisuuden osa-alueet
- työkuormituksen hallinta ja työkyvyn edistäminen
- työsuojelun kehittäminen

Selaa koulutuksia: www.ttk.fi/koulutus

Merenkulun peruskurssi:



Satamien peruskurssi:



Teollisuuden peruskurssi:



Työturvallisuus-
keskus

TEKSTI WILI HELENIUS | KUVAT MIKKO LEHTONEN, AAVEKELLARI.FI

Uusilla polttoaineilla kohti kestävämpää merenkulkua





Merenkulku on monien muiden alojen tavoin murrospisteessä, sillä ilmastonmuutoksen torjunta, sekä kiristyvät ympäristömääräykset ohjaavat alaa kohti kestävämpiä ja vähäpäästöisempiä ratkaisuja. Yksi merkittävimmistä muutoksista tässä murroksessa on siirtymä perinteisistä fossiilisista polttoaineista uusiutuviin ja vaihtoehtoisiin polttoaineisiin.

Merenkulku aiheuttaa tällä hetkellä maailmanlaajuisista kasvihuonekaasupäästöistä noin 3 % ja EU:n tasolla mitattuna noin 4 %. Perinteiset merenkulun polttoaineet, kuten raskas- ja kevytpolttoöljy, sekä MDO ja MGO, tuottavat kasvihuonekaasujen lisäksi huomattavan määrän muita haitallisia ilmansaasteita, kuten SOx-, NOx- ja pienhiukkaspäästöjä. Nämä ilmansaasteet ovat vahingollisia niin ympäristölle kuin ihmisten terveydelle, ja niiden vaikutukset korostuvat erityisesti alueilla, joilla meriliikenne on vilkasta, kuten satamissa ja rannikkoalueilla. SOx- ja NOx-päästöt lisäävät muun muassa happosateiden määrää ja aiheuttavat erilaisia hengityselinsairauksia.

Kasvihuonekaasujen ja muiden ilmansaasteiden haitta-vaikutusten vuoksi merenkulun päästöjen vähentämiseen on viime vuosina alettu kiinnittää yhä enemmän huomiota. Esimerkiksi Kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO, sekä EU ovat molemmat asettaneet erilaisia tavoitteita ja regulaatioita, joilla merenkulun päästöjä pyritään vähentämään. Tavoitteista ja regulaatioista huolimatta haasteita riittää, sillä merenkulun päästöjen vähentäminen tulee vaatimaan merkittäviä teknologisia, taloudellisia ja infrastruktuurisia muutoksia.

MERENKULUN TULEVAISUUDEN ENERGIALÄHTEET

Sähköistäminen on viime vuosina ollut avainroolissa maaliikenteen päästöjen vähentämisessä, mutta sen soveltaminen merenkulkuun on huomattavasti haastavampaa. Tämä johtuu ensisijaisesti akkuteknologian rajoituksista. Akkujen nykyinen energiatiheys ja kapasiteetti eivät riitä kattamaan kaikkia niitä tarpeita, joita suuret laivat tarvitsevat pitkiin matkoineen ja raskaineen lasteineen. Lisäksi sähköistämiseen liittyy erityisesti pohjoisilla merialueilla monia käytännön haasteita. Esimerkiksi jääolosuhteet voivat merkittävästi vaikeuttaa akkujen käyttöä ja edellyttää erityisratkaisuja, mikä nostaa kustannuksia. Haasteista huolimatta akkuteknologia voi tarjota toimivia ratkaisuja erityisesti lyhyiden reittien aluksille, sekä hybridialuksiin, joissa sähkö- ja polttomoottoritekniikka yhdistyvät tehokkaasti.

Laajemmassa mittakaavassa merenkulun lähitulevaisuus näyttää kuitenkin nojaavan vahvasti uusiin polttoainevaihi-

toehtoihin. Vaihtoehtoiset polttoaineet, kuten LNG, metanoli, ammoniakki, vety, sekä erilaiset biopohjaiset dieselit, ovat herättäneet alalla suurta kiinnostusta. Osa näistä polttoaineista, kuten LNG, on jo suhteellisen laajassa käytössä, kun taas toiset, kuten vety ja ammoniakki, ovat vasta pääasiassa käytössä pienemmissä konsepti- ja pilottialuksissa.

UUSIEN POLTTOAINEIDEN HAASTEET

Perinteisten polttoaineiden korvaaminen on keskeinen askel merenkulun vihreässä siirtymässä, mutta uusien vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönotto tuo mukanaan merkittäviä haasteita. Näiden polttoaineiden kemialliset ja fysikaaliset ominaisuudet voivat poiketa merkittävästi paitsi perinteisistä polttoaineista, myös toisistaan. Tästä syystä valtaosa uusista polttoaineista ei ole yhteensopivia nykyisten alusten moottoreiden tai perinteisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuurin kanssa. Koska vaihtoehtoisten polttoaineiden ominaisuudet eroavat merkittävästi perinteisistä polttoaineista, niiden käsittelyyn ja käyttöön liittyvät toimintatavat eivät välttämättä ole suoraan sovellettavissa. Esimerkiksi varastointiin, kuljetukseen ja bunkraukseen

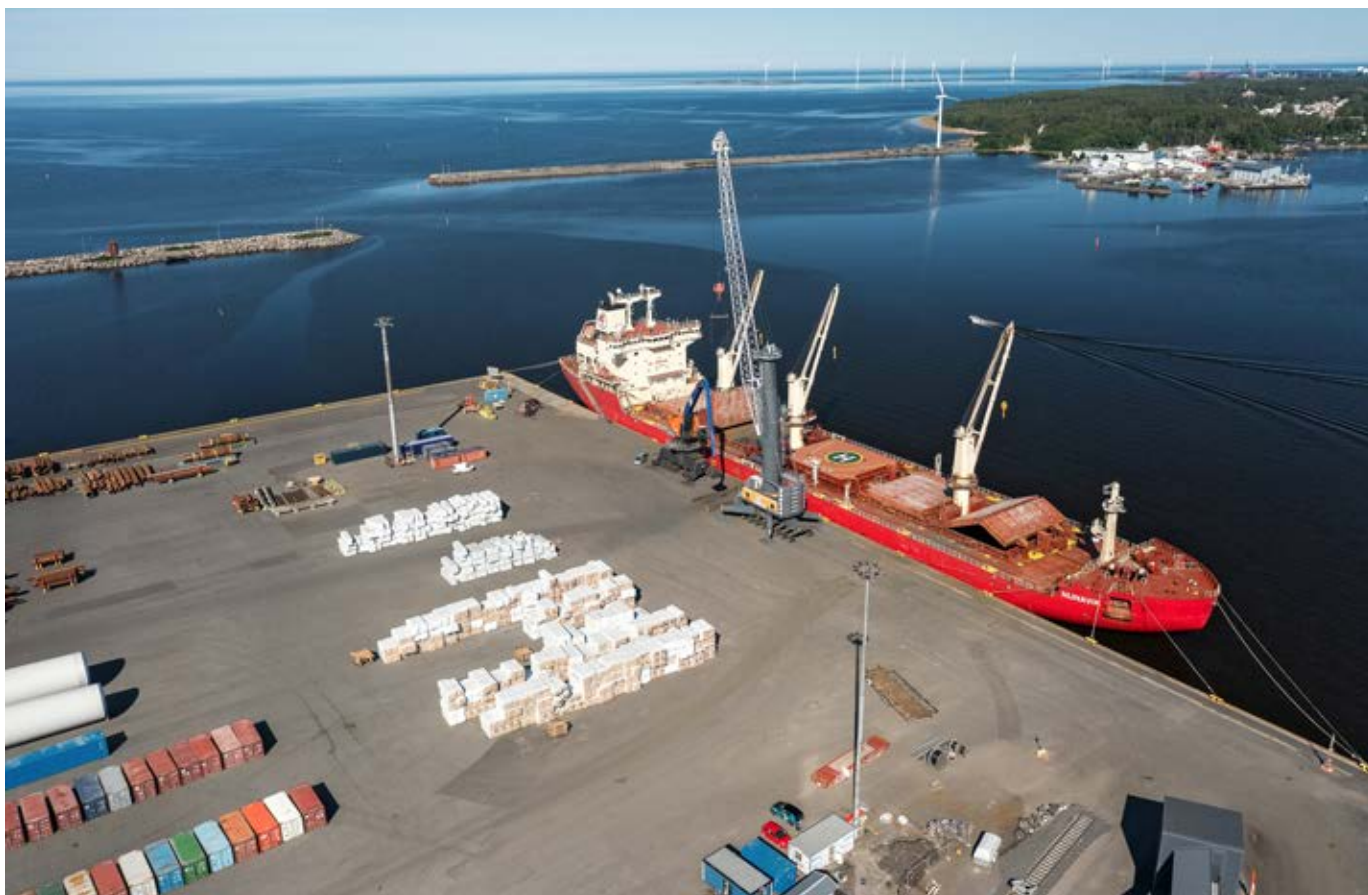
liittyvät käytännöt saattavat vaatia merkittäviä muutoksia, jotta ne vastaisivat uusien polttoaineiden erityisvaatimuksia. Osa uusista polttoaineista voi myös aiheuttaa uudenlaisia riskejä paloturvallisuuden tai terveysvaikutusten osalta, joten polttoainetta käsittelevien ja alalla työskentelevien henkilöiden koulutus on ensiarvoisen tärkeää. Koulutuksen tulisi kattaa uusien polttoaineiden ominaisuudet ja käsittelymenetelmät, sekä turvallisuusprotokollat, jotka ovat välttämättömiä riskien hallitsemiseksi.

Teknisten haasteiden lisäksi uudet polttoaineet asettavat merenkulkualan yrityksille merkittäviä taloudellisia ja strategisia haasteita. Tämän seurauksena monien varustamoiden on lähitulevaisuudessa tehtävä huomattavia investointeja aluksiinsa, jotta ne voidaan muokata uusille polttoaineille sopiviksi. Esimerkiksi polttoainejärjestelmien ja moottoreiden uudelleenrakentaminen sekä alusten turvallisuusjärjestelmien päivittäminen ovat välttämättömiä toimenpiteitä, mutta ne vaativat mittavia taloudellisia panostuksia.

Epävarmuus siitä, mikä vaihtoehtoinen polttoaine osoittautuu tulevaisuudessa parhaaksi ja kustannustehokkaimmaksi, lisää varustamoiden huolta. Aluksiin tehtävät in-

vestoinnit perustuvat yleensä pitkäaikaisiin strategisiin suunnitelmiin, ja väärin kohdistettuja resursseja on vaikea korjata ilman suuria taloudellisia tappioita. Lisäksi uusien polttoaineiden huomattavasti korkeampi hinta perinteisiin polttoaineisiin verrattuna heijastuu suoraan merenkulun kustannuksiin, mikä voi vaikuttaa loppuasiakkaiden maksuihin ja sitä kautta kilpailukykyyn.

Joidenkin vaihtoehtoisten polttoaineiden rajoitettu saatavuus asettaa myös varustamoille merkittäviä haasteita. Monien uusien polttoaineiden tuotantokapasiteetti on edelleen kehitysvaiheessa, eikä niiden jakeluun tarvittava infrastruktuuri ole vielä laajasti saatavilla useimmilla alueilla. Vaikka nämä polttoaineet tarjoavat merkittävää potentiaalia päästöjen vähentämiseen, niiden todellinen vaikutus kasvihuonekaasupäästöihin riippuu suuresti tuotantotavoista ja käytetyistä raaka-aineista. Aidosti vihreiden polttoaineiden valmistus edellyttää joko kestävästi tuotettua biomassaa tai runsaasti vähähiilistä sähköä, kuten tuuli- ja aurinkovoimaa. Tämä puolestaan vaatii huomattavia investointeja vihreän siirtymän hankkeisiin, uusiutuvan energian tuotantoon, sähköverkkojen kehittämiseen, sekä jakeluinfrastruktuurin rakentamiseen.



Koska uudet polttoaineet eivät ole vielä laajamittaisessa käytössä, niiden kokonaisvaltaisia ympäristövaikutuksia ei ole myöskään täysin kartoitettu. Esimerkiksi polttoaineiden tuotantoon liittyvät prosessit, kuten raaka-aineiden hankinta, energiankulutus ja mahdolliset sivutuotteet, voivat aiheuttaa ympäristövaikutuksia, jotka eivät ole vielä täysin tiedossa. Samoin näiden polttoaineiden käyttöön liittyvät vaikutukset, kuten päästöjen koostumus ja vaikutus meriekosysteemeihin, vaativat lisää tutkimusta.

UUSIEN POLTTOAINEIDEN MAHDOLLISUUDET

Uusien polttoaineiden käyttöönotto tuo mukanaan merkittäviä teknisiä, taloudellisia ja logistisia haasteita sekä riskejä, mutta niiden mahdollisuudet ympäristöystävällisemmän ja vähäpäästöisemmän merenkulun edistämiseksi ovat kiistattomat. Näiden ratkaisujen kehittäminen ja käyttöönotto tukee kansainvälisten ilmastotavoitteiden saavuttamista, auttaa noudattamaan tiukentuvia ympäristösäädöksiä ja on keskeinen osa ilmastomuutoksen torjuntaa.

Liiketoimintanäkökulmasta uusien polttoaineiden käyttö merenkulussa avaa merkittäviä liiketoimintamahdollisuuksia eri toimijoille. Polttoaineen tuottajat, jakeluketjut, satamat ja huoltopalvelut voivat hyötyä uusien infrastruktuurien rakentamisesta ja polttoaineiden varastointiratkaisuista. Laivanrakennusteollisuus ja insinööritoimistot voivat puolestaan tarjota innovatiivisia ratkaisuja ja konsultointia uusien polttoaineiden turvalliseen ja tehokkaaseen käyttöön niin aluksilla kuin satamissa. Vihreiden polttoaineiden käyttö voi lisäksi luoda kilpailuetua, sillä kuluttajien ja asiakkaiden kasvava arvostus kestävyyttä kohtaan voi vahvistaa yritysten asemaa tulevaisuuden markkinoilla.

