

Voima & Käyttö Kraft & Drift

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu • 5/2024



**Työehtosopimusneuvottelut
pähkinänkuoressa s. 7**

**Kollektivavtalsförhandlingar
i ett nötskal s. 8**

**Kotkaan avautuu yksi Pohjois-Euroopan suurimmista
merenkulun simulaattorikeskuksista s. 24**

Voima & Käyttö Kraft & Drift

118. vuosikerta

Suomen Konepäällystöliiton ammatti ja tiedotuslehti

| | |
|---|----|
| Pääkirjoitus / Ledare | 3 |
| Puheenjohtajan palsta / Ordförandes kolumn | 4 |
| Sähkön hankinta ja kulutus, kesäkuu 2024 | 5 |
| Käynnissä on jatkuva oppimisen alasajo | 6 |
| Työehtosopimusneuvottelut pähkinänkuoressa | 7 |
| Kollektivavtalsförhandlingar i ett nötskal | 8 |
| Edunvalvonta: Oikeustapauksia ja lainsäädäntöä | 9 |
| Energiateollisuuden työmarkkinaseminaari | 11 |
| Energibranschens arbetsmarknadsseminarium | 11 |
| Pohjoismaiden Konemestariyhdistysten syyskokous pidettiin elokuussa | 12 |
| Nordiska Maskinbefälsfederationens höstmöte hölls i augusti 2024 | 12 |
| Yrityskohtaisten tes-neuvottelujen sujumisesta melko myönteisiä arvioita neuvottelijoilta | 13 |
| Merenkulun turvallisuuspalkinto Sea Sunday jaettiin syyskuussa 25. kerran. | 15 |
| Opiskelijat olivat tutustumassa liiton toimintaan syyskuussa | 16 |
| Studeringe bekantar sig med förbundets verksamhet | 16 |
| STCW-uudistus päivittää koulutusvaatimukset tuleviksi vuosikymmeniksi | 17 |
| Vartiolaiva Turvalla työskentely on mielenkiintoista ja monipuolista | 18 |
| Kokenut konepäällikkö tuntee automaation edut ja haasteet laivalla | 22 |
| En erfaren maskinchef känner till fördelarna och utmaningarna med automation ombord | 23 |
| Kotkaan avautuu yksi Pohjois-Euroopan suurimmista merenkulun simulaattorikeskuksista | 24 |
| OY suomi Ab, Vol 2 | 26 |
| Synkronikompensaattori | 27 |
| Heinolalainen konepaja kehitti vihreää voimalaitostekniikkaa | 28 |
| Nautilus: The Mapping Our Maritime Future report | 30 |
| Voima & käyttö -lehden vuoden 2024 luontovalokuvakilpailun voittaja | 34 |
| Kraft & Drifts naturfototävling 2024 avgjord | 35 |
| Valon tärkeys mielelle ja kropalle | 36 |
| Wilperi osa 4 | 38 |
| Jäsenpalsta | 38 |
| Ammattihakemisto | 41 |
| Jäsenyhdistykset | 44 |



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

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

Taitto

PunaMusta Oy, Sisältö- ja suunnittelupalvelut
Eira Rantanen

Painopaikka

PunaMusta Oy

ISSN-tunnus

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

ILMESTYMIS- JA AINEISTOPÄIVÄT 2024

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

Etukannen kuva: Rajavartiolaitos



Huoltovarmuudesta

Suomi on varsin poikkeuksellinen maa monella tapaa. Olemme itsenäisyytemme aikana onnistuneet luomaan varsin toimivan yhteiskunnan, oikeusvaltion, jossa esimerkiksi tasa-arvo ja yhdenvertaisuus ovat kantavia oikeusperiaatteita. Näin tulee olla jatkossakin.

Valitettavasti vastakkainasettelua lietsotaan monelta suunnalta. Jos ajattemme asiaa kansakuntana, kuten meidän tulisi, niin ainoa, joka tästä hyötyy, on vihollisemme. Vastakkainasettelua tulee myös monelta alustalta ja ennen kaikkea internetin loputtomasta universaalista. Emme lopulta tiedä kuka tai ketkä tätä tekevät, voimme toki esittää tästä valistuneen arvauksen.

Suomen tulee varautua siihen, että kansamme suvereniteetin häirintä yltyy lähitulevaisuudessa. Yhteiskuntamme perustoiminnot voivat olla tällaisen häirinnän syystä uhatuina. Korostuu huoltovarmuuden merkitys. Perustoimintojen ylläpitäminen vaatii osaavaa henkilökuntaa, joka on sitoutunut toimimaan myös poikkeuksellisissa olosuhteissa. Esimerkiksi voimallaitokset eivät toimi eivätkä laivat seilaa ilman osaavaa henkilökuntaa.

Lainsäädäntö mahdollistaa sen, että työnantaja voi varata henkilöstönsä jäseniä kriittisiin töihin myös poikkeusoloissa, henkilövaraamisesta käytetään myös lyhennettä VAP.

Valitettavasti huoltovarmuuden osalta on jäänyt vähemmälle huomiolle osaavan henkilökunnan merkitys. Eli jos henkilökunta ei ole suomalaista, niin mikä vaikutus tällä on huoltovarmuuteen. Esimerkiksi merenkulun osalta on seka kansallista että kansainvälistä säännöstöä, jonka mukaan työntekijällä on oikeus päättää työsuhde sodanvaara-alueeksi julistetulla alueella.

Olisi tärkeää, että lainsäätäjä kiinnittäisi huomiota viimeksi mainittuihin seikkoihin ja ryhtyisi tarvittaviin toimenpiteisiin, joilla huoltovarmuutta voitaisiin parantaa.

Konepäällystöliiton jäsenet työskentelevät huoltovarmuusaloilla; mm. voimallaitoksissa merenkulussa ja valtiolla (Puolustusvoimat ja Rajavartiolaitos). Jo korona-aika osoitti jäsenten sitoutumisen ja vastuuntunnon, työt tehtiin hyvin ja huolellisesti poikkeuksellisista olosuhteista huolimatta.

Syksyisin terveisin!

Riku Muurinen

Suomen Konepäällystöliitto ry
Toiminnanjohtaja

Försörjningstrygghet

Finland är ett ganska exceptionellt land på många sätt. Under vår självständighet har vi lyckats skapa ett samhälle, en rättsstat, där till exempel jämlikhet och likställdhet är grundläggande rättsprinciper. Så bör det vara i fortsättningen också.

Tyvärr orsakar konfrontation från många håll. Om vi tänker på detta som en nation, som vi borde, är den enda som drar nytta av detta vår fiende. Konfrontation kommer också från många håll och framför allt från internets oändliga universalitet. I slutändan vet vi inte vem eller vem som gör detta, vi kan säkert göra en kvalificerad gissning.

Finland bör vara berett på att trakasseringen av vår nations suveränitet kommer att öka inom en snar framtid. Vårt samhälls grundläggande funktioner kan vara hotade på grund av sådan inblandning. Vikten av tillförlitlighet gällande försörjningstryggheten betonas. För att upprätthålla den grundläggande verksamheten krävs kompetent personal som är engagerad i att arbeta även under exceptionella omständigheter. Till exempel fungerar inte kraftverk och fartyg utan kompetent personal.

Lagstiftningen gör det möjligt för arbetsgivaren att reservera personer ur sin personal för kritiskt arbete även under exceptionella omständigheter, förkortningen VAP* används även för personlig reservering.

När det gäller försörjningstryggheten har tyvärr mindre uppmärksamhet ägnats åt att om personalen inte är finsk, vilken inverkan detta har gällande försörjningstryggheten. Till exempel när det gäller sjöfarten finns både nationella och internationella bestämmelser, enligt vilka arbetstagaren har rätt att säga upp anställningsförhållandet i ett område som förklarats som krigszon.

Det vore viktigt att lagstiftaren uppmärksammar de sistnämnda punkterna och vidtar nödvändiga åtgärder för att kunna förbättra försörjningstryggheten.

Medlemmarna i Maskinbefälsförbundet arbetar inom olika områden av försörjningstrygghet; till exempel i kraftverk inom sjöfartsnäringen och inom staten (Försvarmakten och Gränsbevakningsväsendet). Under coronatiden visades medlemmarnas engagemang och ansvarskänsla, arbetet utfördes väl och noggrant trots exceptionella omständigheter.

Hösthälsningar!