Uusien polttoaineiden käyttö ja valmistus voivat edistää Suomen hyvinvointia laajasti. Esimerkiksi uusien polttoaineiden tuotanto tukee osaamisen kehittymistä ja edistää erilaisten konseptien ja teknologioiden kehittämistä, samalla vahvistaen viennin kasvua. Lisäksi monien toimijoiden näkökulmasta Suomi nähdään erittäin potentiaalisena maana uusien polttoaineiden valmistuksessa. Tämä johtuu erityisesti siitä, että Suomessa on paljon vähäpäästöistä sähköä, sekä huomattavat määrät biogeenistä hiilidioksidia, jota syntyy esimerkiksi metsäteollisuuden sivuvirtana. Uusien polttoaineiden tuotanto Suomessa lisää myös maamme omavaraisuutta, vähentää



riippuvuutta muiden maiden polttoaineen tuotannosta ja vahvistaa Suomen asemaa kansainvälisessä kilpailussa.

MURROKSEN YLI TIETOISUUDEN LISÄÄMISELLÄ JA LAINSÄÄDÄNNÖLLÄ

Uusien polttoaineiden käyttöönotto on käytännössä pakollinen askel, joka kaikkien meriklusterin yritysten on kohdattava, mikäli merenkulusta halutaan tehdä ympäristöystävällisempää. Tässä käyttöönotossa tietoisuuden lisääminen merenkulun päästöjen vaikutuksista, sekä uusien polttoaineiden mahdollisuuksista, haasteista ja käytännön toteutuksesta ovat tärkeässä asemassa. Meriklusterin toimijoiden on ymmärrettävä, millaisia etuja ja riskejä eri polttoainevaihtoehdot tarjoavat, ja miten ne vaikuttavat laivanrakennukseen, operointiin sekä huoltokustannuksiin. Tämä edellyttää aktiivista yhteistyötä niin tutkimuslaitosten, yritysten kuin julkisen sektorinkin välillä.

Toimialan koulutusohjelmien päivittäminen on yksi konkreettinen keino edistää osaamisen kehittymistä. Kun tulevat meriteollisuuden ammattilaiset koulutetaan jo varhaisessa vaiheessa tuntemaan uusien polttoaineiden käyttöön liittyvät tekniset, taloudelliset ja ympäristölliset näkökulmat, alalle syntyy kyvykkyyks omaksua muutokset nopeammin ja tehokkaammin. Erilaiset hankkeet ovat myös tärkeässä roolissa siirtymän tukemisessa. Esimerkiksi Satakunnan ammattikorkeakoulun merilogistiikan tutkimuskeskuksen UUPO-hanke on yksi merkittävistä projekteista, joka pyrkii edistämään Satakunnan, sekä muunkin Suomen meriklusterin yritysten osaamista

ja valmiuksia siirtyä uusien polttoaineiden käyttöön. Käytännön toteutuksena hankkeessa luotiin kaikille avoimia tietopaketteja liittyen merenkulun päästöihin, sekä erilaisiin uusiin polttoaineisiin.

Tietoisuuden lisäksi lainsäädännön rooli tulee olemaan keskeinen, sillä se luo puitteet, jotka ohjaavat alan kehitystä ja määrittävät millaisia toimenpiteitä ja investointeja tarvitaan. Lainsäädäntö ei ainoastaan säädi päästörajoituksia, vaan se voi myös tarjota taloudellisia kannustimia, tukea infrastruktuurin kehittämistä ja varmistaa, että uudet polttoaineet ja teknologiat otetaan käyttöön turvallisesti ja tehokkaasti.

Merenkulun sektori tarvitsee selkeät ja johdonmukaiset sääntökehykset, jotka tekevät uusien polttoaineiden käyttöönotosta taloudellisesti kannattavaa. Ilman asianmukaista sääntelyä ja viranomaisohjeistusta siirtyminen uusiin polttoaineisiin voi olla hidas ja epävarma prosessi. Murroksen onnistuminen ei siis riipu ainoastaan uusista polttoaineista ja teknologioista, vaan ennen kaikkea siitä, miten lainsäädäntö ja politiikka tukevat tämän muutoksen toteuttamista. Lainsäädännön avulla voidaan luoda sellaiset olosuhteet, joissa merenkulun alan toimijat voivat siirtyä kestävämpiin ratkaisuihin ilman, että se uhkaa heidän taloudellista selviytymistään tai kilpailukykyään. Näin varmistetaan, että merenkulun vihreä siirtymä on paitsi ympäristön kannalta onnistunut myös taloudellisesti kestävä. ■

Kirjoittaja on Satakunnan ammattikorkeakoulun merilogistiikan tutkimuskeskuksen tutkija



Kuva Bigstock

Vastuullisuutta käytännössä – vaaralliset jätteet työpaikalla vaativat osaamista

Vaarallisia jätteitä syntyy jokaisella työpaikalla. Määrä ja laatu vaihtelevat toimialoittain, mutta kaikkia aloja yhdistävät samat säädökset niiden osalta; merenkulun osalta toki laajemminkin alan omien säädösten ja sopimusten kautta.

Vastuullisuus, kiertotalous ja ympäristöystävällisyys ovat päivän trendisanoja, joihin vastaaminen arjessa vaatii tietoa ja osaamista. Vastuullinen ja osaava toimija pystyy tekemään oikeita valintoja, jotka tukevat työturvallisuutta sekä kuljetus- ja käsittelyturvallisuutta, kestävä kehitystä ja ympäristön suojelua. Vaarallisten jätteiden hallinta on myös tärkeä osa kemikaaliturvallisuuden elinkaarta.

Vaarallisella jätteellä tarkoitetaan jätettä, jolla on palo- tai räjähdysvaarallinen, tartuntavaarallinen, muu terveydelle vaarallinen, ympäristölle vaarallinen tai muu vastaava vaaraomaisuus. Vaaraomaisuudet, joiden mukaan jäte luokitellaan vaaralliseksi jätteeksi, on lueteltu jäteasetuksen liitteessä (esim. HP 3, syttyvä).

Usein lähinnä kemikaalit mielletään vaarallisiksi jätteiksi, ehkä siksi, että niiden vaaraomaisuuksista kerrotaan selkeästi jo pakkauksissa CLP-asetuksen mukaisin vaaramerkinnöin. Muita tavnomaisimpia vaarallisia jätteitä ovat mm.:

- liuottimet
- hapot
- emäkset
- torjunta-aineet
- loisteputket ja muut elohopeaa sisältävät jätteet
- kloorifluorihilivetyjä, HCFC-yhdisteitä ja HFC-yhdisteitä sisältävät käytöstä poistetut sähkö- ja elektroniikkalaitteet
- öljyt, rasvat ja muut voiteluaineet
- polttoainejätteet
- maalit, aerosolit, painovärit, liimat ja hartsit, jotka sisältävät vaarallisia aineita
- pesu- ja puhdistusaineet, jotka sisältävät vaarallisia aineita
- lääkkeet, sytotoksiset lääkkeet ja sytostaatit
- paristot ja akut
- käytöstä poistetut sähkö- ja elektroniikkalaitteet, jotka sisältävät vaarallisia osia
- puu, joka sisältää vaarallisia aineita
- asbesti

Jo pelkkä esimerkkilista on pitkä – siksi keskeiseksi toiminnassa työpaikoilla nousee omassa toiminnassa syntyvien vaarallisten jätteiden tunnistaminen ja jätekirjanpito.

Kemikaaleista jätetietoa saat niiden käyttöturvallisuustiedotteista ja EU:n jäteluettelo auttaa vaarallisen jätteen tunnistamisessa nimikkeiden osalta.

LAINSÄÄDÄNTÖ OHJAA TOIMINTAA

Jätelaki (646/2011) ja -asetus (978/2021) sekä paikalliset jätehuoltomääräykset ovat keskeisimmät toimintaa ohjaavat säädökset. Merenkulun osalta jätteistä säädetään kansallisesti mm. merenkulun ympäristönsuojelulaissa (1672/2009) ja sen nojalla annetussa merenkulun ympäristönsuojelusta annetussa valtioneuvoston asetuksessa (76/2010).

Jätelain keskeinen tarkoitus on ennaltaehkäistä jätteen syntyä ja vähentää sen vaarallisuutta sekä ohjata jätettä mahdollisuuksien mukaan ensisijaisesti hyödynnettäväksi.

Toiminnan ytimenä on selvilläolo- ja tiedonantovelvollisuus

Tuotannon harjoittajan, valmistajan tai maahantuojan on oltava selvillä

- toiminnassaan syntyvästä jätteestä
- jätteen ympäristö- ja terveysvaikutuksista sekä jätehuollosta
- mahdollisuuksista kehittää toimintaansa siten, että jätteen määrä ja haitallisuus vähenevät.

Jätteen tuottajan tulee olla selvillä kulloinkin hallussaan olevan vaarallisen jätteen määrästä, laadusta ja vaarallisuudesta, joten kirjanpitovelvollisuudesta on huolehdittava työpaikalla.

Käytännössä toteutat velvoitteita keräämällä ja pitämällä vaaralliset jätteet erillään muista jätteistä. sekä lajittelemalla vaaralliset jätteet jätelajeittain, esim. maalit, kiinteät öljyiset jätteet, liuottimet, orgaaniset, epäorgaaniset jne. Esimerkiksi öljyjen osalta erikseen kerättäviä ovat käytetyt voiteluöljyt, hydrauliikkaöljyt, lämmönsiirtoöljyt ja kasvipohjaiset öljyt sekä luonnollisesti pilssivedet tai muut vesi-öljyseokset ja polttoaineet.

Huomioithan erityisesti, että vaarallisia jätteitä ei saa sekoittaa keskenään, koska se saattaa vaikeuttaa niiden hyödyntämistä tai loppukäsittelyä, tehden siitä jopa mahdotonta. Sekoittaminen aiheuttaa lisäkustannuksia tai saattaa tehdä muuten maksuttomasta jätteestä maksullista.

Näin pääset alkuun työpaikallasi:

1. Kartoi, mitä vaarallisia jätteitä työpaikallasi on
2. Kerää erilleen ja lajittele
3. Valitse astiat ja pakkaukset jätetyypin ja sen vaarallisuuden mukaan
4. Merkitse vaarallinen jäte asetuksen tai kuljetussäädösten vaatimusten mukaisesti
5. Varastoi vaarallinen jäte turvallisesti ja erillään muista jätteistä
6. Huolehdi vaarallisen jätteen varastokirjanpidosta
7. Vaarallisen jätteen kuljettaminen on luvanvaraista. Laadi kuljetusta varten aina siirtoasiakirja. Vaarallisten aineiden kuljettamista koskee laki vaarallisten aineiden kuljettamisesta.
8. Toimita vaarallinen jäte asianmukaiseen käsittelyyn tai hyötykäyttöön
9. Tee tarvittava jäteraportointi ja säilytä tiedot.



APUA JA TUKEA TARJOLLA

Osaamista ja tiedon lähteitä tarvitaan. Ammattimaiset vaarallisen jätteen vastaanottajat, hyödyntäjät ja käsittelijät osaavat neuvoa sekä tarjota ratkaisuja mm. lajitteluun, varastointiin ja kuljetukseen.

Työturvallisuuskeskuksen kemianteollisuuden työalatoimikunta on tuottanut työpaikkojen avuksi maksuttoman pdf-oppaan ”Vaaralliset jätteet työpaikalla”. Oppaan tarkoitus on auttaa työpaikkoja toimimaan oikein ja turvallisesti vaarallisten jätteiden kanssa. Oppaassa kiinnitetään huomiota perusasioihin ja erityisesti jätteen tuottajan rooliin vaarallisen jätteen turvallisen käsittelyketjun lähtökohtaisena toimijana. Oppaan voit ladata itsellesi osoitteesta: ttk.fi/aineistot.

Oppaan ”toiminta pähkinänkuoressa”-luvun pohjalta julkaistaan tammikuussa 2025 Työturvallisuuskeskuksen YouTube-kanavalla Kemikaaliturvallisuus työpaikalla-soitotilistalle lyhyt animaatio vaarallisista jätteistä (youtube.com/Tyoturvallisuuskeskus)

Myös koulutusta on tarjolla; Vaaralliset jätteet työpaikalla-koulutus on yhden päivän mittainen käytännönläheinen koulutus, jossa perusasiat käydään harjoitellen läpi. Tämän koulutuksen pohjaksi suositellaan Kemikaaliturvallisuus työpaikalla-koulutusta. Tulevat koulutukset löydät tapahtumakalenteristamme ttk.fi/koulutukset.

Jos työpaikkakohtainen tilauskoulutus kiinnostaa, voit pyytää tarjouksen ttk.fi/tarjouspyynto ja suunnitellaan sopiva koulutuspaketti juuri sinun työpaikkasi tarpeisiin.

Lisätietoja:

Petri Pakkanen
erityisasiantuntija

Työturvallisuuskeskus
Työpajankatu 13 A, 00580 Helsinki
puh. 040 8446 112
petri.pakkanen@ttk.fi



Kuva Mikael Ahlfors



TEKSTI JUKKA KAUPPINEN
TAITOTALO

Höryturbiinin toiminnan tärkeitä kohtia, jotta turbiini käytettävyyks on korkealla tasolla mahdollisimman pitkään

Kaikkein tärkein asia höyryvoimalaitoksen luotettavan toiminnan perustana on moitteeton vesi-/höyrykierto. Tähän vaaditaan tarkat sekä säännölliset mittaukset veden ja höyryn laadusta. Vesienkäsittely ja kemikaalien lisäys pitää olla hyvin toteutettu. Happimittaus on yksi tärkeimmistä mittauksista. Jatkuvien ulospuhallusten on toimittava moitteettomasti. Happi vesi-/höyrykierrossa aiheuttaa nopeaa syöpymistä.

Voimalaitoksen automaatio ja instrumentointi pitää olla kunnossa. Seisokissa huolletaan instrumentointi sekä tarkistetaan parametrit, kuten lähettimien signaalit paineista, lämpötiloista ja siirtymistä. Parametrien tarkistuksesta pitää olla huoltokierto, ja huoltokierrosta pitää olla tarkastuspöytäkirjat. Tarkastuspöytäkirjat pitää olla ajan tasalla ja mittaustuloksia pitää verrata aiempiin tarkastuspöytäkirjoihin. Värähtelyjen ja siirtymien mittausta ja tallentaminen prosessiautomaatiojärjestelmään on välttämätöntä. Laitoksella pitää olla henkilö, joka osaa analysoida muutosten juurisyyt. Toinen vaihtoehto on käyttää ulkopuolista

asiantuntijaa muutoksen syyn selvittämisessä. Ulkopuolisen asiantuntijan täytyy olla niin pätevä, että hän osaa antaa luotettavan lausunnon tapahtuman syistä ja tehdä ehdotuksen korjaavista toimenpiteistä sekä tehtävien toimenpiteiden kiireellisyydestä.

Turvajärjestelmien testaus joka kerta ennen käynnistystä valmistajan ohjeiden mukaisesti: pikasulkuventtiili, tasavirtapumppu ja ylikierrossuoja.

Höryturbiinin perustan tarkastus on tärkeä toimenpide vuosittain. Turbiinin värähtelyt vuosien saatossa aiheuttavat yllättäviä vaurioita, mm. betonirakenteiden raudoituksiin.

Öljyjärjestelmää pitää seurata lämpötilan, puhtauden ja vesipitoisuuden. Öljynsuodattimet pitää vaihtaa ja puhdistaa valmistajan ohjeistuksen mukaisesti. Öljyn laadussa pitää noudattaa valmistajan ohjeita. Hätäöljypumppujen eli tasavirtapumppujen toimivuus pitää tarkistaa joka seisokissa. Kerran vuodessa pitää ottaa laaja öljyanalyysi. Saatuihin mittaustuloksiin pitää reagoida.

Henkilökunnan koulutus ja ohjeistus turbiinin käytöstä eri ajotilanteista on ehdottoman tärkeää.

Vesityksien käyttö valmistajan ohjeiden mukaisesti. Vesitysventtien ja lauteenpoistimien tarkistus hyvissä ajoin ennen seisokkia, ja niiden huolto seisokissa.

PI-kaavioiden tarkistaminen ajan tasalle. Laitteiden nimikylttien ja positionumeroiden kiinnittäminen oikeisiin paikkoihin. Putkistoihin merkinnät, joista selviävät virtaus-suunta ja aine.

Voimalaitoksen höryturbiini on laitoksen pääkone. Omistajan on määriteltävä laitoksen henkilöstöstä henkilö, joka ottaa höryturbiinin huolehdittavakseen. Hän tutustuu turbiiniin perusteellisesti, huolehtii varaosista ja hankkii tarvittavat ulkopuoliset palvelut. On mahdollista käyttää ulkopuolisen asiantuntijan palveluita höryturbiinin ongelmatilanteiden selvittelyssä ja vuosihuoltojen suunnittelussa sekä huoltojen valvonnan toteutuksessa.

Tietenkin kattilalaitoksen toiminta on tärkeää turbiinin hyvinvoinnille, koska voimalaitos on kokonaisuus ja kaikki riippuu kaikesta. ■

Lähde: turbiiniasiantuntija **Kari Alho**
Pappa Alho Oy



Merenkulun opiskelijatilastoja

Teillä on nyt mahdollisuus tutustua tilastoihin, jotka ovat koostettu Merenkulun Harjoittelumylly ry:n avulla ja ne kattavat kokonaan kaikki merenkulkuopiskelijat Suomessa sekä valmistuneet vuodesta 2013 lähtien.

Statistik över sjöfartsstuderande

Ni har nu möjlighet att stifta bekantskap med statistik som har sammanställts med hjälp av Sjöfartens Praktikkvarn rf. Statistiken innefattar alla studerande i Finland samt utexaminerade sedan 2013.

VALMISTUNEET / UTEXAMINERADE									
Vuosi / År	Perämies / Styrman	Merikapteeni / Sjökapten	Konemestari / Maskinmästare	Insinööri / Ingenjör	Sähköinsinööri / Elingenjör	Sähköasentaja / Elektriker	Korjaaja / Reparator	Vahtimies - Vaktman D/M	Totalt
2013	45	70	35	26	3	7	18		204
2014	48	76	58	54	4	41	27		308
2015	36	89	52	48	2	19	28		274
2016	42	56	37	48	9	40	16		248
2017	50	60	42	62	7	18	18		257
2018	41	85	50	38	14	18	26	1	273
2019	33	74	21	53	2	14	17	22	236
2020	24	59	25	51	7	19	16	13	214
2021	30	53	30	42	2	15	20	14	206
2022	14	59	18	36	4	9	19	8	167
2023	16	78	21	27	2	17	15	9	185
2024	0	24	0	6	0	0	0	34	64
									0
					Lähde: Merenkulun oppilaitokset		Källa: Sjöfarts skolorna		
Yhteensä / Totalt	379	783	389	491	56	217	220	101	2636
Keskiarvo per vuosi / medeltal per år	31,58	65,25	32,42	40,92	4,31	18,08	16,92	14,43	

ANTAGNA / OPISELUPAIKAN VASTAANOTTANEET									
Vuosi / År	Perämies / Styrman	Merikapteeni / Sjökapten	Konemestari / Maskinmästare	Insinööri / Ingenjör	Sähköinsinööri / Elingenjör	Sähköasentaja / Elektriker	Korjaaja / Reparator	Perustutkinto / Grundutbildning	Totalt
2013	26	189	28	90	0	0	18	172	523
2014	23	131	25	115	23	1	1	180	499
2015	11	151	19	97	0	15	2	197	492
2016	23	143	12	69	25	13	6	180	471
2017	0	150	0	86	16			203	455
2018	0	131	0	63	19			168	381
2019	9	108	7	31	0			158	313
2020	10	133	7	73	56			217	496
2021	9	108	8	72	34			176	407
2022	0	157	0	88	36			162	443
2023	0	201	0	119	35			171	526
2024	10	195	12	123	34	0	13	170	557
				Lähde: Vipunen ja merenkulun oppilaitokset		Källa: Vipunen och sjöfarts skolorna			
Yhteensä / Totalt	121	1797	118	1026	278	29	40	2154	5563
Keskiarvo per vuosi / medeltal per år	10,08	149,75	9,83	78,92	23,17	5,80	6,67	179,50	
Merenkulun perustutkinnon aloittaneet valitsevat ensimmäisen lukuvuoden aikana koulutusalansa (vahtiperämies, vahtikonemestari, kansi/konekorjausmies, laivasähköasentaja, kansi/konevahtimies).									

Vuosi / År	Perämies / Styrman	Merikapteeni / Sjökapten	Konemestari / Maskinmästare	Insinööri / Ingenjör	Sähköinsinööri / Elingenjör	Sähköasentaja / Elektriker	Korjaaja / Reparator	Vahtimies - Vaktman D/M	Linjaa ei nimetty	Totalt
2022	0	76	0	28	7	0	0	0	107	218
2023	0	31	0	22	8	1	4	2	174	242
2024	3	58		9			1		11	82
										0
				Lähde: Merenkulun oppilaitokset		Källa: Sjöfarts skolorna				
Yhteensä / Totalt	3	165	0	59	15	1	5	2	292	
Keskiarvo per vuosi / medeltal per år	1,00	55,00	0,00	19,67	7,50	0,50	1,67	1,00	97,33	



Arttu Hietanen: Liiton opiskelijaedustaja Raumalla

ARTTU HIETANEN ON kotoisin Perniöstä. Tällä hetkellä hän opiskelee 3 vuotta Raumalla, Merenkulun insinööriksi (AMK). Luonteeltaan olen avoin ja sosiaalinen, minkä lisäksi tekniikka mm. autojen/mopojen ”laittaminen” on kiinnostanut minua jo pienestä lähtien. Artun harrastuksiin kuuluu mm. salilla käynti, brasilialainen jujutsun (BJJ) sekä metsästys.

OPISKELUT ARTULLA OVAT sujuneet pääsääntöisesti hyvin ja opinnot ovat olleet mielenkiintoisia. Koulutus on varsin monipuolinen ja opintojen aikana on tullut myös haastavampia kursseja eteen, jossa on usko meinannut loppua kesken, mutta niistäkin on loppujen lopuksi suoriuduttu kunnialla maaliin, Arttu toteaa.

ARTUN MERIPUOLEN TYÖKOKEMUS perustuu enimmäkseen matkustaja-aluksiin Finnlinesin varustamon laivoissa,

Finnlady ja Finnscanopus. Ensimmäinen laiva, jolle lähdin seilaamaan koulun harjoitusjaksolla harjoittelu Myllyn kautta, oli Esl shipping- Kallio, Arttu kertoo. Harjoittelujakso meni mukavasti, ja tämän jälkeen olen työskennellyt Finnlinesin aluksilla, ja työskentely on ollut mielenkiintoista.

KUN ARTTU PEILAA koulussa opitun teorian ja työssä esiin tulleen käytännön välistä suhdetta, sekä niiden kohtaamista, niin tätä kyllä tapahtuu, mutta ei ehkä niin intensiivisesti kuin luulisi, Arttu analysoi. Teorian opiskelussa saa kyllä tiettyä tiedon murusia ja yksityiskohtia, jotka saattaa muistaa käytännön työssä, mutta ainakin itsellä oma oppimistapahtuma onnistuu käytännön työssä ja tarpeeksi monen toiston jälkeen. Edellä mainittu oppimistapahtuma ei tietenkään ole mustavalkoista, koska se riippuu hyvin pitkälti siitä millainen ihminen on sisäistämään opitut asiat, Arttu toteaa.

ARTTU ON OLLUT aktiivisesti mukana liiton toiminnassa ja ensimmäisestä opiskeluvuodestaan lähtien. Arttu on aina mukana järjestämässä liiton opiskelijatilaisuuksia Raumalla, jotka ovat onnistuneet hyvin.

LIITON TOIMINNAN ARTTU näkee tärkeänä. Arttu on liiton opiskelijaedustajana päässyt osallistumaan myös liiton eri tilaisuuksiin, kuten luottamusmieskursseille. Luottamusmieskurssien aiheet ovat olleet mielenkiintoisia sisältäen muun muassa juridiikkaa ja käytännön läheisiä harjoitteita, joita luottamusmiehet toimessaan kohtaavat. Lisäksi keskustelut kokoneempien jo alalla pitkään toimineiden konepäällystön kanssa luottamusmieskursseilla, ovat olleet erittäin mielenkiintoisia, Arttu painottaa.

LIITON TULEVAISUUDEN ARTTU näkee positiivisena, ja painottaa, että Konepäällystöliitolla on vahvat perinteet, joita tulee vaalia, mutta siten, että myös mahdollisimman moni nuori osallistuisi liiton toimintaan. ■



Kuva Arttu Hietanen

Ville Virta: Liiton opiskelijaedustaja Kotkassa

MERENKULUN INSINÖÖRIKSI KAAKKOIS-SUOMEN ammatikorkeakoulussa Xamkissa opiskeleva Ville Virta tutustui Konepäälystöliittoon jo lapsena. Virran ylikonemestari-isä työskenteli vuoropäällikkönä Vantaan Energialla vuosina 1987–2021 ja oli Konepäälystöliiton liittohallituksessa varsinaisena jäsenenä sekä varajäsenenä. Kun armeija-aikana pohdinta omasta uravallinasta tuli ajankohtaiseksi, sopiva vaihtoehto löytyi tutusta suunnasta. Eri vaihtoehtoja selattuaan Virta totesi merenkulun insinööriopintojen vaikuttavan mielenkiintoiselta. Ammattikorkeakoulun ovet aukesivat vuonna 2021 ja opinnot ovat edenneet neljännelle vuodelle.

VIRTA KERTOO, ETTÄ opinnot ovat edenneet hyvin ja tutkinto on opinnäytetyötä ja laivaharjoittelua vaille valmis. Opinnäytetyön aiheena on kierrätyspolttoaineen polton vaikutukset Martinlaakson voimalaitoksen biokattilassa. Vaikka opinnäytetyö on vielä alkuvaiheessa, Virta on kirjoitustyön sujumisen suhteen luottavainen. Valitusta aiheesta on saatavilla runsaasti tietoa erilaisista tietokannoista. Selvitysmuutoksen opinnäytetyö valmistuu Martinlaakson voimalaitokselle. Koko tutkimuksen on tarkoitus valmistua syksyllä 2025.