Riku Muurinen

Finlands Maskinbefälsförbund ry
Verksamhetsledare



Tervehdys!

Tätä kirjoittaessa ovat Teknologiateollisuuden neuvottelut aloitettu. Tyypillisesti ensimmäisiä tietoja neuvottelujen kulusta ja palkankorotusprosentista on tullut joulun alla.

Energiateollisuuden toimihenkilöiden sopimus on katkolla helmikuun lopussa 2025. Tällä hetkellä kartoitetaan neuvottelutavoitteita eri toimipaikoilta. Neuvottelutoimikunta kokoontuu syksyn luottamusmiessurssin yhteydessä.

Sähkön hinta on heilahdellut rajusti syyskuun puolivälin tienoilla. Syynä ovat olleet Loviisan vuosihuoltotyöt ja samaan aikaan TVO II :sen viikaantuminen. Myös tuulivoimatuotanto on ollut vähäistä sekä siirtoyhteysien rajoitukset vaikuttavat hinnan muodostukseen. Muuten hinnat ovat olleet vakaita vuoden takaiseen nähden.

Yhdistysten sääntömääräiset vaalikokousten valmistelut sekä varaukset ovat menossa paikallisyhdistyksillä näihin aikoihin syksystä.

Toivottavasti jäsenistö on aktiivista yhteisistä asioista päätettäessä!

Pertti Roti

Puheenjohtaja

Suomen Konepäällystöliitto



Hej!

I skrivande stund har förhandlingarna för Teknologibranschen startat. Vanligtvis har den första informationen om förhandlingarnas gång och löneökningens procenten kommit före jul.

Avtalet för tjänstemän inom energibranschen sägs upp i slutet av februari 2025. Just nu kartläggs förhandlingsmål från arbetsplatserna. Förhandlingskommittén träffas i samband med höstens förtroendemannakurs.

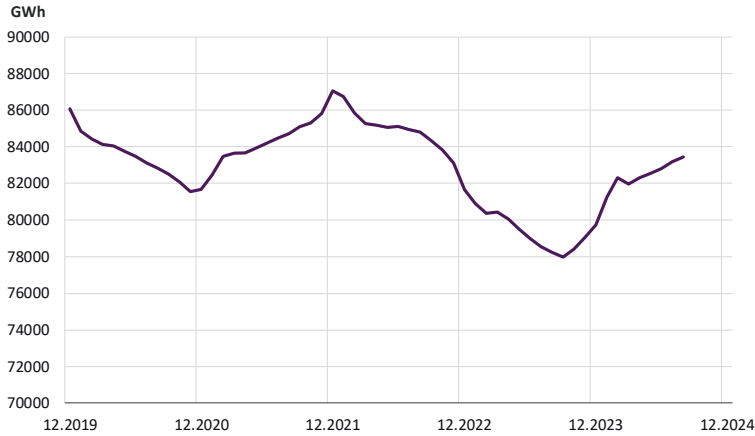
Elpriset har fluktuerat drastiskt kring mitten av september. Orsaken har varit Lovisas årliga underhållsarbete och samtidigt fel på TVO II. Vindkraftsproduktionen har också varit låg och restriktioner för överföringen av el påverkar prisbildningen. I övrigt har priserna varit stabila jämfört med för ett år sedan.

Föreningarnas lagstadgade mötesförberedelser pågår som bäst och förhoppningsvis är medlemskåren aktiv i beslut gällande gemensamma frågor!

Pertti Roti

Ordförande

Finlands Maskinförbundet

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


| | | |
|------------------------|--------------|------------|
| elokuu | 5969 | 4,5 |
| vuoden alusta | 54709 | 7,2 |
| viimeiset 12 kk | 83440 | 6,6 |

| | 2023 | | | 2024 | | |
|------------------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|
| | GWh | Osuus-% | Muutos-% | GWh | Osuus-% | Muutos-% |
| elokuu | | | | | | |
| KULUTUS | 5715 | 100,0 | -5,0 | 5969 | 100,0 | 4,5 |
| TUOTANTO | 5785 | 101,2 | 14,7 | 5624 | 94,2 | -2,8 |
| vesivoima | 1333 | 23,3 | 25,3 | 787 | 13,2 | -40,9 |
| tuulivoima | 869 | 15,2 | -12,3 | 1367 | 22,9 | 57,4 |
| aurinkovoima | 82 | 1,4 | 44,6 | 151 | 2,5 | 83,6 |
| ydinvoima | 2643 | 46,2 | 45,4 | 2665 | 44,6 | 0,8 |
| lämpövoima | 859 | 15,0 | -22,9 | 654 | 11,0 | -23,8 |
| yhteistuotanto | 664 | 11,6 | -25,5 | 596 | 10,0 | -10,2 |
| erillistuotanto | 195 | 3,4 | -13,0 | 58 | 1,0 | -70,1 |
| NETTOTUONTI | -71 | -1,2 | -107,2 | 345 | 5,8 | -588,9 |
| vuoden alusta | | | | | | |
| KULUTUS | 51018 | 100,0 | -6,2 | 54709 | 100,0 | 7,2 |
| TUOTANTO | 50246 | 98,5 | 11,9 | 51219 | 93,6 | 1,9 |
| vesivoima | 9348 | 18,3 | -3,8 | 9975 | 18,2 | 6,7 |
| tuulivoima | 9193 | 18,0 | 25,9 | 10878 | 19,9 | 18,3 |
| aurinkovoima | 555 | 1,1 | 60,6 | 901 | 1,6 | 62,5 |
| ydinvoima | 21166 | 41,5 | 37,5 | 20449 | 37,4 | -3,4 |
| lämpövoima | 9985 | 19,6 | -17,8 | 9016 | 16,5 | -9,7 |
| yhteistuotanto | 8920 | 17,5 | -15,0 | 8157 | 14,9 | -8,6 |
| erillistuotanto | 1065 | 2,1 | -35,9 | 859 | 1,6 | -19,3 |
| NETTOTUONTI | 773 | 1,5 | -91,9 | 3490 | 6,4 | 351,7 |
| viimeiset 12 kk | | | | | | |
| KULUTUS | 78243 | 100,0 | -7,7 | 83440 | 100,0 | 6,6 |
| TUOTANTO | 74463 | 95,2 | 7,2 | 78998 | 94,7 | 6,1 |
| vesivoima | 12967 | 16,6 | -12,7 | 15648 | 18,8 | 20,7 |
| tuulivoima | 13453 | 17,2 | 24,3 | 16155 | 19,4 | 20,1 |
| aurinkovoima | 602 | 0,8 | 57,2 | 993 | 1,2 | 65,1 |
| ydinvoima | 30016 | 38,4 | 29,8 | 32020 | 38,4 | 6,7 |
| lämpövoima | 17424 | 22,3 | -13,9 | 14182 | 17,0 | -18,6 |
| yhteistuotanto | 15163 | 19,4 | -11,5 | 12655 | 15,2 | -16,5 |
| erillistuotanto | 2261 | 2,9 | -27,4 | 1527 | 1,8 | -32,5 |
| NETTOTUONTI | 3780 | 4,8 | -75,4 | 4442 | 5,3 | 17,5 |

Käynnissä on jatkuva oppimisen alasajo

Reilun vuoden istunut hallitus on kunnostautunut työikäisen aikuisväestön opiskelumahdollisuuksien ennätysnopeassa alasajossa. Jatkuvasta oppimisesta on kuluvaan syksyyn mennessä leikattu suoraan jo yli 350 miljoonaa euroa.

Suurimmat hallituksen tekemät päätökset ovat aikuiskoulutustuen lakkauttaminen ja toisen asteen ammatillisen koulutuksen 120 miljoonan euron leikkaukset. Ne kohdistuvat täysimääräisesti aikuisiin. Lisäksi hallitus on karsinut työttömien mahdollisuuksista päivittää osaamistaan sekä leikannut avoimesta korkeakoulutuksesta ja vapaasta sivistystyöstä. Myös ammattikorkeakoulujen ja yliopistojen kannustimia kouluttaa aikuisia on heikennetty.

Eikä siinä vielä kaikki: Syksyn budjettiriihessä hallitus teki päätöksen poistaa työnantajan koulutusvähennys, joka on toiminut porkkanana työnantajille kouluttaa henkilöstöään.