OPINNOT OVAT SUJUNEET hyvin ja odotusten mukaisesti, Virta kertoo. Haastetta opintoihin ovat tuoneet matemaattiset kurssisisällöt, mutta mistään ylitsepääsemättömistä haasteista ei ole ollut kyse, vaan niistä on selvitty opiskelomalla ja harjoittelemalla. Opinnot ovat yllättäneet Ville Virran positiivisesti, etenkin teorian ja käytännön yhdistämisestä opetus saa häneltä kiitosta. Opintoihin kuuluvat harjoittelut, kuten koululaivaharjoittelu sekä kursseilla yhdistyvät teorian ja käytännön osuudet toimivat hänen mukaansa hyvin. Monilla kursseilla on laboratorio-, hitsaus-, automaatio- sekä muita käytännön osuuksia.

PARAS KÄYTÄNNÖN KOKEMUS tulee kuitenkin töissä. 365 harjoittelupäivän ja kesätöiden mukana kokemusta ehtii tulla onneksi hyvin. Merenkulun insinöörillä harjoittelupäivistä vähintään puolet tulee olla laivaharjoittelua. Ville Virta on ollut harjoittelussa kahdella eri laivalla: Langh Shipin Aila-aluksella sekä OSM Shippingin Lunni-aluksella, joissa Virta on ollut yleensä moottorimiehen tai toisen konemestarin mukana. Lisäksi neljä kesää on kulunut Martinlaakson voimalaitoksella mekaanisen kunnossapidon parissa. Kiinnostavinta konehuoneessa työskentelyssä on Virran mielestä sekä pääkoneiden että apukoneiden huollot. Opintoihin kuuluvat harjoittelujaksot sekä teoria yhdistyvät Virran mielestä tutkimuksessa hyvin ja tukevat toisiaan.



VIRRAN KOKEMUS HARJOITTELUPAIKKOJEN hankkimisesta sekä itse harjoitteluista on ollut positiivinen. Harjoitteluiden aikana Virta on pyrkinyt olemaan itse mahdollisimman aktiivinen ja vaikuttamaan harjoittelun sujumiseen omalla asennoitumisella. Laivalla työskentely on omanlaisensa maailma, kun koko aika vietetään samassa paikassa. Ville Virralla tämä sopii: on kätevää, kun kaikki on samassa paikassa. Vaikka luonnollisesti vapaa-ajanviettomahdollisuudet ovat laivalla rajalliset. Toisena merkittävänä laivatyön hyvänä puolena hän mainitsee uusiin kaupunkeihin tutustumisen, silloin kuin se on mahdollista.

KONEPÄÄLYSTÖLIITON TOIMINNASSA VILLE Virta on ollut mukana heti opintojen alusta, vuodesta 2021 alkaen. Hän on ollut mukana Kotkan opiskelijatilaisuuksissa sekä Meripäivillä. Yhteydenpito Kotkan Merkkarit ry:n kanssa sekä opiskelijoiden rekrytointi on ollut myös osa opiskelijaedustajan tehtäviä. ■



Suomen Konepäällystöliitto ry:n luottamusmieskurssit 2025

- Meripuolen ja valtion sekä luotsikutterikuljettajien luottamusmiehet (syyskuu 2025)
- Salassapito erityisesti liikesalaisuudet luottamusmiehen näkökulmasta [energiapuolen luottamusmiehet] (lokakuu 2025)
- Luottamusmiehenkylät työhyvinvoinnin kehittäjänä (marraskuu 2025) [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 luottamusmieskurssseja. Kurssseilla käsitellään muun muassa lainsäädäntöä sekä teoreettisesti että oikeustapauksien avulla. Kurssseilla pääset myös tutustumaan muihin luottamusmiehiin, liiton henkilökuntaan sekä eri sidosryhmien edustajiin. ■

Opiskelijajäsen: ryhdy liiton opiskelijaedustajaksi

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITOLLA ON tällä hetkellä neljä opiskelijaedustajaa; Kotkassa Ville Virta (meripuoli) ja Jere Werner Puustinen (energiapuoli), Ahvenanmaalla Jenny-Erika Åkerman (meripuoli) ja Raumalla Arttu Hietanen (meripuoli).

OPISKELIJAEDUSTAJALTA EDELLYTETÄÄN: HALUA ja innokkuutta liittoon ja liiton toimintaa sekä tilaisuuksia kohtaan.

PÄÄSET MUKAAN YHTEEN Suomen vanhimmissa ammattiliitoissa, joka omaa pitkät perinteet.

PÄÄSET OSALLISTUMAAN LIITON eri tilaisuuksiin mm. luottamusmieskurssseille ja opiskelijatilaisuuksiin. Pääset tapaamaan ja tutustumaan alalla pitkään toiminutta konepäällystöä.

PALKKIO: VUONNA 2025 liitto maksaa kaikille opiskelijaedustajille 400 euron palkkion vuodelta ja tämän lisäksi heille maksetaan 200 €:n lisäpalkkio, jos he saavat rekrytoitua vähintään kymmenen uutta opiskelijajäsentä Konepäällystöliittoon.

KIINNOSTUITKO?

Liitto etsii jatkuvasti uusia opiskelijaedustajia. Jos olet kiinnostunut toimimaan opiskelijaedustajana, ota yhteyttä:

Riku Muurinen, toiminnanjohtaja
Suomen Konepäällystöliitto ry
Puh: +358 50 405 9397
Sähköposti: riku.muurinen@konepaallystoliitto.fi

Studerandemedlem: bli förbundets studeranderepresentant

FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND HAR för närvarande fyra studeranderepresentanter; i Kotka Ville Virta (sjöfart) och Jere Werner Puustinen (energi), på Åland Jenny-Erika Åkerman (sjöfart) och i Rauma Arttu Hietanen (sjöfart). Av en studeranderepresentant förväntas: Vilja och entusiasm för facket och dess verksamhet samt arrangemang.

DU FÅR MÖJLIGHET att bli en del av ett av Finlands äldsta fackförbund med långa tra-

ditioner. Du får delta i förbundets olika evenemang, inklusive förtroendemannakurser och studerandeaktiviteter. Du får träffa och lära känna maskinbefäl som har arbetat länge inom branschen.

ERSÄTTNING: ÅR 2025 kommer förbundet att betala alla studeranderepresentanter en ersättning på 400 euro, och dessutom får de en extrapremie på 200 € om de lyckas rekrytera minst tio nya studentmedlemmar till Maskinbefälsförbundet.

ÄR DU INTRESSERAD?

Förbundet söker ständigt nya studeranderepresentanter. Om du är intresserad av att agera som studentrepresentant, kontakta:

Riku Muurinen, verksamhetsledare
Finlands Maskinbefälsförbund rf
Tel: +358 50 405 9397
E-post: riku.muurinen@konepaallystoliitto.fi

MERIMIESASIAIN NEUVOTTELUKUNNALLE

Suomen Konepäälystöliitto - Finlands Maskinbefälsförbund - Finnish Engineers' Association ry:n **Lakialoite Merilain muuttamisesta**

Aloitteen sisältö

Aloitteessa esitetään Merilain muuttamista niin, että aluksen päällikköä koskeva vaatimus Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalaisuudesta ulotetaan koskemaan myös aluksen konepäällikköä.

Aluksen päällikön kansalaisuudesta säädetään Merilain 6 luvun 1 pykälässä:

”Päällikön kansalaisuus ([29.12.2009/1688](#))

Suomalaisen kauppaluksen päällikkönä saa toimia vain Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen. ([16.5.2008/310](#))”

Esitys: merilakiin lisätään seuraava uusi kohta:

”Konepäällikön kansalaisuus

Suomalaisen kauppaluksen konepäällikkönä saa toimia vain Euroopan unionin jäsenvaltion tai Euroopan talousalueeseen kuuluvan valtion kansalainen.”

Säännös olisi vastaava, mitä aluksen päällikön kansalaisuudesta on säädetty.

Perustelut:

Esitetyllä muutoksella parannetaan merkittävästi Suomen huoltovarmuutta.

Ehdotuksen tausta:

Nykytilanne; Suomen lipun alla olevat kauppa-alukset ovat sekamiehitettyjä. Liitot sopivat miehityksestä Suomen Varustamot ry:n/varustamon kanssa.

Konepäällikön vakanssi on aina sovittu ns. EU paikaksi.

Jotkut varustamot ovat käyttäneet myös venäläisiä konepäällikköjä. Konepäälystöliiton tietojen mukaan useammalla aluksella on/on ollut venäläisiä konepäälliköitä.

Em. huomioon ottaen sopimusteilse ei voida turvata huoltovarmuutta, vaan lakimuutos on välttämätön.

Konepäällikön työtehtävistä:

Alusten teknisen kehityksen myötä konepäällikön rooli ja merkitys aluksen operoinnin osalta on kasvanut merkittävästi. Konepäällikkö vastaa koko aluksen koneosastosta ja on sen esimies. Konepäällikön vastuulle kuuluu koko aluksen tekniikka konehuoneesta ja pääkoneista aluksen tietoliikenneyhteyksiin ja hyttien valaistukseen saakka.

Huoltovarmuuden parantaminen:

Huoltovarmuus on korostunut viime vuosien aikana ja vallitseva maailmantilanne huomioon ottaen sitä pidetään Suomessa yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden perustana. Viimeksi mainittu huomioon ottaen huoltovarmuus tulisikin ottaa huomioon kaikessa päätöksenteossa kaikilla hallinnonaloilla.

Suomen vienti ja tuonti ovat riippuvaisia merikuljetuksista. Jotta Suomen ympärivuotisten merikuljetusten toimintavarmuus sekä jatkuvuus voidaan turvata, niin on välttämätöntä, että kiinnitetään huomiota myös aluksia operoivaan henkilökuntaan.

Sodanvaara-alue tai sodanvaaran kaltainen alue;

Sodanvaara-alueeksi tai sodanvaaran kaltaiseksi alueeksi hyväksytään Lloyd's Joint War Committeeen julistamia alueita. Lista tämän hetkisistä alueista löytyy osoitteesta: <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>

Uhkakuvana on se, että esimerkiksi Suomen rannikkoa lähellä olevalla merialueella tapahtuu jotain ja Lloyd's Joint War Committeeen julistaisi alueen Sodanvaara-alueeksi tai sodanvaaran kaltaiseksi alueeksi. Tällöin työntekijä voi päättää työnsopimuksensa ilman irtisanomisaikaa tai kesken määräajan päättymään heti, kun alukseen kohdistuu sodan tai sodankaltaisen tilanteen uhka.

Henkilövaraukset:

Vallitsevan tiedon mukaan suuri osa suomalaisista konepäälliköistä on ns. VAP varattuja. Eli työnantaja on varannut henkilöstönsä jäseniä kriittisiin töihin myös poikkeusoloissa. Tällöin työntekijän sodan ajan tehtävä on toimia työnantajansa palveluksessa yhteiskunnan elintärkeiden toimintojen turvaamiseksi (tässä merityö).

Kiireellisyys:

Ottaen huomioon vallitsevan maailman tilanteen, esitetään että lakimuutos tulee käsitellä ja saada voimaan ilman aiheetonta viivytystä.

Päiväys ja allekirjoitukset

Helsingissä 18.12.2024

Suomen Konepäällystöliitto ry

Riku Muurinen

toiminnanjohtaja

Pertti Roti

puheenjohtaja

IMO secretary-general
Arsenio Dominguez,
who has been
in the top job since
1 January 2024



Dec 2024 / Jan 2025 [nautilusfederation.org](https://www.nautilusfederation.org)

IMO chief stresses safety first for seafarers

Helen Kelly sat down with International Maritime Organization secretary-general Arsenio Dominguez to discuss the importance of a just and equitable transition to a decarbonised maritime industry – with crew training and safety at the top of the agenda

Helen Kelly: Last year the International Maritime Organization (IMO) agreed a revised greenhouse gas (GHG) strategy which is widely considered to be very ambitious in its targets. Given that the shipping industry is sometimes known to be slow to adopt, are you confident to hit these targets?

Arsenio Dominguez: The quick answer is yes. I'm very confident. And the reason why I say that is because all the years that we have been working to get to where we are right now: there's a lot of investigations, a lot of analysis, a lot of information that has been put forward to the organisation through several meetings, in order to achieve the outcome, which is the 2023 IMO GHG strategy.

There are challenges, we know that this is a transition, but we must contribute. This is not just IMO and shipping. This is a global solution.

HK: What challenges do you foresee in meeting those ambitious goals?

AD: The main challenge is that we don't control all the factors that will play a part in decarbonisation. I'll give you one

example, which is the new alternative fuels that will be required. We don't control the energy sector, we don't regulate the energy sector, we need their support and their assistance.

This is where the member states play a particular role in their national strategies to make sure that those fuels that we will be transporting for other sectors – that also need to decarbonise – are scaled up and at a price that is competitive to conventional fuels.

Another challenge is that new technologies will be used alongside the new fuels, and we need to address the safety aspect, because that's paramount for IMO.

We were born as a safety organisation, and we need to remember that. So, the safety of the seafarers is the primary concern. In parallel, as we've been developing the environmental regulations, we are also carrying out the necessary analysis, research and development programmes, training in general, to get to the level where it is safe to move ahead.

HK: One of the objectives of the GHG strategy is for the IMO to reduce emissions whilst promoting a just and



We were born as a safety organisation, and we need to remember that. So, the safety of the seafarers is the primary concern



equitable transition. What does that mean to you?

AD: It means that we're all part of the solution. And this is why, before we finalise the measures, we are carrying out an impact assessment on the fleet, on trade, on countries. Because we need to make sure that, as the statement of the UN, that we are leaving no one behind.

For me it is the actions that we take to make sure that this is just an equitable transition. That countries are not going to be penalised, trade is not going to be penalised, and it's not going to make things more difficult or expensive.

We must all contribute to decarbonisation and support what is the global approach of sustainability of the planet and conservation of the planet.

HK: How does that trickle down to the maritime workforce? What needs to happen to ensure, for them, it is a just and equitable transition?

If we want to attract and retain seafarers, we need to treat them with respect, we need to provide them better conditions

AD: Within the strategy, there's a particular reference to seafarers and the support that they require. For me, it's how we're going to support that transition for them when it comes to the new skills, the new training requirements that they require, and how we can support that through our technical measures and our economic measures.

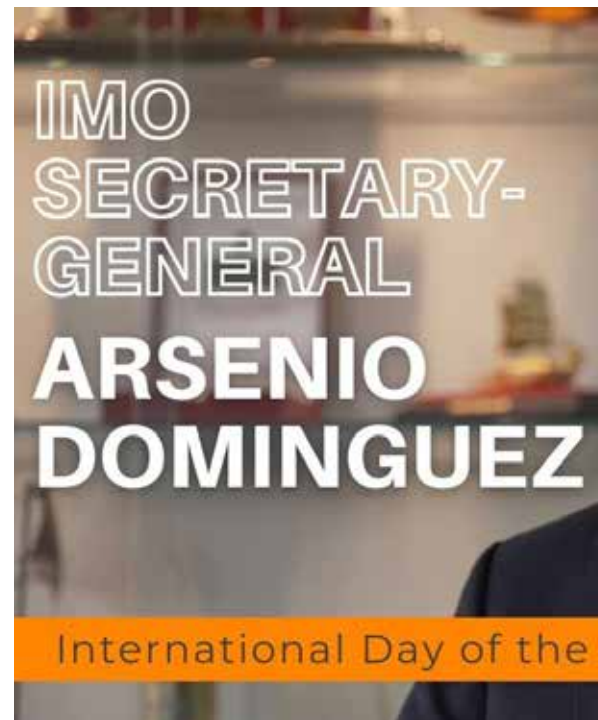
We continue to carry out research and developments in relation to the training requirements for the seafarers to make sure that the technologies and the alternative fuels are safe. We're not starting from zero, we have transported some of these raw materials and fuels as cargo. It is now about the handling, and of course the port operations in relation to the ship as well the ship to port interface.

HK: The Maritime Just Transition Task Force report found that 800,000 seafarers will need to be retrained on new fuels by the mid-2030s to hit the net zero by 2050 scenario. It's a huge undertaking within a relatively short period of time, so how can administrations and employers ensure that target is hit?

AD: There are administrations that are already carrying out evaluations, assessment and training in this respect. There are manufacturers that are already carrying out their own development of the recorded training for the operation of new engines.

Within the IMO, we're also going into the requirements through the STCW convention review.

So even though it's a big number





Screenshot from the NautilusTV video interview with Arsenio Dominguez at www.youtube.com/@nautilusint

of seafarers that need to be retrained, we have the time, we have the opportunities, and of course with technological development that would also assist us in providing the training and the qualifications for the seafarers of the future.

What is important to acknowledge is that we are working already on it. We know the numbers, we know the challenges, it's time for us to start looking into the actions.

HK: Whilst our members are supportive of decarbonisation efforts, they do have very real concerns about the potential safety implications involved, particularly in a rapid transition to new fuels. How can we ensure that the urgency of the decarbonisation effort does not lead to a reduction in safety standards?

T.

This is an edited transcript of a video interview with IMO secretary-general Arsenio Dominguez

Watch the full interview at NautilusTV: www.youtube.com/@nautilusint

AD: The best answer is that the rules organisations are not there to reduce the standards of their effectiveness, only to improve it. That's based on experience, as well as the all the data that we gathered from the information.

We started by talking about how IMO was born on safety. Yes, we are hugely involved in protecting the environment, but safety is paramount. I need to keep repeating that. We will revise all the safety aspects, and we will provide the necessary requirements to handle it.

This is a transition. This is not happening overnight. The goal for 2030 is an uptake of 5%, aiming at 10% of alternative fuels. So, we have the time to roll out the process in relation to how we're going to provide that assistance for training, but we're not going to just rush into something that is not safe.

HK: What steps is the IMO taking to ensure that the rights of seafarers are protected, particularly around fair treatment and wages and working conditions?

AD: I think we can do better. I'm going to be very honest on that. We need to continue to pay attention to what are the needs of the seafarers.

There are several regulations that we are developing right now to protect seafarers onboard, mostly in relation to sexual harassment, sexual assault, or harassment and assault, and protecting seafarers in cases of criminalisation.

If we want to attract and retain seafarers, we need to treat them with respect, we need to provide them better conditions.

There's a lot that we can do, that the industry can do, that doesn't cost that much, but will demonstrate that we know how important seafarers are. And we are listening.



TEKSTI MIKAEL BORG, JAME RY:N PUHEENJOHTAJA

Oy Suomi Ab vol. 3

MOTIVAATION MERKITYS

Edellisessä osassa käsitteimme laajentuvaa tehtäväkenttää ja kasvaneita vaatimuksia.

Tällä kertaa pohdimme ratkaisuja niiden selättämiseksi. Iltalehden lampaat ja leijonat ovat tuttuja urheilusivuilta, viikon hyvät ja huonot suoriutujat löytyvät monesti myös työpaikoilta. Monesti työpaikoilla leijonamerkinän saavat samat henkilöt viikosta toiseen.

Yrityksmaailmassa johtajan yksi tärkeimmistä tehtävistä olisikin saada koko organisaatio toimimaan leijonan lailla, ja ideaalia olisi se, että organisaation päivittäistöiminnot toimisivat aivan ilman esihenkilöorganisaation ohjausta.

Leijonia voisi tavallaan verrata varusmiespalveluksen alipäällystöön, heillä on kokonaiskuva tehtävästä, ja osaavat johtaa ryhmänsä parhaaseen mahdolliseen lopputulokseen. Lampaat taas ovat alokkaita, jotka ovat parhaimmillaan, kun heille näytetään kädestä pitäen jokainen tehtävä ja vaihe, eikä omaa ajattelua sallita. Tämä lampaana eläminen on tavallaan erittäin mukavaa, suhteellisen helppoa, jos siitä vielä maksetaan palkkaakin.

Ennen pitkää kuitenkin maailma kehittyi ja ryhmältä aletaan vaatia enemmän ja vaativimpia temppuja, kuten viime artikkelissa totesimme. Leijonaa tämä ei huoleta, koska hän on jo osin kyllästynyt samaan irtaantumisharjoitukseen viikko toisensa jälkeen, ja kaipaa vaihtelua. Lampaista ja leijonia erottaa se tosiasia, että leijona olettaa, että lammas kehittyy sekä ryhmä voisi jopa suoriutua uusista tehtävistä, mikäli päällystöstä annettaisiin vapaat kädet edistää asioita.

Leijona kaipaa uusia haasteita, tyypillisesti viimeistään viiden vuoden välein, kun taas lammas on oikein tyytyväinen tuttuun ja turvalliseen, liukuhihnamaiseen työtehtävään, jossa hän kokee olevansa varsin hyvä suoriutuja. Varmasti ikuisesti alokkaana olemalla irtaantuminen alkaa onnistua

siten, että se alkaa näyttää ammattisotilaan toiminnalta.

MOTIVAATION MERKITYS TYÖPAIKAN TUOTTAVUUTEEN

Henkilöstön motivaation merkitys tuottavuudelle ja yrityksen taloudelle on suosittu tutkimusaihe niin taloustieteessä, psykologiassa kuin henkilöstöhallinnossakin.

"State of the Global Workplace" ja "Harvard Business Review" -tutkimuksissa on todettu, että motivoitunut ja sitoutunut henkilöstö voi olla jopa 15-20 % tehokkaampi kuin neutraali henkilö tai henkilö, joka puoliväkinä raahautuu työpaikalle.

Yritysjohdajana pyrkisin rekrytoimaan pelkkiä leijonia.

LEIJONASTA LAMPAAKSI

Tehtäväkentän muuttuessa alati vaativampaan suuntaan, heistä, jotka kykenevät tuottamaan paineen ja kiireen alla enemmän ja heistä, joilla ECU prosessoi keskimääräistä paremmin, heitä käytetään yleensä muutoksen toimeenpanijoina, mikä on aivan ymmärrettävää. Tämän kuitenkin jatkuessa pitkään, tulisi johdon tarkkailla leijonan jakamista sekä motivaatiota pitkässä juoksussa tarkasti.

Leijonan suurin kompastuskivi motivaatiolle on huomata, että lampaalta ei ole vaadittu juuri mitään muutoksen myötä, ja vaikka irtaantumisen sijaan pitäisi suorittaa vastahyökkäys, lammas lähinnä seuraa mukana ja kerskuen on valmis irtaantumaan taas koska vain. Mikäli johto ei tasapuolisesti edellytä koko organisaation kehittymistä, leijonat huomaavat ennemmin tai myöhemmin, että lampaana olo on oikeastaan aika mukavaa, varsinkin jos siitä maksetaan saman verran, että vain raahautuu työpaikalle.

Pikkuhiljaa organisaation leijonat väsyvät, motivaatio sekä inspiraatio laskee, ja leijona taantuu lampaan tasolle.

MONEN TEKIJÄN SUMMA

Jos ajatellaan, että organisaatiossamme olisi pelkkiä leijonia, saisimme työt tehtyä 20% pienemmällä HTV-kehyksellä. Valtiovarainministeri varmasti pitäisi ajatuksesta.

Organisaatio tuskin koskaan on täynnä leijonia, ja leijonankin terävyys muuttuu elämäntilanteen ja työtehtävien mukaan, mutta tärkeää olisi, että henkilöstö olisi motivoitunut.

Suoritusarvioinnin koordinaatio on tuhonnut ainoan lähiesimiehen tavan palkita leijonaa sykkimisestä, joten leijonasta tulee ennen pitkää lammas. Turhautuneisuus saattaa laskea henkilön tuottavuutta jopa lampaasta vielä 20% alemmas, ja kierre on valmis.

Varsin ikäväksi tilanteen tekee varsinkin Rajavartiolaitoksessa se, että maailmantilanteen takia niin aikuiskoulutustuki kuin opintovapaat ovat pannassa, eikä leijonat pääse kehittämään, eli motivoimaan itseään.

Edellä mainittuihin työelämän faktoihin perustuen uskon vakaasti, että suoritusarviointijärjestelmän koordinaatio on maksanut pitkässä juoksussa erittäin paljon enemmän epäsuorasti kuin mitä se on palkkamenoiissa suoranaisesti säästänyt. Mutta se lienee toissijaista, koska ovat niitä kuuluisia "eri momentteja". Suoritusarviointijärjestelmän palauttaminen kannustusmekanismiksi ja pitovoiman ylläpitäjäksi olisi taloudellisesti järkevin tapa Rajavartiolaitoksen johdolta tässä vaikeassa taloustilanteessa.

Ymmärrystä investoinneille henkilöstöön, Rajavartiolaitoksen esikunnassa kuitenkin näyttää olevan. Nuorten upseerien alkupalkkauksen kehittäminen ns. omalla rahalla, saattaa seuraavalla vuosikymmenellä säästää miljardeja, kun päällystöömme saadaan rekrytoitua leijonia lampaiden sijaan. Vielä kun sama asia ymmärrettäisiin tehdä koko henkilöstölle. Suoritusarvioinnin koordinaation aika on loputtava! ■

VOIMA JA KÄYTTÖ

XLVIII vuosik.

SUOMEN KONEMESTARILIITON JULKAISU

N:o 2

Helmikuu
1950

PÄÄTOIMITTAJA
REINO VEURO

Puhelin 33 994

TOIMITUSSEKRETTÄRI
FRED. LEHTO

Puhelin 39 428

TOIMITUS: Helsinki,
Iso-Roobertinkatu 17-19
Puh.: 33 994 ja 39 428

SISÄLTÖ: Palkkasäännöstelyn päättäminen. — Valtion sairaalain ja vankiloitten erinäiset toimet haku-kieltoon. — Näin meidän kesken. — Teknillisten koulujen laboratoriotilanne kehno. — Dieselmootto-
reiden toiminnasta. — Salakuljetus ei kannata. — Muut maat. — Merenkulkijain valuuttasäännöstely päättynyt. — Henkilötietoja. — Järjestötoimintaa. — Toimisto tiedoittaa.

Palkkasäännöstelyn päättäminen

Tätä kirjoitettaessa eli 15 p:nä helmikuuta päättyi aikanaan poikkeuksellisten olojen maahamme luoman säännöstelyjärjestelmän ehkä koko sen olomassaolok aikana eniten keskustelua herättänyt osa — palkkasäännöstely. Talouselämän säännöstelystä poikkeuksellisissa oloissa annetun lain ns. »valtalain» nojalla Valtioneuvosto antoi 1. 10. -42 ensimmäisen varsinaisia työpalkkoja koskevan periaatepäätöksensä, jonka tarkoituksena oli estää sotaakäyvissä maissa aina ilmenevää keinottelun ja sen seuraksen — inflaation uhkaa. Kun tämä päätös tuli julkisuuteen oli suurin osa maamme työkykyisistä kansalaista »kruunun leivissä» vaatimattomine päivärahoinen, jolloin jokapäiväisen leivän turvaaminen jäi monien perhehuoltojen kohdalta »naisen ja lasten» asiaksi. Vasta miesten kotiuduttua maanpuolustustehtävistään ja sotakorvaussuoritusten sekä erilaisten jälleenrakennustehtävien alettua tuli myös kysymys jokapäiväisen leivän hankinnasta todenteolla päiväjärjestykseen. Mutta onnetonta kun oli, ei osattu heti käsittää tilaa, johon maan talouselämä oli joutunut — ehkäpä sitä joillakin tahoilla tietoisestikin vääristeltiin — ja jonkinlaisen taloudellisen »svabodan» vallitessa johdettiin pitkäaikasta kieltäytymistä kokeneet väsyneet kansalaiset esittämään vaatimuksia, jotka sitten kovalla rytinällä toteutettiin — muka paremman elämän toivossa.