Aikuiskoulutustuen lakkauttaminen on herättänyt suurta ärtymystä. Toimivan ja yhteiskunnalle erittäin kustannustehokkaan järjestelmän romuttamista onkin vaikea ymmärtää. Tuki on taannut koulutuksen aikaisen toimeentulon ja mahdollistanut kouluttautumisen myös pieni- ja keskituloiselle, perheelliselle työntekijälle, jonka tulo- tai varallisuus ei mahdollista pitkiä poissaoloja työstä.

Suomessa hurja osaajapula

Jatkuvan oppimisen alasajo olisi helpompi sulattaa, jos Suomi ei samaan aikaan kärsisi jäätävästä osaajapulasta. Työllisyyden kohentuessa sen ennustetaan vain pahanevan. Elämme ennen näkemättömän nopean työelämän muutoksen aikaa. Digitalisaation, tekoälyn ja ilmastonmuutoksen kaltaiset megatrendit edellyttävät työpaikoilta kyvykkyyttä innovoida uutta ja pysyä muutoksen vauhdissa. Työntekijöiden on opeteltava uusia taitoja koko työuran ajan.

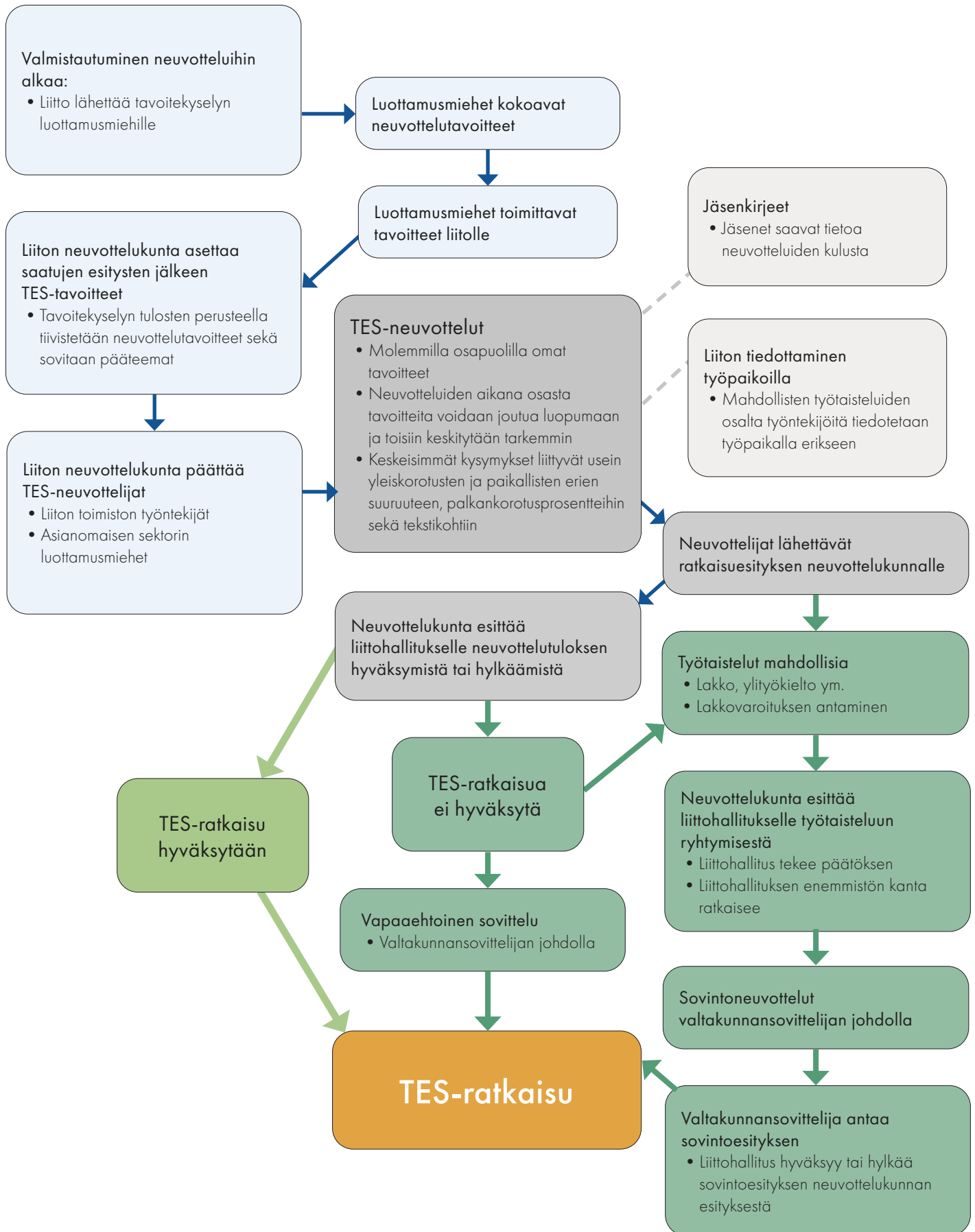
Eurofound-tutkimuslaitoksen vuonna 2023 julkaiseman työolotutkimuksen suomalaisvastaajista 93 prosenttia koki, että oma työtehtävä edellyttää uusien taitojen oppimista. Euroopan maiden keskiarvo oli 72 prosenttia.

Euroopan unionin jäsenmaissa on panostettu viime vuosina voimakkaasti aikuisten osaamiseen. EU haluaa, että jäsenmaat helpottavat mahdollisuuksia osaamisen päivittämiseen taloudellisesti ja tarjonnan osalta. Taustalla on globaali kisa parhaista innovaatioista ja investoinneista. Siinä pärjääminen edellyttää korkeaa osaamista ja tuottavuutta. Vielä joitakin vuosia sitten mallia tähyiltiin Suomesta. Ruotsi kopioi suomalaisen aikuiskoulutustukimallin vauhdittaakseen vihreän siirtymän investointeja. Nyt Suomi on omilla päätöksillään jättäytymässä kisan ulkopuolelle luottaen menneisiin kunnian vuosiin koulutuksen kärkimaana. ■

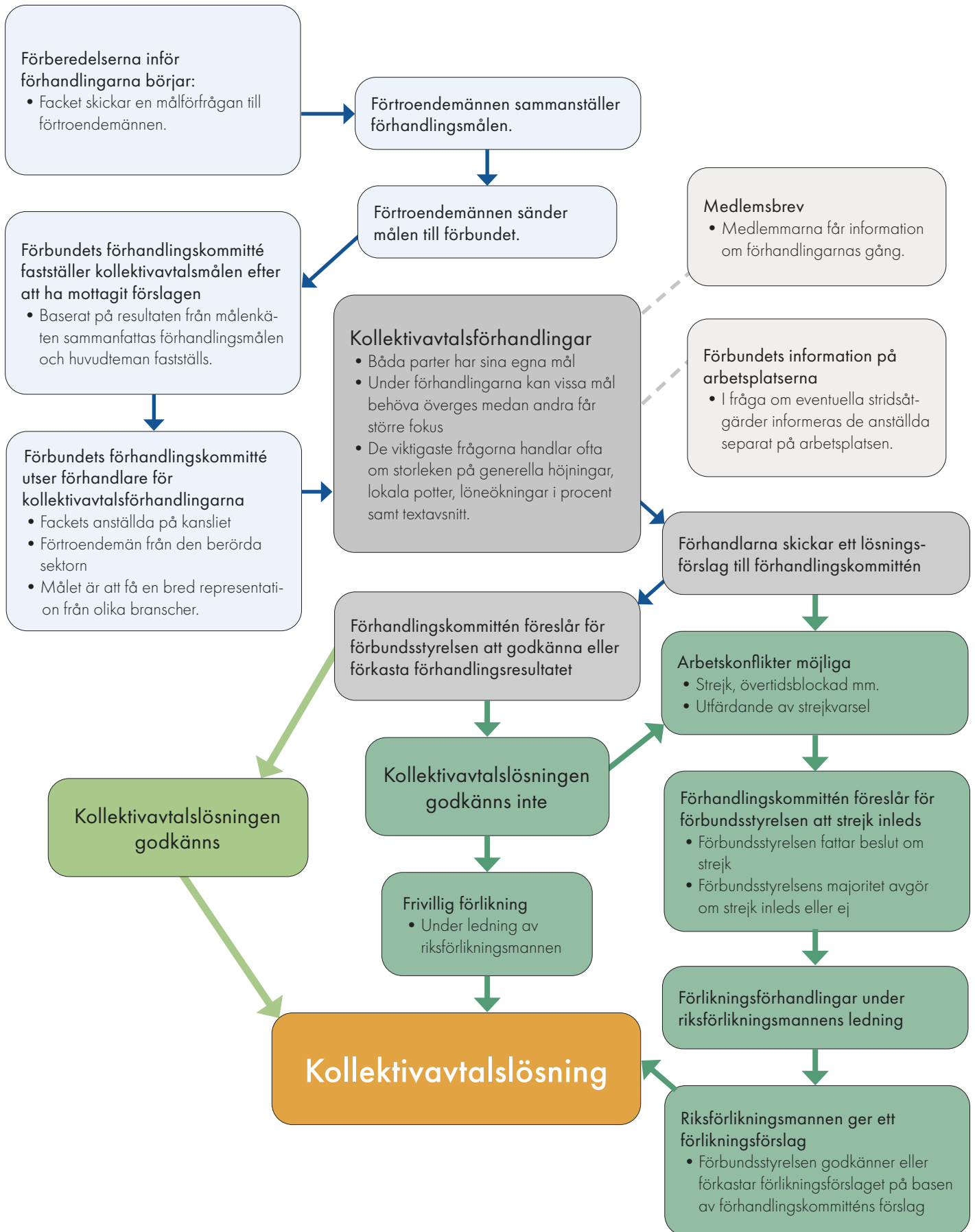
Taina Vallander
Kirjoittaja on STTK:n yhteiskuntavaikuttamisesta vastaava johtaja.



Työehtosopimusneuvottelut PÄHKINÄNKUORESSA



Kollektivavtalsförhandlingar I ETT NÖTSKAL



Työturvallisuusrikos:

Kiinnittämättömän betonielementin kaatuminen oli seurausta työnantajan puutteellisesta riskiarvioinnista

Kyseisessä tapauksessa pyöräkuormaaja oli työntänyt jäätyneitä pahvikasaa betonielementtiä vasten. Kiinnittämättömän betonielementti kaatui ja töytäisi työntekijää. Tapaturman jälkeen betonielementti oli kiinnitetty.

Jätteen ja romun tukkukaupan alalla toimiva yritys, yrityksen toimitusjohtaja sekä tapahtumapaikkana olleesta tuotantotilasta sekä betonielementeistä vastuussa ollut saman toimialan yrityksen tuotantojohtaja saivat syytteen työturvallisuusrikoksesta. Vastaajat kiistivät oikeudessa syyllisyytensä ja vaativat syytteiden hylkäämistä.

Työnantajalla on velvollisuus selvittää huolellisesti sekä arvioida työssä esiintyviä riskitekijöitä. Havaittuihin riskitekijöihin tulee myös puuttua tarvittavin järjestelyin. Käräjäoikeuden mukaan kyseisessä tapauksessa vastaajat eivät olleet riittävällä tavalla arvioineet ja tunnistaneet työhön liittyviä riskitekijöitä. Elementin kaatuminen olisi voitu estää kiinnityksin. Tapaukses-

sa ei ollut myöskään kyse siitä, että työntekijä olisi itse omalla toiminnallaan aiheuttanut tapaturman, eikä kyse ollut myöskään ennalta arvaamattomasta ja poikkeuksellisesta tapaturmasta.

Näin ollen Etelä-Pohjanmaan käräjäoikeus tuomitsi jätteen ja romun tukkukaupan alalla toimivan eteläpohjalaisen yrityksen työturvallisuusrikoksesta 850 euron yhteisösakkoon ja yrityksen toimitusjohtajan 25 päiväsakon sakkorangaistukseen. Lisäksi käräjäoikeus tuomitsi työturvallisuusrikoksesta tapahtumapaikkana olleesta tuotantotilasta sekä betonielementeistä vastuussa olleen saman toimialan yrityksen tuotantojohtajan 25 päiväsakon sakkorangaistukseen. Tuomio annettiin 4.6.2024 ja sen on lainvoimainen.

Etelä-Pohjanmaan käräjäoikeuden tuomio 4.6.2024, asianumero R 24/141. Tuomio on lainvoimainen

Hovioikeuden tuomio (ei lainvoimainen):

Irtisanominen taloudellisilla ja tuotannollisilla perusteilla

ASIAN KÄSITTELY KÄRÄJÄOIKEUDESSA

Asiassa oli kysymys siitä, oliko työnantajalla ollut laillinen peruste irtisanoa työntekijä taloudellisilla ja tuotannollisilla perusteilla. Kantajan mukaan irtisanomiselle ei ollut laillista perustetta muun muassa siksi, että kantajan työtehtäviin oli kuulunut myös muita kuin yhteistoimintaneuvotteluiden kohteena olleita ajojärjestelijän tehtäviä.

Käräjäoikeuden mukaan kantajan irtisanominen olisi ollut vältettävissä tämän työtehtäviä muokkaamalla. Yhtiön väite siitä, että kantaja ei terveystilansa vuoksi olisi ollut kykenevä linja-autonkuljettajaksi, ei ollut saanut tukea asiassa esitetystä näytöstä. Käräjäoikeuden mukaan asiassa oli jäänyt näytämättä, että yhtiössä tarjolla ollut työ olisi työsopimuslain 7 luvun 3 §:ssä tarkoitetulla tavalla vähentynyt olennaisesti ja pysyvästi. Kantajan työsopimuksen päättämiseen ei näin ollen ollut ollut laillista perustetta.

Käräjäoikeus määräsi yhtiön korvaamaan kantajalle korvauksena työsuhteen perusteettomasta päättämisestä 6 kuukauden palkkaa vastaavan määrän.

ASIAN KÄSITTELY HOVIOIKEUDESSA

Yhtiö valitti asiassa hovioikeuteen. Itä-Suomen hovioikeuden mukaan esitetty selvitys ei antanut aihetta päätyä asiassa miltei osin muuhun lopputulokseen kuin mihin käräjäoikeus oli päättänyt ja hylkäsi yhtiön valituksen.

Itä-Suomen hovioikeus 27.8.2024 (vailla lainvoimaa)
Tuomio Nro 385
Diaarinumero S 23/1065
Ratkaisu, johon on haettu muutosta
Pohjois-Savon käräjäoikeus 27.9.2023 nro 23/1301

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**

Hallituksen esitys paikallisen sopimisen edistämiseksi eduskuntaan

Uudistuksen myötä paikallinen sopiminen olisi mahdollista riippumatta siitä, kuuluuko yritys työnantajaliittoon tai millainen työntekijöiden edustus yrityksessä on. Hallitus esittää, että muutokset tulisivat pääosin voimaan 1. tammikuuta 2025.

Paikallisen sopimisen lisääminen on yksi hallituksen uudistusita, joilla kehitetään Suomen työmarkkinoita joustavampaan suuntaan. Hallitus antoi esityksen eduskunnalle torstaina 5.9.2024.

Yrityskohtaisella työehtosopimuksella voisi sopia laista poiketen

Työlainsäädännön useista säännöksistä on mahdollista nykyisin poiketa valtakunnallisten työnantaja- ja työntekijäyhdistysten välisellä työehtosopimuksella. Jatkossa vastaava sopimismahdollisuus liittyisi myös yrityskohtaisiin työehtosopimuksiin. Lisäksi työntekijäpuolta edustavana sopijapuolena voisi jatkossa olla myös valtakunnallisen työntekijäyhdistyksen jäsenyhdistys.

Työlainsäädännön pakottavilla säännöksillä turvattaisiin jatkossakin työsuhteiden olennaisimmat vähimmäisehdot.

Keltaiset työehtosopimukset estettäisiin

Sopimismahdollisuuksien laajentuessa on tarpeen estää niin sanotut keltaiset työehtosopimukset eli varmistaa, että sopijapuolena oleva työntekijäyhdistys edustaa aidosti työntekijöitä. Jatkossa työntekijäyhdistyksen tarkoitusta arvioitaessa olisi huomioitava yhdistyksen muodollisen tarkoituksen lisäksi yhdistyksen tosiasialliset päämäärät ja toiminta.

Yleissitovuuskenttää koskevat paikallisen sopimisen kiellot poistettaisiin

Nykyisin laissa estetään yleissitovaa työehtosopimusta noudattavaa työnantajaa tekemästä paikallisia sopimuksia, joilla poikettaisiin tietyistä työlakien säännöksistä, vaikka työehtosopimus

sen mahdollistaisi. Mahdollisuuteen tehdä paikallisia sopimuksia yleissitovuuskentässä liittyy muutoinkin epävarmuutta.