»Jokamiehen talouspolitiikan» näin saadessa vauhtia tuli hallitukselle kiire pätevämmiin käyttää hyväkseen taloudellisen valtalain sille suomia oikeuksia puuttua myös markkamääräisesti työpalkkojen kehitykseen. 19 p:nä kesäkuuta 1945 Valtioneuvosto ensimmäisen kerran antoi päätöksen, jossa markkamääräisesti kiinnilyöttiin ne palkat, joita tässä maassa oli maksettava. Mainitusta ajankohdasta alkoi myös käytännöllisesti katsoen se ajanjakso, jonka kuluessa Suomen markkaa on määrätietoisesti yritetty — ainakin virallisten tietojen mukaan — suojata tuholta mutta varsin yksipuolisella menestyksellä. Erilaiset tervehdyttämistoimenpiteet, joitten kohokohdaksi muodostui 3. 10. -47 annettu uusi päätös, ovat osoittautuneet vanha kunnon markkan kuoletukseksi, jonka hautakummulle on jo suunniteltu »muistomerkkikin» — riksi.

Onko kunkin rynnistyksen tuloksena ollut aina parempi elintaso, sen kukin omalta kohdaltaan todetkoon. Vaatteita, ruokaa alkaa jo olla kuin konsanaan maamme parhaina päivinä, mutta niitä toimitti musta pörssi melkoisella menestyksellä ihmisille säännösteltyn kurimuksessakin aivan ankeimpia aikoja lukuunottamatta. Silloin maallisesta ei niin suurta hälyä pidettykään, kunhan henkikultansa sai jotenkuten säilymään. Kenellä oli rahaa se tuli toimeen. Mutta hullunkuriselta tuntuu, että tänäpäivänä voidaan todeta aivan sama seikka. Näin on ollut aina ja tulee olemaan.

Toinen varsin tärkeä asia meille on laiva miesten 8 t eyöaika. Tämän asia puolesta olemme horjumattomia ja jyrkkiä. Se täytyy saada viedyksi läpi, vaikka meidän olisi turvaututtava äärimmäisiin toimenpiteisiin.

Talvinen luonto kutsuu liikkumaan – ja uimaan!

Talvella liikkumiseen on lukuisia vaihtoehtoja. Voit kävellä, patikoida tai lumikenkäillä, lähteä ladulle hiihtämään, jäälle luistelemaan tai rinteeseen laskettelemaan.

TEKSTI: SIRPA TOLJANDER | KUVAT: PIXABAY

Kun pakkaset paukkuvat ja tuuli vihmoo, moni meistä siirtyy enemmän kuin mielellään sisäliikunnan pariin. Vaikka kylmä talvisää ei aina houkuta ulkoilemaan, siitä voi olla sinulle enemmän hyötyä kuin uskotkaan. Talvinen luonto tarjoaa erinomaiset puitteet monipuoliselle liikunnalle, joka ei ainoastaan paranna fyysistä kuntoa, vaan myös virkistää mieltä ja vähentää stressiä. Raikkaassa ulkoilmassa liikkuminen on rentouttavaa ja antaa mahdollisuuden irtautua arjen kiireistä. Talviliikunta voi toimia tehokkaana stressin purkajana, joten kannattaa hyödyntää talven tarjoamat mahdollisuudet.

Talvinen ulkoilu tarjoaa monia etuja, jotka saavat varmasti vaihtamaan juoksumaton lumiseen lenkkipolkuun. Tutkimusten mukaan jo pelkkä viileälle säälle altistuminen voi viisinkertaistaa kalorinkulutuksen. Tämä johtuu siitä, että keho joutuu tekemään enemmän töitä ylläpitääkseen lämpötilansa kylmässä ilmassa. Ulkotreeni polttaa siis huomattavasti enemmän kaloreita kuin sisätiloissa treenaaminen. Lisäksi kylmä sää nopeuttaa aineenvaihduntaa stimuloimalla ruskeita rasvasoluja, jotka polttavat energiaa lämmön tuottamiseksi.

AVANTOINNIN TERVEYSVAIKUTUKSET

Avantouinti on enemmän kuin vain kastautuminen kylmään veteen – se tarjoaa lukuisia terveyshyötyjä keholle ja mielelle. Tämä edullinen, sosiaalinen ja luonnonläheinen harrastus saa veren kiertämään ja tukee terveyttä monipuolisesti. Altistus kylmälle ei ole pelkästään epämukavuuden sietämistä, vaan se voi olla keholle todellinen vahvistaja. Kun keho altistuu kylmälle, se käynnistää monimutkaisen joukon fysio-



Avantouinti on enemmän kuin vain kastautuminen kylmään veteen – se tarjoaa lukuisia terveyshyötyjä keholle ja mielelle.



rauhhoittaa ärtynyttä ihoa ja parantaa ihon kimmoisuutta. Monet avantouinnista nauttivat kertovat sen auttavan parantamaan unen laatua. Kylmä altistuminen voi auttaa kehoa rentoutumaan ja valmistautumaan paremmin uneen. Avantouinnin aikana vapautuvat endorfiinit voivat edistää syvempää ja laadukkaampaa unta.

VINKKEJÄ TURVALLISEEN ALOITTAMISEEN

Avantouinti on harrastus, joka sopii lähes kaikille, ikään tai sukupuoleen katsomatta. Suomessa arvioidaan olevan noin 100 000 aktiivista avantouimaria, jotka vaihtelevat iältään lapsista seniorikansalaisiin. Satunnaisesti avantouintia harrastavia arvioidaan olevan jopa 720 000. Avantoon voi mennä, kunhan osaa uida ja pystyy nousemaan avannosta ylös. Vaikka keski-ikäiset näyttävät olevan aktiivisimpia harrastajia, myös lapset ja seniorit voivat nauttia tästä virkistävästä kokemuksesta.

Ennen uuden liikuntamuodon aloittamista on aina suositeltavaa keskustella terveydenhuollon ammattilaisen kanssa, etenkin jos on jokin terveysongelma tai sairaus. He voivat antaa ohjeita siitä, onko avantouinti turvallista ja mitä erityisiä varotoimia tulisi ottaa huomioon. Säännöllisellä avantouinnilla on havaittu olevan monia terveyshyötyjä, mutta sydänsairauksista tai astmasta kärsivien on hyvä keskustella lääkärin kanssa ennen harrastuksen aloittamista.

KYLMÄN SÄÄN LIIKUNTAMUODOT

Kylmässä säässä liikkuminen ei ainoastaan kuluta enemmän kaloreita, vaan myös parantaa kestävyyttä. Tutkimusten mukaan keho pystyy kontrolloimaan lämpötilaansa paremmin kylmässä kuin kuumassa, mikä auttaa jaksamaan pidempään hiihto- tai juoksulenkillä. Tämä johtuu siitä, että kylmässä keho ei ylikuumene yhtä helposti kuin kuumassa, mikä vähentää uupumusta. Maratonjuoksijat juoksevatkin usein nopeammin talvella kuin kesällä. Kylmä sää parantaa myös ketteryyttä, sillä kylmässä lihasten ja nivelten toiminta tehostuu, mikä tekee talviliikunnasta entistä tehokkaampaa.

Talvella liikkumiseen on lukuisia vaihtoehtoja. Voit kävellä, patikoida tai lumikenkäillä, lähteä ladulle hiihtämään, jäälle luistelemaan tai rinteeseen laskettelemaan. Nastarennat alle ja pyörälenkille, tai suuntaa pulkkamäkeen ja polkukelkkailemaan. Valitse liikkumismuoto kelin ja mieltymystesi mukaan, pääasia on, että lähdet ulos liikkumaan! Kävely ja sauvakävely ovat erityisen hyviä kestävyysliikuntamuotoja, jotka onnistuvat säästä ja lumitilanteesta riippumatta. Sauvat tuovat kävelyn vauhtia ja tehoa, ja talven luukkailla keleillä ne antavat myös tukea.

Hiihto on yksi tehokkaimmista terveysliikuntamuodoista, joka kehittää kestävyyskuntoa, lihasvoimaa ja liikehallintaa. Hiihto vähentää riskiä sairastua sydän- ja verisuonitauteihin ja sopii kaikenikäisille ja -tasoisille liikkujille. Luistelu puolestaan kehittää tasapainoa ja lihaskuntoa, ja se sopii kaikille

logisia reaktioita sopeutuakseen uuteen ympäristöön. Tämä altistuminen voi tehostaa kehon kykyä selviytyä stressistä ja muuttuvista olosuhteista.

Säännöllinen altistuminen kylmälle vedelle toimii kuin treeni keholle. Se auttaa kehoa sopeutumaan paremmin erilaisiin stressitekijöihin, kuten äkillisiin lämpötilanmuutoksiin tai fyysiseen rasitukseen. Kylmälle altistuminen saa verisuonet supistumaan ja laajenemaan, mikä tehostaa verenkiertoa. Tämä voi edistää aineenvaihduntaa ja auttaa kehoa polttamaan kaloreita tehokkaammin. Avantouinti voi myös olla tehokas stressinhallintamenetelmä, sillä kylmä altistuminen voi vähentää stressihormonien määrää kehossa, mikä puolestaan voi lievittää stressiä ja ahdistusta. Monet kokevat avantouinnin tarjoavan mielenrauhaa ja hyvän olon tunteen.

Vaikka aluksi kylmä vesi voi tuntua karulta, säännöllinen avantouinti voi parantaa ihon ja hiusten kuntoa. Kylmä vesi auttaa puhdistamaan ihohuokosia ja lisää verenkiertoa ihon pinnalla, mikä voi tehdä ihosta hehkuvan. Samalla se voi

ikään tai kuntotasoon katsomatta. Luistelu luonnonjäillä on kasvattanut suosiotaan ja järvien jäillä on aurattu ja luistelureitit ympäri Suomea. Jääpelejä voi harrastaa myös kuntoilumielessä perheen tai ystävien kesken.

Sydän ja mieli kiittävät – mutta ei paukkupakkasella

Kylmässä säässä sydän joutuu tekemään enemmän töitä kierrättääkseen verta koko kehoon, mikä vahvistaa sydäntä ja parantaa sen pumppaustehoa. Tämä on erityisen hyödyllistä sydämen terveydelle ja valmistaa sitä tuleviin urheilusuorituksiin. Sydämen vahvistuminen vähentää myös riskiä sairastua sydän- ja verisuonitauteihin. Kuitenkin koska sydän joutuu pakkasessa kovemmalle rasitukselle, tulee muutamia seikkoja huomioida. Terve ihminen voi lähteä juoksulenkeille jopa 30 asteen pakkasessa, kunhan hengitystiet suojataan hyvin. Pakkasella liikunnan harrastamiselle ei sinällään ole estettä, kunhan kehon herkkimmät osat, kuten hengitystiet ja silmät, suojataan asianmukaisesti. Kädet ja jalat, joita alkaa paleltaa ensimmäisenä, on helpompi suojata vaatetuksella, mutta kasvojen alue vaatii erityistä huomiota.

Aptekeista saa hengityssuojaimia tai -lämmittimiä, jotka ohjaavat hengitysilman kasvoista ylöspäin, lämmittäen samalla myös silmien seutua. Suoran ja kylmän viiman voi poistaa silmiltä suojalaseilla. Jos lämpötila ei ole vielä niin alhainen, että hengityssuojainta tarvitaan, hengityksen ohjaaminen huivin tai kaulurin avulla silmien suuntaan voi olla riittävä apu. Juoksulenkeille voi lähteä 30 asteen pakkasellakin, kun käytössä on hengityksen lämmittäjä, joka estää keuhkovaurioita. Kun lämpötila laskee 40 pakkasasteeseen, suojautuminen muuttuu haastavammaksi. Tällöin terveysriskit voivat ylittää liikunnasta saatavat hyödyt ja ilot.

Kuntoilu pakkasella siis kannattaa, mutta oikeilla varusteilla. Kylmässä ilmassa liikkuminen parantaa mielialaa, tehostuneen aineenvaihdunnan ja sydämen sykkeen ansiosta aivot tuottavat enemmän endorfiineja, jotka lisäävät mielihyvää. Endorfiinit ovat kehon luonnollisia "onnellisuushormoneja", jotka parantavat mielialaa ja vähentävät stressiä. Kun tähän yhdistetään auringonvalo, joka lisää D-vitamiinin tuotantoa, onnellisuus on taattu! ■



Wilperi osa 6

SUOMESSA WILPERIN JANO lisääntyi, ja kiinnostus naisia kohtaan pysyi aktiivisena. Hänen pääasiallinen juomassa oli olut. Oluesta ei tolkkua mennyt pois niin totaalisesti kuin muista juomista. Työkeikat kestivät vain muutamia viikkoja tai kuukausia. Wilperi oli todella hyvä tekemään huolto- ja kunnossapitotöitä käsillään; hän näki jotenkin etukäteen, kuinka on paras toteuttaa työ. Mutta jatkuva jano esti sitoutumisen pitkäkestoisiin projekteihin.

WILPERIN ELÄMÄN ALAMÄKI jyrkkeni osittain naisten takia. Hän tutustui erittäin himokkaaseen nuoreen naiseen. Naisella oli hyvä ammatti ja työpaikka. He viihtyivät hyvin yhdessä kaikki vapaa-ajat ja yöt. Nainen ehdotti naimisiinmenoa. Wilperi suostui heti asiaan. Häät järjestettiin heinäkuussa Sipoossa. Häät olivat vauhdikkaat. Wilperin muistikuvat häistä olivat ajoittaisia, mutta hänen jälkiseuraukset sitäkin mieleenpainuvampia.