Uudistuksen myötä paikallisen sopimisen kiellot poistettaisiin, ja laissa säädettäisiin nimenomaisesti mahdollisuudesta tehdä myös yleissitovuuskentässä paikallisia sopimuksia.

Samalla lisättäisiin yleissitovuuskentässä tehtävien paikallisten sopimusten valvontaa. Henkilöstön edustajan kanssa tehty paikallinen sopimus tulisi toimittaa työsuojeluviranomaiselle, ja velvollisuuden laiminlyönnistä voitaisiin määrätä laiminlyöntimaksu.

Luottamusmiehen puuttuminen ei estäisi paikallista sopimista

Lähtökohtaisesti paikallisen sopimisen osapuolet määräytyisivät jatkossakin työehtosopimuksen mukaan. Jos työehtosopimuksessa edellytetään paikallisen sopimisen osapuoleksi luottamusmiestä ja sellainen on valittu, paikallinen sopimus tehtäisiin jatkossakin tämän kanssa.

Uudistuksen myötä työehtosopimuksen osapuolet voisivat määrittää vaihtoehtoisen menettelytavan sopimuksen tekemiselle, jos luottamusmiestä ei ole valittu. Jos vaihtoehtoista toteutustapaa ei ole luotu, viimesijassa paikallinen sopimus voitaisiin tehdä luottamusvaltuutetun kanssa.

Luottamusvaltuutetun valmiuksia paikalliseen sopimiseen parannettaisiin

Uudistuksella parannettaisiin luottamusvaltuutetun valmiuksia paikalliseen sopimiseen. Jos luottamusvaltuutettu toimisi henkilöstön edustajana paikallisia sopimuksia tehtäessä, työnantajan olisi edistettävä tämän valmiuksia, jotka liittyvät osaamiseen ja työpaikan toimintaympäristön tuntemukseen. ■

Lähteet: Finlex, Edilex

Voit ostaa lehteen
ILMOITUSTILAA
yrityksellesi

lähettämällä sähköpostia osoitteeseen
riku.muurinen@konepaallystoliitto.fi

Voima Käyttö
Kraft & Drift

E.T. Kuisma Oy

- öljysäiliöiden puhdistus- ja tarkastus
- öljynsiirrot
- säiliöiden käytöstäpoistot

☎ 0400 735 638



www.etkuisma.fi

myynti@etkuisma.fi



Energiateollisuuden työmarkkinaseminaari

pidettiin 19.–20.9.2024
Crowne Plaza Helsinki-Hesperia

Energiateollisuuden työmarkkinaseminaari tarjosi tilaisuuden kuulla alan asiantuntijoiden puheenvuoroja. Ensimmäisenä päivänä Energiateollisuus ry:n johtaja Timo Yli-Koivisto puhui ajankohtaisista asioista työmarkkinoilla sekä korosti, että suhteet TES neuvotteluosapuoliin ovat hyvät. Tämän jälkeen työministeri Arto Satonen puhui työelämän uudistamisen tarpeista ja tavoitteista, minkä lisäksi Danske Bankin pääanalytiikko Minna Kuusiston puhui aiheesta, "Maailmantalous elpyy, Suomi kiihdyttää hitaasti – mistä uusi vaihde kasvuun?"

Konepäällystöliiton Riku Muurinen puhui aiheesta Tekniikan kehitys ja työehtosopimukset. Muurinen lähti esityksessään liiton historiasta ja teollisista vallankumouksista, sekä siitä miten työehtosopimukset ovat kehittyneet ja tulevat myös jatkossa kehittymään tekniikan sekä teknologian kehityksessä.

Konepäällystöliiton luottamusmiehet Petteri Vainio (Kotkan Energia Oy) ja Vesa Tamminen (Helen Oy) osallistuivat tilaisuuteen. Tilaisuus oli Vainion ja Tammisen mielestä onnistunut. ■

Teksti ja kuva Riku Muurinen

Energibranschens arbetsmarknadsseminarium

hölls den 19–20 september 2024
på Crowne Plaza Helsinki-Hesperia

Arbetsmarknadsseminariet inom energibranschen erbjöd möjligheter att höra tal från experter inom området. Den första dagen talade ET-chefen Timo Yli-Koivisto om aktuella frågor gällande arbetsmarknaden och betonade att relationerna till förhandlingsparterna inom kollektivavtalsbranschen är goda. Efter detta talade arbetsmarknadsminister Arto Satonen om behoven och målen med att reformera arbetslivet. Utöver dessa talade Danske Banks chefsanalytiker Minna Kuusisto om "Den globala ekonomin återhämtar sig, Finland accelererar långsamt – var hitta den nya växeln för tillväxt?"

Riku Muurinen från Maskinbefälsförbundet talade om Teknikutveckling och kollektivavtal. I sin presentation utgick Muurinen från förbundets historia och industriella revolutioner, samt hur kollektivavtalen har utvecklats och kommer att fortsätta utvecklas i framtiden i takt med att tekniken och teknologin utvecklas.

Maskinbefälsförbundets förtroendemannarepresentanter Petteri Vainio (Kotkan Energia Oy) och Vesa Tamminen (Helen Oy) deltog i evenemanget. Enligt Vainio och Tamminen var arrangemanget lyckat. ■

Översättning Ann-Katrin Viertola

Pohjoismaiden Konemestariyhdistysten syyskokous pidettiin elokuussa

Pohjoismaiden Konemestariyhdistysten syyskokous pidettiin 20.–21.9.2024 Islannin Reykjavíkissa. Kokouksessa pääasioina olivat muun muassa se, että NMF ei tee kompromisseja laadusta ja turvallisuudesta. Suomen Konepäällystöliitosta kokouksessa mukana olivat Riku Muurinen ja Pasi Korhonen

Nordiska Maskinbefälsfederationen av 1919 avholdt sitt sekretariatsmøte 20.–21. august 2024 på Island, hvor "Human competence as the key for a SAFE implementation of new technologies, environmental protection, health and security" var utgangspunkt for landrapportutveksling på sikkerhet, kompetansebehov og styrking av den nordiske tekniske profesjon. Riku Muurinen och Pasi Korhonen från Finlands Maskinbefälsförbund var på plats.

The NMF does not compromise on quality and safety

The high Nordic standards in the field of marine engineering are under increasing pressure, both in terms of the quality of education, personnel requirements, certifications, and other conditions in the marine engineers' traditional and new workplaces.

The reason for this is an enormous and steadily increasing demand, but the NMF firmly rejects lowering the high standards, as the consequence of doing so would be reduced safety. This clear message was conveyed at the meeting in Reykjavík. It has never been more important than now to raise the professional banners and maintain the high standards and proud traditions that characterize the field of marine engineering in the Nordic countries.

Such was the main message at the recently held semi-annual meeting of the NMF (Nordic Engineer Officers' Federation) – the union of Nordic marine engineer associations. This time, the meeting was held in Reykjavík, Iceland.

It is the high demand for marine engineers, both on land and at sea, that has the Nordic



trade unions sounding the alarm because it is a fact that the private sector – both maritime and land-based – state and municipal utility companies as well as other public workplaces are fighting as never before for the high competences that marine engineers possess.

The demand is enormous worldwide, and there is no sign that it will decrease in the foreseeable future – on the contrary, the demand will likely increase at an even faster pace in the coming years with the green energy transition, which is a high political priority in all the Nor-

dic countries and in large parts of the rest of the Western world.

This is something to be celebrated in the field of marine engineering, but there is also a downside. The increasing demand is putting the high standards in our part of the world in general and in the Nordic region in particular under pressure. For example, there could be pressure from political authorities to establish less demanding educational programs and attempts to make it easier to obtain exceptions from existing laws and regulations. ■

Yrityskohtaisten tes-neuvottelujen sujumisesta melko myönteisiä arvioita neuvottelijoilta

Yrityskohtaiset työehtosopimusneuvottelut metsäteollisuudessa ja tietotalalla olivat neuvottelijoiden enemmistön mukaan myönteinen kokemus. Sekä työnantajan että työntekijöiden edustajat kokivat saaneensa tavoitteitaan läpi. Kuitenkin lähes neljäsosalle neuvottelijoista kokemus oli kielteinen, ja luottamusmiehistä joka viides kertoi työnantajan painostaneen heitä. Metsäteollisuudessa ongelmia koettiin enemmän kuin tietotalalla.

Teollisuuden palkansaajien raportti ”Yrityskohtaiset työehtosopimukset. Selvitys neuvotteluista metsäteollisuudessa ja tietotalalla” analysoi sitä, miten tes-neuvottelut koettiin metsäteollisuuden ja tietotalan yrityksissä. Toimialoilla yleissitovuus on lakannut, minkä jälkeen yrityskohtaisia työehtosopimuksia on neuvoteltu runsaasti. Kyselytutkimukseen perustuvassa raportissa vastaajina olivat neuvotteluihin osallistujat sekä työnantajien että työntekijöiden puolelta.

62 % näki neuvottelukokemuksen olleen vähintään jokseenkin myönteinen, ja luottamusmiehistä näin vastasi hieman useampi (64 %) kuin työnantajan edustajista (59 %). 23 % piti neuvottelukokemusta kielteisenä. Alojen välillä oli selvä ero: tietotalalla jopa 86 % kertoi myönteisestä kokemuksesta, metsäteollisuudessa 57 %.

Neuvottelutulokseen oli ainakin jokseenkin tyytyväisiä 75 % vastaajista. 67 % koki saaneensa neuvottelutavoitteitaan läpi jokseenkin tai erittäin hyvin; tietotalalla osuus oli 85 %, metsäteollisuudessa 59 %. Työnantajan edustajien ja luottamusmiesten vastauksissa näihin kysymyksiin ei juuri ollut eroa.

Tietotalan normaalisitova tes ehkä helpotti neuvotteluja yrityksissä

Kyselytutkimuksen toteutti Teollisuuden palkansaajien tilauksesta Aula Research ja tulosten pohjalta raportin kokosi TP:n pääsihteeri, valtiotieteiden tohtori PhD Mer-

ja **Jutilla Roon**. Vastaajia oli yhteensä 126. TP:n tietojen mukaan metsäteollisuudessa ja tietotalalla on yhteensä 163 yrityskohtaista työehtosopimusta.

Raportin tarkoitus on lisätä tietoa ja herättää keskustelua ajankohtaisesta työmarkkinailmiöstä. ”Yrityskohtaisten työehtosopimusten määrän kasvusta huolimatta sopimuksista tai neuvotteluista on vain hajanaista tietoa saatavilla”, kirjoittaa Jutilla Roon.

Aloilla, joita kyselytutkimus koski, ei enää ole yleissitovaa työehtosopimusta. Metsäteollisuudessa syynä on, että työnantajaliitto Metsäteollisuus ry on lopettanut työehtosopimusten solmimisen, eli mitään valtakunnallista sopimusta ei ole. Tietotekniikan palvelualalla eli tietotalalla kyse on siitä, että järjestäytyneiden työnantajien palveluksessa olevien työntekijöiden määrä ei ole tarpeeksi kattava, joten valtakunnallinen työehtosopimus on enää normaalisitova. Alan yritykset voivat kuitenkin halutessaan liittyä siihen tai vaihtoehtoisesti neuvotella oman työehtosopimuksensa.

Tietotalan vastaajat arvioivat neuvottelukokemusta, neuvottelujen ilmapiiriä ja lopputulosta huomattavasti myönteisemmin kuin metsäteollisuuden vastaajat. ”Tietotalalla on voimassa normaalisitova työehtosopimus, ja yrityskohtaiset työehtosopimukset neuvotellaan lähtökohtaisesti sitä paremmaksi. Tämän voi olettaa vaikuttavan neuvotteluihin myönteisesti”, Jutilla Roon tulkitsee.



Yrityksen omien käytäntöjen vahvistaminen nähtiin suurimmaksi hyödyksi

Väittämän ”yrityskohtainen tes vastaa työntekijöiden tarpeita paremmin kuin valtakunnallinen tes” kanssa täysin tai jokseenkin samaa mieltä oli 75 % työnantajan edustajista ja 50 % luottamusmiehistä. Toimialojen luottamusmiehet näkivät asian hyvin eri tavoin: tietotalalla 74 % luottamusmiehistä allekirjoitti väittämän, metsäteollisuudessa vain 32 %.

Yrityskohtaisen työehtosopimuksen hyödyistä merkittävimäksi nähtiin yrityskohtaisten käytäntöjen ja toimintatapojen vahvistaminen. Vaihtoehdon valitsi kaikista vastaajista 42 %. Seuraavaksi tärkeimpinä hyötyinä pidettiin työnantajan ja työntekijöiden yhteisymmärryksen lisäämistä (39 %) ja sitä, että työnantajilla on mahdollisuus houkutella työntekijöitä muita yrityksiä paremmilla työehdoilla (30 %).

Suurimmista riskeistä kysyttäessä 49 % vastaajista mainitsi sopimisen vaativan paljon tietoa sekä osaamista mm. juridiikasta. Lisäksi neuvottelemisen on työlästä, vie aikaa ja aiheuttaa kustannuksia (39 %) ja voi johtaa työehtojen eriytymiseen työpaikkojen välillä (33 %).

Kaikista vastaajista 23 % kertoi, että oma työehtosopimus oli aiheuttanut yrityksessä tulkintaerimielisyyksiä. Noin kaksi kolmasosaa sanoi ratkaisun löytyneen paikallisesti. 22 % mainitsi liittojen avun olleen tarpeen ja 15 % ilmoitti, että erimielisyyksiä ei ollut ratkaistu.

Luottamusmiehet: liiton apu erittäin tärkeää

Vaikka suurin osa neuvotteluista on yrityksissä sujunut hyvässä hengessä ja johtanut molempia osapuolia tyydyttäviin tuloksiin, kuva ei ole särötön.

Luottamusmiehistä 21 % koki painostusta työnantajan taholta. 36 % katsoi, että työnantaja pyrki neuvotteluissa saamaan työehtoihin heikennyksiä, ja metsäteollisuuden luottamusmiehistä tätä mieltä oli enemmistö. Palkka, työajat ja arkipyhät mainittiin yleisimpinä heikennyskohteina.

Myös osa työnantajista suhtautuu skeptisesti yrityskohtaisiin työehtosopimuksiin. Kysyttäessä, mitä hyötyä omasta työehtosopimuksesta oli yritykselle, 34 % työnantajista vastasi, etteivät he nähneet hyötyä valtakunnalliseen työehtosopimukseen verrattuna. Samansuuruinen osuus oli vähintään jokseenkin samaa mieltä väittämästä, jonka mukaan neuvotteluissa kului liikaa aikaa muihin kuin yrityksen ydintehtäviin.

Ammattiliiton edustajien osallistuminen neuvotteluihin oli luottamusmiehille ensiarvoista. 88 % piti sitä erittäin tärkeänä. Kyselyn avovastauksissa korostui liittojen juridinen osaaminen sekä liitolta saatava tuki. ”Liiton osallistuminen neuvotteluihin on ehdoton edellytys” ja ”Yksin en olisi osannut” olivat tyypillisiä luottamusmiesten avovastauksia.

Erityisryhmä vastaajien joukossa olivat ammattiliittojen työntekijät. He osallistuivat neuvotteluihin useassa eri yrityksessä, ja monella oli kokemusta myös valtakunnallisista tes-neuvotteluista. He koki-

vat yrityskohtaiset neuvottelut usein samojen asioiden toistamisena ja arvioivat yritysten työehtosopimusten olevan sisällöltään pitkälti samanlaisia keskenään. Vastapuolen osaamista liittojen työntekijät pitivät heikkona, joskin yrityksissä neuvottelujen sanottiin olevan avoimempia ja keskustelempia kuin valtakunnallisella tasolla.

Seurauksia työmarkkinajärjestelmälle arvioitava tasapainoisesti

Petteri Orpon (kok) hallitus suhtautuu yrityskohtaisiin työehtosopimuksiin suopeasti. Hallitusohjelman kirjausten mukaan työlain-säädännön vähimmäistasosta poikkeaminen tulisi mahdolliseksi myös yrityskohtaisilla työehtosopimuksilla, kun se tähän mennessä on ollut mahdollista vain valtakunnallisella työehtosopimuksella, jonka ovat solmineet työntekijöitä edustava ammattiliitto ja työnantajaliitto.

TP:n raportti kiinnittää huomiota siihen, että hallitus on arvioinut yrityskohtaisten työehtosopimusten lisäämisen johtavan vain positiivisiin vaikutuksiin, mutta mahdolliset uhat on sivuutettu täysin eikä niihin ole varauduttu. Kehityksen yksi seuraus saattaa esimerkiksi olla, että jos yleissitovuus häviää monelta alalta, Suomeen tulee iso joukko palkansaajia, joihin ei sovelleta työehtosopimusta ollenkaan.