Wilperi heräsi häitä seuraavana aamuna Sipoon Savijärvellä kotitalossaan krapulassa ja lähti toisen kerroksen hääparin makuu-

huoneesta alakerran keittiöön hakemaan olutta. Mutta olut jäi saamatta. Rappusten alapäässä makasi morsian valkoisessa vihipuvussaan elottomana. Wilperi järkyttyi näkemästään ja soitti heti hätänumeroon. Poliisi ja ampuhlanssi saapuivat paikalle. Tilanne oli niin järkyttävä, että krapula kaikkosi Wilperistä täysin.

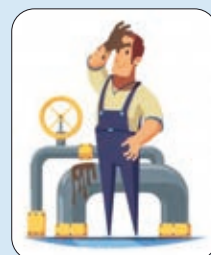
Poliisit tilasivat paikalle rikospaikkatutkijat ja aloittivat Wilperin kuulustelut. Hän ei muistanut yön tapahtumista mitään, ja häidenkin tapahtumat olivat suurimmaksi osaksi hänelle hämärän peitossa. Päivä meni kuin sumussa Wilperillä. Poliisien käytös oli asiallista. Illalla tutkinnanjohtaja määräsi Wilperin pidätettäväksi vihityn vaimonsa taposta.

Oli heinäkuu ja Iltalehdellä oli puutetta lööpistä. Sipoon Savijärven tuoreen morsiamen murha oli Iltalehden etusivulla kissan korkeana otsikolla. Koskaan ei Iltalehteen tullut jälkeenpäin minkäänlaista jatkoartikkelia tapahtuman todellisesta kulusta.

Hän vastasi rehellisesti kaikkiin poliisin esittämiin kysymyksiin pidätysaikanaan. Hänellä oli pidätysaikana aikaa syvällisiin mietteisiin, hänen mielenterveytensä kesti hyvin koettelemuksen. Hänen isänsä oli menestynyt tilitoimiston yrittäjä, isä oli aiemminkin joutunut pelastamaan lapsiaan pulasta. Isä hankki Wilperille hyvän asianajan. Asianaja sai Wilperin vapaaksi kolmen kuukauden pidätysajan jälkeen. Valtio joutui maksamaan Wilperille 100 markkaa jokaista pidätettynä vietetystä päivästä. Hän sijoitti saadut rahat viiniin ja naiseen.

Erikoisena lisänä tapahtumaan oli naisen neljävuotias poika. Wilperi ei tiennyt naisella olevan poikaa, eikä ollut tavannut poikaa koskaan. Vaimo ei ollut kertonut pojasta Wilperille. Poika oli vaimon vanhempien huollettava heidän kotonaan, ja oli tavannut äitiään harvoin. Wilperi tuomittiin oikeudessa maksamaan pojalle elatusmaksuja, niin kauan kunnes poika täyttää 18 vuotta. Mikäli äiti olisi kuollut vuorokautta aiemmin, elatusmaksuja ei olisi määrätty. Nyt Wilperi ehti mennä naimisiin äidin kanssa, ja elatusmaksut tuli miehelle, joka ei tiennyt lapsesta mitään. Elatusmaksut eivät olleet suuria, koska ulkomaan tulot eivät näkyneet verotiedoissa. Wilperi ei välittänyt paljoakaan rahasta, eikä surrut elatusmaksuja. Vaan hän otti selville pojan isovanhempien osoitteen ja sopi heidän kanssaan, että hän saa lähettää pojalle joululahjan ja syntymäpäivälahjan, jotka hän lähettikin vuosittain. Pojan täytettyä 15 vuotta, Wilperi pyysi lupaa tulla tapaamaan poikaa. Tapaamisessa oli läsnä isovanhemmatkin. Wilperi kertoi pojalle valikoituja episodeja elämästään. Hän pyysi ja vannotti poikaa, ettei poika kokeilisikaan alkoholia eikä huumeita, koska ne kaikissa tapauksissa pilaavat enemmän tai vähemmän ihmisen ja hänen läheisimpien elämänsä. ■

Ylikonemestari Liimatainen





OY HENRY NIELSEN AB

HENRY NIELSEN NOSTALGIA RISTEILY XIII

Syvien ja suolaisten valtamerien skönöjen risteily kaikista varustamoista. Näiden risteilyjen piti loppua jo kymmenen vuotta sitten, mutta kun pyydetään ja nautitaan, niin.....

Viking Line m.s. Cinderella 05.05. – 07.05.2025

Lähtöselvitys, Katajanokka 05.05. klo 1530 Matkapoikien toimipiste terminaalissa

Helsinki – Tukholma 05.05.2025 klo 17.15 – 10.00 LT (06.05.)

Tukholma – Helsinki 06.05.2025 klo 16.30 – 10.10 LT (07.05.)

B4T hytti max 4 hlö

B 1 hlö hytissä 145 eur/hlö
B 2 hlö hytissä 90 eur/hlö
B 3 hlö hytissä 80 eur/hlö
B 4 hlö hytissä 75 eur/hlö

A4T hytti max 4 hlö

A 1 hlö hytissä 150 eur/hlö
A 2 hlö hytissä 100 eur/hlö
A 3 hlö hytissä 87 eur/hlö
A 4 hlö hytissä 80 eur/hlö

LXB seaside-premium (hytti max 2:lle, näköala promenadelle)

LXB 1 hlö hytissä 255 eur/hlö (LXB sis. erikoisaamiaisen
LXB 2 hlö hytissä 165 eur/hlö meno paluu matkalla)

Kaikkiin Matkapojilta ostettuihin paikkoihin kuuluu buffet menoillallinen 05.05. (ensimmäinen kattaus). **Ostakaa muut ruokailut paikkaa varatessanne.**

Toisen tyyppisistä hyteistä kysy Matkapojilta.

Varaukset 02.01. – 01.04. 2025, jolloin annetaan matkatoimistolta Vikingille vahvistus.

Matkapojat Oy, Sari Huuskonen puh: 010 2323 424

E-mail: sari.huuskonen@matkapojat.fi

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

Lisätietoja ja terveisin:

Convoker Wintio

E-mail: wintio1949@gmail.com

Lähetätkää myös omat yhteystietonne tänne.

Tel: 040-5932 105

HELSINGIN KONEMESTARIYHDISTYS RY

perinteinen

KEVÄTJUHLA

järjestetään yhdistyksen kokoustilassa **Tunturikatu 5 A3** lauantaina **26.4.2025 klo 17 alkaen.**

Illalliskortin hinta 15€.

Maksuohjeet saa ilmoittautumisen yhteydessä.

Ilmoittautumiset 21.4.2025 mennessä

Kimmo Ruuskaselle 040-5483883 tai

kimmo.ruuskanen@kr-kytkin.fi.

Tervetuloa!

JULKISEN ALAN MERENKULKU-, ERIKOIS- JA ENERGIATEKNISET JAME RY:N**VUOSIKOKOUS**

Lauantaina 29.3.2023 klo 13:00

Puutarhakatu 7 A, as. 2, 20100 Turku

sekä etänä Discordilla.

Käsitellään sääntöjen 14 § mukaiset asiat (toiminta- ja tilikertomus, toiminnantarkastajien lausunto, tilinpäätöksen vahvistaminen ja vastuuvapauden myöntäminen, mahdollisen lisämaksun määrä sekä sääntömuutosesitykset.

Tervetuloa, Hallitus

Helsingin suunnasta kuljetus Topin (0505605296) kautta.

Ilmoitukset kuljetustarpeesta 28.2. mennessä.

SVENSKA MASKINBEFÄLSFÖRENINGEN I HELSINGFORS R.F**ÅRSMÖTE**

onsdagen 5 mars 2025 kl. 18.30

i föreningens lokal **Ounasvaaragränd 1 C 50**

Dörrkod kan kollas av Leif Wikström 045 212 1466,
eller Bo Wickholm 0400 670 745.

Välkomna!

KONEMESTARIT JA ENERGIATEKNISET KME RY

Kutsumme yhdistyksemme jäsenet sääntömääräiseen

VUOSIKOKOUKSEEN.

Vuosikokous pidetään lauantaina **29.3. klo 13:00.**

Paikkana **Panimoravintola Plevna**

Itäinkatu 8, 33210 Tampere.

Kokouksen jälkeen ruokatarjoilu.

Tervetuloa.”

HELSINGIN KONEMESTARIYHDISTYS RY**VUOSIKOKOUS**

Keskiviikkona 5.3.2024 kello 19.00

yhdistyksen tiloissa **Tunturikatu 5 A 3**

Kokouksessa käsitellään sääntömääräiset vuosikokoukselle kuuluvat asiat.

Tervetuloa

Johtokunta

PUOLUSTUSVOIMAT

ARCTIA

RAJAVARTIOLAITOS

KUULUU

JAMEEN

REKISTERÖIDY:

JAME.YHDISTYSAVAIN.FI

TÄRKEÄÄ TYÖPAIKKOJEN LUOTTAMUSTOIMINNAN TIEDOTTAMISTA VARTEN



Osallistu samalla valokuvauskilpailuun!

Kolmelle parhaalle palkinnot 250€, 150€ ja 100€

Lisätietoja nettisivuilla

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,
kaiverruksen 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 Konepäällystoliitto
Mikonkatu 8 A
00100 Helsinki

Nimi _____

Osoite _____

Puh.nro _____

Sormuksen koko _____

TILAA:

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

☐ 2 timanttia ☐ 3 timanttia

Allekirjoitus _____



KORKEAPAINEPESUT JA IMUPALVELUT

- 38 Rescue Team Finland
37 Pesupalvelu Hans Langh Oy

LAIVADIESELEIDEN HUOLTO JA KORJAUS

- 39 Marine Diesel Finland Oy

LAIVAELEKTRONIIKKA JA HUOLTO

- 39 AT-Marine

LAIVAKORJAUKSIA

- 38 JAP-Metalli

LAIVATARVIKKEITA

- 39 Tecmarin Ship Supply

PAINEENALAISET TIIVISTYKSET

- 39 FSC-Service

PALOVARTIOINTIA

- 38 Rescue Team Finland

SUKELLUSPALVELUT

- 39 Diving Group
38 Rannikon Sukelluspalvelu Oy

TEOLLISUUSPOLTTIMET

- 37 Suomen Teollisuuspoltin Oy

TIIVISTEET

- 39 Densiq
39 Tiivistetekniikka
38 Tarseal Oy

TULENKESTÄVIÄ MUURAUKSIA

- 38 Erikosmuuraus Oy

ÖLJY JA KAASUPOLTTIMIA

- 39 Laivapoltin

ÖLJYNPUHDISTUSRATKAISUT

- 38 KiL-Yhtiöt Oy

MUUT PALVELUT

- 43 Högskolan på Åland



- 38 Aboa Mare
38 Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus
Meriturva
43 Merimieseläkekassa /
Sjömanspensionskassan

Markkinoiden parhaat

Weishaupt- teollisuuspolttimet

moneen käyttöön laajalla tehoalueella!

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



WM-G10

WM-G20

WM-G30



WM-50

UUTUUS!

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

WKmono80

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

 **SUOMENTEOLLISUUSPOLTTIN** -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.rtf-services.fi / info@rtf-services.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

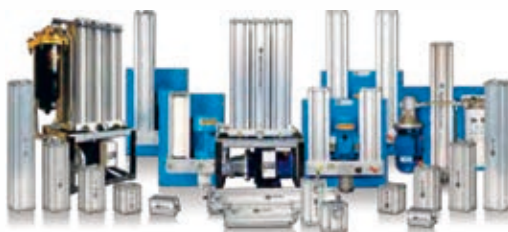


Kysy lisää!

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

Sälinkäantie 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

Voit ostaa lehteen

**ILMOITUS-
TILAA**

yrityksellesi

lähettämällä sähköpostia
osoitteeseen

riku.muurinen@konepaallystoliitto.fi

**Voima Käyttö
& Kraft Drift**

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO

DENSIQ

Tiivisteratkaisuja jo vuodesta 1918
Oma tuotanto mm. grafiittitiivistet

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

FSC-SERVICE Oy

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

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

PROSESSITEOLLISUUDEN TIIVISTEET

Liukurengastiivistet
Huollot ja korjaukset



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



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

(**SAACKE**) HUOLTO JA VARAOSAT

LAIVAPOLTIN OY

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

MARINE DIESEL FINLAND OY

Laiva- ja teollisuus dieselien myynti, huolto ja varaosat

Täydelliset konehaalaukset
John Deere Powersystems
Authorized Distributer
KEMEL akselitiivistet 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



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 betjänar även på svenska.
Service also in English.

straub
the right connection

Danfoss

MARISOL
CHEMICALS

Makita
VALTIMETTU
jälkeenmyyjä

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

Turvaa
elämän aallokossa
Trygghet
i livets sjögång



Merimieseläkekassa
Sjömanspensionskassan

www.merimieseläkekassa.fi
www.sjomanspensionskassan.fi

Suomen Konepäällystöliiton jäsenyhdistykset

Finlands Maskinförbunds medlemsföreningar

Nro 001**Etelä-Saimaan Konepäällystöyhdistys**
(Perus.-Grund. 1921)

- Puh.joht. **Veeti Lampinen**
Maitikkatie 2 E 23, 48800 Kotka
puh. 044 262 9081
veetilampinen@icloud.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 arkikeskiyöksi klo 18.00.
Kokouspaikasta ilmoitetaan sähköpostitse.

Nro 002**Haminan Konemestariyhdistys**
(Perus.-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 sähkö-
postilla.

Nro 003**Svenska Maskinförbunds i Hfors**
(Perust.-Grund. 1909)

- Ordfr./kassör **Leif Wikström**
Brovägen 2 bst. 1, 02480 Kyrkslätt
tel. 045 212 1466
leif.c.wikstrom@gmail.com
- Viceordfr./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, styrelse-möte kl. 17.30.

Nro 004**Helsingin Konemestariyhdistys**
(Perus.-Grund. 1869)

- Puh.joht. **Jari Luostarinen**
Tyynelänkuja 5 E 65, 00780 Helsinki
puh. k. 050 310 3347
jari.luostarinen@kolumbus.fi
- Varapuh.joht. **Heikki Kohtala**
Pitkäljärvenranta 2 B, 02730 Espoo
puh. t. 041 513 7713
kohtalainen@pp.inet.fi
- Siht. **Veijo Limatius**
Ryytimaantie 8, 01630 Vantaa
puh. t. 040 334 5380
veijo.limatius@hsy.fi
- Rah.hoit. **Kimmo Ruuskanen**
Anjankuja 3 B 114, 02230 Espoo
puh. 040 548 3883
kimmo.ruuskanen@kolumbus.fi

Kokoukset pidetään syys-toukokuun välisenä
aikana (vaalikokous joulukuussa ja vuo-siko-
kous maaliskuussa) kuukauden ensimmäisenä
arkikeskiyöksi klo 19.00, osoit-teessa Tuntu-
rinkatu 5 A 3, 00100 Helsinki. Mikäli em. ajan-
kohta on pyhä tai aattopäivä, pidetään kokous
seuraavan viikon keskiviikkona. Tervetuloa.

Nro 005**Hämeenlinnan Konemestariyhdistys**
(Perust.-Grund. 1945)

- Puh.joht. **Markku Säynäjäkangas**
Länsitie 25, 12240 Hikiä
puh. 050 550 4606
Markku.saynakangas@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 Munkkala**
Hämeenkatu 13 B 20, 05800 Hyvinkää
puh. 050 530 0418

Nro 007**Kemin Konemestariyhdistys**
(Perust.-Grund. 1941)

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

- Varapuh.joht. **Kalle Kostamo**
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 Konemestariyhdistys-
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 Konemestariyhdistys**
(Perust.-Grund. 1947)

- Puh.joht. **Teemu Valkonen**
Korpikallentie 7, 40800 Vaajakoski
puh. 040 508 6634
teemu.valkonen@alva.fi
- Varapuh.joht. **Hannu Orsilahti**
Kuikantie 322, 41140 Kuikka
puh. 0400 540 493
- Siht. **Tapio Roiha**
Satamakatu 21 A 18, 40100 Jyväskylä
puh. 040 845 6791
- Rah.hoit. **Pekka Raatikainen**
Sääksmäentie 10, 40520 Jyväskylä
puh. 0400 861 208

Kokoukset kuukauden toisena keskiviikkona
klo 19.00 Ravintola Sohviissa

Nro 010**Kotkan Konepäällystöyhdistys**
(Perust.-Grund. 1923)
www.kotkaengineers.fi

- Puh.joht. **Antti Luostarinen**
Vipusenkatu 1, 48700 Kotka
puh. 050 355 2083
antti.luostarinen@keng.fi
- Varapuh.joht. **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
sasus-pekka.lahdenniemi@kme.fi
- Varasiht. **Niklas Fagerlund**
puh. 044 999 9106
niklas.fagerlund@kme.fi
- Rah.hoit. **Lasse Laaksonen** (päivätyö)
puh. 040 739 3363lasse.laaksonen@kme.fi

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

Nro 012

Kuopion Konepäälystöyhdistys

(Perus.-Grund. 1899)

- Puh.joht. **Teemu Kukkonen**
Litmasenkuja 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

Lahden 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

Vuonna 2025 kuukausikokoukset tammi-toukokuun ja syys-joulukuun ensimmäisenä arkitorstaina klo 18:30 alkaen ravintola Santa Féssä (Aleksanterinkatu 10, Lahti).

Nro 014

Mikkelin Konepäälystöyhdistys

(Perust.-Grund. 1948)

- Puh.joht. **Seppo Piira**
Suentassu 4, 50100 Mikkeli
puh. 044 7353 726
seppo.piira@ese.fi
- Siht. / rah.hoit. **Tapio Haverinen**
Suomalankatu 2a, 33560 Tampere
puh. 044 7353 739
tapio.haverinen@ese.fi

Kuukausikokoukset tammi, maaliskuu, touko, syys ja marraskuussa kuukauden ensimmäisenä arkitorstaina klo 19.30 Original Sokos Hotel Vaakuna, Mikkeli

Nro 015

Pohjois-Suomen Energiainsinöörit ja Konemestarit ry

(Perustettu 1903, SKPL:n yhdistys)

- Puh.joht. / Siht. **Ari Heinonen**
Hekkanlahdentie 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

Yhdistyksen kokouksista ja tapahtumista ilmoitetaan kotisivuilla <https://www.psek-ry.fi/>. Sääntömääräisistä kevä- ja syyskokouksista on erillinen ilmoitus.

Raahan 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 Lilland

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**
Hiekkapellontie 18, 28610 Pori
puh. 0400 556 345
pventtinen@gmail.com

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

Nro 018

Rauman Konepäälystöyhdistys

(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
aehaikura@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
- Varapuh.joht. **Tero Rantanen**
Jussinniityntie 9, 20780 Kaarina
040-5522605, tero.rantanen@turkuenergia.fi
- Rahaston hoitaja. **Jari Lahtinen**
Michailowinkatu 11 C 106, 20100 Turku
puh. 050 557 3157
jarijukkalahtinen@gmail.com
- Sihteeri. **Hannu Hedman**
Martinkatu 3 C 34, 20810 Turku,
puh. 050 3011826
hannu.a.hedman@gmail.com
- Jäsenkirj./lehtiasiam. **Heimo Kumlander**
Betanankatu 2 as
16, 20810 Turku
p. 040 593 4021,
heimo.kumlander@elisanet.fi
- 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 as. 2, 20100 Turku. Helmikuun kuukausikokous on yhdistyksen vuosikokous ja joulukuun kokous on vaali-kokous.

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 touko-kuussa, em.

kokouskuukausien ensimmäisenä arkitorstaina, ellei toisin ilmoiteta.
Kokouspaikka: konditoria Othello,
Palosaarentie 18, klo 18.00

Föreningen har månadsmöten fyra (4) gånger under vinterhalvåret: september, december/valmöte, februari/årsmöte, samt maj. Månadsmöten hålles första helgfria torsdagen, om inte annan meddelas. Mötesplats: 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.yhdistysavain.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 yhteystiedot. Ongelmata-pauksissa toimittakaa päivitetty yhteystiedot liitolle sekä yhdistyksen sihteerille (ja-me.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
ÄESF**

(Perust.-Grund. 1942)

www.maskinisterna.ax

- Ordf. och kassör **Göran Ölander**
Vestmyravägen 118, 22240 Hammarland
tel. 040 526 4091
- Viceordf. och sekreterare **Hans Palin**
Ljungvägen 4, 22100 Mariehamn
tel. 040 723 7220
ordforande.aesf@aland.net

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

Nro 026
Kokkolanseudun konemestarit
(Perust.-Grund. 1974)

- Puh.joht. **Järvinen Tapio**
Saaristokatu 4, 67900 Kokkola
puh. 045 155 6070
tapsa.jarvinen@anvianet.fi
- Varapuh.joht. **Kalliokoski Tomi**
Kahvikuja 12, 67600 Kokkola
puh. 040 172 6003
- 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

Vi utbildar FRAMTIDENS SJÖBEFÄL

www.ha.ax/utbildning



HÖGSKOLAN ^{PA}ÅLAND
ÅLAND UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO – FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND

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

Toiminnanjohtaja / verksamhetsledare
Riku Muurinen
050 405 9397

Asiantuntijat / Sakunniga
Ida Eloranta, 050 351 7628
Pasi Korhonen, 040 861 6675

etunimi.sukunimi@konepaallystoliitto.fi
fornamn.effernamn@konepaallystoliitto.fi

AARIA TYÖTTÖMYYSKASSAN yhteystiedot / AARIA ARBETSLÖSHETSKASSAS kontaktuppgifter

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

Puhelinpalvelumme palvelee asiakkaitamme
numerossa 020 7655 900
ma klo 9.00–12.00, ti klo 12.00–15.00,
ke klo 9.00–12.00 ja to klo 9.00–12.00.

Suosittelumme 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-aulessa on
postilaatikko, jonne jäsenet voivat tarvittaessa
tuoda hakemuslomakkeita ja muita asiakirjoja.

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

Telefonservice på numret
(+358) 020 7655 900
må kl. 9.00–12.00, ti kl. 12.00–15.00,
ons kl. 9.00–12.00 och to kl. 9.00–12.00.

Vi rekommenderar vår e-tjänst för att skicka
ansökningar, bilagor och meddelanden – det är
det snabbaste och informationssäkraste sättet
att vara 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
nedre 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

Sjömansservicebyrån:
tel. 09 668 9000

Sjömanspensionskassan:
tel. 010 633 990
Kanalkajen 9
00160 Helsingfors
www.sjomanspensionskassan.fi

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

AN-tjänster/Havsförmedling
Självständighetsplan 2, 20800 Åbo
Ville Käldestrom
tel. 02 950 44821
ville.kaldestrom@an-byran.fi

Turun työllisyysalue
Merityönvälitys

Yhteyshenkilö: Ville Käldestrom
Palvelunumero: 044 796 5015
Sähköposti: merityonvalitys.tyollisyysalue@turku.fi
Osoite: Yliopistonkatu 27a, 20100, Turku

Palvelumme on valtakunnallinen. Henkilökohtainen asiointi
aina aikavarauksella.

Åbo sysselsättningsområde

Sjömansförmedling
Kontaktperson: Ville Käldestrom
Tjänstenummer: 044 796 5015
E-post: sjomansformedling.sysselsattningsomrade@turku.fi
Adress: Universitetsgatan 27 A, 20100, Åbo

Vår service är nationell. Tidsbokning krävs för att utträta
personliga ärenden.



TAITOTALO KOULUTTAA TEOLLISUUDEN AMMATTILAISIA



Höyryturbiinit – rakenne ja toiminta 12.–13.2.2025, Tampere

Generaattorit – rakenne ja käyttö 5.–6.3.2025, Helsinki

Sähkökattilat - rakenne ja toimintaperiaate

25.–26.3. 2024, Tampere

Lisätietoja: Jukka Kauppinen,

044 7224 751, jukka.kauppinen@taitotalo.fi

Aurinkosähkön varastointi akkujärjestelmiin 24.4.2025, Helsinki

Lisätietoja: Pekka Taka-Eilola,

050 475 8059, pekka.taka-eilola@taitotalo.fi

Energy Manager -koulutusohjelma (13 pv)

3.6.2025–25.3.2026, Helsinki

World Class Maintenance - kunnossapidon koulutusohjelma

• suunnittelijoille (7 pv), Vantaa 12.2.–7.5.2025

• päälliköille (7 pv), Vantaa 12.2.–8.5.2025

• työnohtajalle (7 pv), Vantaa 12.2.–10.4.2025

Kunnossapidon menetelmät ja käytännöt (WCM 1)

12.–13.2.2025, Vantaa

Laitoksen käyttövarmuus ja riskienhallinta (WCM 2)

19.–20.3.2025, Jyväskylä

Kunnossapidon tunnusluvut, suunnittelu ja resurssit (WCM 3)

2.–3.4.2025, Tampere

Kunnossapidon johtaminen ja fyysisen omaisuuden hallinta

(WCM 4) 7.–8.5.2025, Vantaa

Lisätietoja: Rami Annala, 050 568 1935, rami.annala@taitotalo.fi

Teollisuuden asennusnostot 4.3.2025, Helsinki

Painelaitteiden käyttö ja käytön valvonta 12.–13.3.2025, Vantaa

**Säteilyturvallisuusvastaava (STV), umpilähde- ja
röntgentoiminta sekä avolähteet** 19.–20.3.2025

**Säiliötyöt - turvallinen työskentely säiliöissä ja suljetuissa
tiloissa** 3.4.2025, Helsinki

Putkistojen kannakointisuunnittelu 9.–10.4.2025, Helsinki

Uusi EU:n koneasetus 2023/1230 20.5.2025

Painelaitteet perustietoa 21.–22.5.2025, Vantaa

Lisätietoja: Ilkka Lassila, ilkka.lassila@taitotalo.fi

TUTKINTOJA

Voimalaitoksen käyttäjä, energia-alan ammattitutkinto
aloitus 10/2025, Helsinki

**Voimalaitosmestari, energia-alan erikoisammattitutkinto,
voimalaitostekniikan osaamisala** Jyväskylä 9/2026

Lisätietoja: Tuovi Pietilä, tuovi.pietila@taitotalo.fi

Kaukolämpöasentaja, energia-alan ammattitutkinto

Kaukolämpömestari, energia-alan erikoisammattitutkinto

Lisätietoja: Markku Harmaala, markku.harmaala@taitotalo.fi

TAITO-TESTI® - osaamiskartoitus kunnossapidolle

Kysy lisää: Teuvo Kukkonen, 020 746 1350

Lue lisää ja ilmoittaudu!
taitotalo.fi

TAITOTALO

TAITOTALO - INNOSTUKSESTA OSAAMISEEN
asiakaspalvelu 010 80 80 90, asiakaspalvelu@taitotalo.fi
Valimotie 8, 00380 Helsinki • taitotalo.fi