”Mitkä ovat vaikutukset ~ yleissitovuudelle, työehtojen vähimmäistasolle ja palkoille? Entä palkkakoordinaatiolle? Tai työrauhalle ja sovittelujärjestelmälle?” kysyy Merja Jutila Roon. Raportin johtopäätöksissä toivotaan, että suomalaista työmarkkinajärjestelmää kehitetään vastuullisesti huomioiden kokonaisuus ja kaikki osapuolet. ■

Mikko Nikula

Varaudu ja turvaa huomina

Toimiva kalusto ja sujuva logistiikka ovat avain toiminnan jatkumiseen, kun jotain yllättävää tapahtuu.

Kun haluat varmistaa, ettei toimintasi keskeydy tiukassakaan paikassa, valitse Millog. Meiltä saat apua kunnossapitoon ja logistiikkaan, varautumissuunnitteluun sekä laitteiden ja järjestelmien toimintakyvyn varmistamiseen – niin fyysisessä kuin virtuaalisessakin maailmassa.

→ MILLOG.FI

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.

Merenkulun turvallisuuspalkinto Sea Sunday 2024



Merenkulun turvallisuuspalkinto Sea Sunday jaettiin syyskuussa 25. kerran.

Merenkulun turvallisuuspalkinto Sea Sunday 2024 on luovutettu Helsingin kaupungin pelastuslaitoksen ja Varsinais-Suomen pelastuslaitoksen MIRG-toiminnalle (Maritime Incident Response Group). Palkinnon luovutti liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne, joka puheessaan kiitti ryhmää saumattomasta ja hyvästä yhteistyöstä. Palkinnon ottivat vastaan yksikön päällikkö Jari Korkiamäki, apulaispalopäällikkö Toni Kannikoski ja ylipalomies Jukka Sorjonen Helsingin kaupungin pelastuslaitokselta sekä pelastuspäällikkö Juha Virto, aluepalopäällikkö Sebastian Holm, ruiskumestari Viljami Lehtonen ja vanhempi pelastaja Eljas Pulkkinen Varsinais-Suomen pelastuslaitokselta.

Palkinto on huomionosoitus, jota symbolisoi palkinnon saajalle annettava esine. Esine on 36 cm korkea pronssivalu Emil Cedercreutzin Ruorimies-veistoksesta, jonka kipsimalli löytyi Cedercreutzin museosta Harjavallasta.

Alkuperäinen Ruorimies-veistos on pystytetty Maarianhaminaan Mereen hukkuneiden muistomerkiksi vuonna 1933, jolloin maanviljelysneuvos Eliel Sundström hankki veistoksen Cedercreutzilta ja lahjoitti sen Maarianhaminan kaupungille kunnioittaakseen merikapteeni-isäänsä ja muiden meren syliin jääneiden merimiesten muistoa. Veistos on omistettu ahvenanmaalaisille, jotka ovat löytäneet hautansa merestä. ■

Teksti: Merimieskirikko

Sjösäkerhetspriset Sea Sunday delades ut i september för 25:e gången.

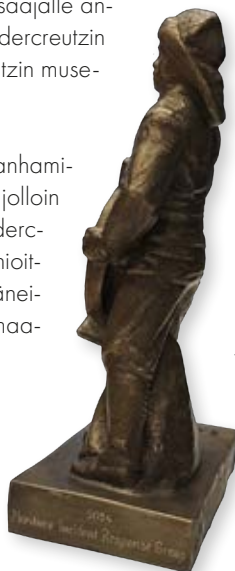
Sjösäkerhetspriset Sea Sunday 2024 har tilldelats MIRG-insatsen (Maritime Incident Response Group) vid Helsingfors stads räddningsverk och Egentliga Finlands räddningsverk. Priset överlämnades av transport- och kommunikationsminister Lulu Ranne, som i sitt tal tackade gruppen för smidigt och gott samarbete. Priset togs emot av enhetschef Jari Korkiamäki, biträdande brandchef Toni Kannikoski och chefsbrandman Jukka Sorjonen från Helsingfors stads räddningsverk samt räddningschef Juha Virto, regionbrandchef Sebastian Holm, sprutmästare Viljami Lehtonen och äldre räddningsman Eljas Pulkkinen från Egentliga Finlands räddningsverk.

En utmärkelse är ett tecken på uppmärksamhet, som symboliserar av ett föremål som ges till mottagaren av priset. Föremålet är en 36 cm hög bronsavgjutning av Emil Cedercreutz Rorsman-skulptur, vars gipsmodell hittades på Cedercreutz museet i Harjavalta.

Den ursprungliga rorsmansskulpturen restes 1933 i Mariehamn som ett minnesmärke över de som drunknat, då lantbruksrådgivaren Eliel Sundström förvärvade skulpturen av Cedercreutz och skänkte den till Mariehamns stad för att hedra minnet av sin far som var sjökaptan och andra sjömän som lämnade i havets famn. Skulpturen är tillägnad de ålänningar som hittat sina gravar i havet. ■

Teksti ja kuva Ann-Katrin Viertola

Lähteet: Sjömanskyrkan



"Ruorimies-veistos"

"Rorsman skulpturen"

Opiskelijat olivat tutustumassa liiton toimintaan syyskuussa

Merkkari Ry, Kotkan Merenkulkuopiston Oppilaskunta ry:n hallituksen jäsenet: Juho Kauppinen, Veikko Kotajärvi, Saku Grommi, Emilia Järvinen, Tuulia Turunen, Nicke Nylund, Aura Sirviö ja Mari Hukkanen, olivat tutustumassa STTK:n, Suomen Konepäällystöliiton ja Suomen Laivanpäällystöliiton toimintaan Helsingissä 10.9.2024. Liiton toimistosta tilaisuuteen osallistuivat Riku Muurinen ja Ida Eloranta.

Suurin osa opiskelijoista oli kone- ja sähköpuolen opiskelijoita, minkä lisäksi mukana oli myös kansipäällystöpö opiskelijoita.

Päivä alkoi STTK:n tiloissa, jossa STTK:n puheenjohtaja Antti Palola kertoi muun muassa keskusjärjestön toiminnasta. Tämän jälkeen Konepäällystöliiton Riku Muurinen kertoi liiton toiminnasta. Työntäjän puheenvuoron piti Suomen Varustamot ry:n juristi Eveliina Kontio.

Iltapäivällä opiskelijat pääsivät tutustumaan Arctican toimintaan. Opiskelijat pääsivät katsomaan muun muassa Jäänmurtaja Polariksen komentosillalle ja konehuoneeseen. Opiskelijoilla oli paljon hyviä ja asiantuntevia kysymyksiä sekä konepäällystön että kansipäällystön tehtävistä. ■



Studerande bekantar sig med förbundets verksamhet.

Styrelseledamöter i Kotka Merenkulkuopiston Oppilaskunta ry: Juho Kauppinen, Veikko Kotajärvi, Saku Grommi, Emilia Järvinen, Tuulia Turunen, Nicke Nylund, Aura Sirviö och Mari Hukkanen fick bekanta sig med verksamheten inom STTK, Finlands Maskinbefälsförening och Finlands Skeppbefälsförbund i Helsingfors den 10 september 2024. Riku Muurinen och Ida Eloranta från förbundets kansli deltog i arrangemanget.

De flesta av eleverna studerar maskin- och elteknik och också däcksbefälsstuderande deltog.

Dagen startade i STTK:s lokaler där STTK:s ordförande Antti Palola bland annat berättade om centralorganisationens verksamhet. Efter detta berättade Riku Muurinen från Maskin-



befälsförbundet om förbundets verksamhet. Arbetsgivarens tal hölls av Rederierna i Finland ry:s jurist Eveliina Kontio.

På eftermiddagen fick eleverna bekanta sig med Arcticas verksamhet. Eleverna fick till exempel se isbrytaren Polaris brygga och maskin-

rum. Eleverna hade många bra och sakkunniga frågor gällande arbetsuppgifterna i maskinrum och på däck. ■

Texti ja kuvat **Riku Muurinen**

STCW-uudistus päivittää koulutusvaatimukset tuleviksi vuosikymmeniksi

Kansainvälisessä merenkulkujärjestö IMOssa (International Maritime Organization) on käynnissä kansainvälisen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevan vuoden 1978 yleissopimuksen eli STCW-yleissopimuksen kokonaistarkastelu ja uudistustyö.

Tarkastelu kohdistuu koko yleissopimukseen ja sen päivitystarpeisiin. Työssä on jo aiemmin tunnistettu 22 erityistä painopistealuetta kuten uudet teknologiat, digitalisaatio, simulaation hyödyntäminen, pätevyysien uusimisen joustavoittaminen, vahdinpito määräykset ja vanhentuneiden osaamisvaatimusten tunnistaminen.

Tällä hetkellä käynnissä on tarkasteluvaihe, jossa tarkoituksena on listata muutostarpeet ja myöhemmin seuraavassa uudistusvaiheessa ratkaistaan se, kuinka yleissopimusta tulee näiltä osin päivittää. Uudistuksen tavoiteaikataulun mukaan STCW-yleissopimukseen tehtävät muutokset hyväksyttäisiin IMOssa syksyllä 2027. Työn laajuus huomioon ottaen tämä voi olla optimistinen arvio.

EU-yhteistyötä sidosryhmien näkökulmat huomioiden

Suomi osallistuu työhön yhdessä EU-maiden kanssa, sillä pääosin koulutus- ja pätevyysasiat kuuluvat EU:n toimivaltaan mikä tarkoittaa sitä, että jäsenvaltiot eivät voi esittää muutoksia yksin. Kuluneen vuoden aikana Traficom on muun muassa toiminut STCW:n vahdinpitolukua erityisesti automaation ja uusien teknologioiden kannalta tarkastelleen EU-kirjeenvaihtoryhmän koordinaattorina ja osallistunut myös muiden ryhmien toimintaan. Suomen kantoja muodostettaessa on tärkeää, että sidosryhmät tuovat omia näkemyksiään esiin, jotta kaikki puolet asioissa tulevat huomioiduksi.

Varsinkin uusien teknologioiden ja vaihtoehtoisten polttoainoiden myötä on todennäköistä, että erityisesti koneosaston merenkulkijoiden koulutusvaatimuksia on tarpeen päivittää. IMOssa ollaankin STCW-uudistustyön rinnalla kehittämässä väliaikaista ohjeistusta uusiin teknologioihin ja vaihtoehtoisiiin polttoaineisiin liittyen toiveena saada tämä valmiiksi jo ennen STCW-uudistusta. Mahdollista on, että väliaikainen ohjeistus myöhemmin siirretään osaksi STCW:n vaatimuksia.

Suomi on pitänyt esillä sitä, että myös koulutuksen kesto on tulee kiinnittää huomiota. Jos päädytään lisäämään koulutusvaatimuksia, jotain täytyisi pystyä myös poistamaan, jotta merenkulkualan koulutus olisi ajalliselta kestoltaan kilpailukykyinen. Tämä ei kuitenkaan tule olemaan helppo tehtävä.

Lisäpätevyystodistukset tarvitaan laivalla työskentelyä varten

Suomalaisilta merenkulkijoilta on saatu palautetta, että lisäpätevyystodistukset olisivat tarpeettomia, eikä sellaisia olisi käytössä muualla kuin Suomessa ja maailmalla hyväksyttäisiin laivalla työskentelemiseen pelkät kurssitodistukset. Näin asia ei kuitenkaan STCW:n mukaan ole, sillä yleissopimuksessa on eritelty mistä koulutuksista riittää pelkkä kurssitodistus (documentary evidence) ja milloin koulutuksen suorittaminen tulee osoittaa lisäpätevyystodistuksella (Certificate of Proficiency).

Kurssitodistus riittää ainoastaan STCW:n V-luvun mukaisista matkustaja-aluskoulutuksista eli esimerkiksi STCW-säännösten A-V/2.3 säännön mukaisesta väkijoukkojen hallintaa koskevasta koulutuksesta. Sen sijaan VI-luvun mukaisista hätätilanne- ja turvallisuuskoulutuksista, kuten esim. Basic Trainingista tai päällystön palokoulutuksesta taas tulee olla lisäpätevyystodistus.

Suomessa VI-luvun mukaiset hätätilannekoulutukset päädyttiin yhdistämään yhteen todistukseen eli yhdistettyyn lisäpätevyystodistukseen. Järjestelyn tarkoituksena on antaa merenkulkijalle mahdollisuus käydä kertauskoulutukset joustavasti, milloin hänelle itselleen sopii ja uusia varsinainen yhdistetty lisäpätevyystodistus viiden vuoden välein, yhdellä maksulla. Monissa maissa taas on päädytty myöntämään jokainen lisäpätevyys omalla erillisellä todistuksella.

Suomen järjestelmä yhdistettyine lisäpätevyystodistuksineen täyttää STCW:n vaatimuksen siitä, että merenkulkuviranomainen viiden vuoden välein varmistuu lisäpätevyystodistuksen sisältämien kurssien kertauskoulutusten käymisestä. Samalla merenkulkijan ja työnantajan vastuulla on kuitenkin huolehtia, että kertauskurssit käydään viiden vuoden välein, vaikka itse yhdistetty lisäpätevyystodistus olisikin yhä voimassa koulutuksen voimassaolon päättyessä.

Käsitys siitä, että lisäpätevyystodistuksia ei olisi muualla, saattaa juontaa juurensa siihen, että joidenkin lisäpätevyysien osalta STCW antaa mahdollisuuden delegoida lisäpätevyystodistuksen myöntämisen koulutuksen järjestäjälle. Tämä olisi kuitenkin vaatinut mm. sellaisia investointeja tietojärjestelmiin, joihin aikanaan ei ollut valmiutta. Osa lisäpätevyysistä voidaan STCW:n mukaan myös yhdistää varsinaiseen pätevyyskirjaan. Suomessa kuitenkin haluttiin säilyttää mahdollisuus uusien pätevyyskirjat (kuten esimerkiksi konemestarin kirja) ilman lisäpätevyysien kertauskurssien käymistä kotimaanliikennettä varten.

Digitalisaatio sähköistää pätevyyskirjat tulevaisuudessa

Tulevaisuudessa sähköiset pätevyyskirjat yleistyvät ja parhaillaan Euroopan meriturvallisuusvirasto EMSA kehittää yhteistä alustaa sähköisille pätevyyskirjoille. Sähköisten pätevyysien myötä tarve lisäpätevyysien yhdistämiselle yhteen asiakirjaan putoaisi pois, kun yksittäinen todistus voitaisiin myöntää ja saada perille merenkulkijalle nopeammin ja joustavammin, käytännössä välittömästi. Traficom seuraa mielenkiinnolla sähköisten pätevyysien kehitystyötä ja toivottavasti tulevaisuudessa pääsisimme itsekin niihin siirtymään. ■

Santeri Lunkka

Johtava asiantuntija

Merenkulun pätevyudet, rekisterit ja veneily

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom



Vartiolaiva Turvalla työskentely on mielenkiintoista ja monipuolista

Konepäällysteliiton toimiston työntekijät Pasi Korhonen ja Ida Eloranta pääsivät syyskuussa tutustumaan liiton Suomenlahden merivartioston luottamusmiehen Antti Rautamaan sekä Rajavartiolaitoksen varapäällystämiesmiehen ja Rajavartiolaitoksen esikunnan luottamusmiehen Topi Lahikaisen johdolla Vartiolaiva Turvaan ja konemiestön työskentelyyn aluksella. Paikalla oli myös aluksen konepäällikkö Veli Saarinen.

Turva oli vierailun aikaan telakalla 10 vuotisen taipaleensa johdosta. Telakalla alukseen asennetaan uutta tekniikkaa, tehdään tarvittavia korjauksia sekä uusitaan maalipintoja. 96 metriä pitkä alus näyttää 300 m pitkässä hallissa pieneltä, mutta kun alusta pääsee poikkeuksellisesti tarkastelemaan myös alta päin, käsittää sen valtavan koon. Katettu telakka-allas helpottaa laivan ulkopuolisia maalauks- ja muita huoltotöitä, kun säätilat eivät vaikuta töiden kulkuun.

Vartiolaiva Turvan suunnitteluprosessin ensimmäiset vaiheet ajoittuvat jo vuoteen 2008, vaikka varsinainen suunnittelutyö lähitikin käyntiin vasta vuonna 2012. Alus rakennettiin STX Finlandin Rauman telakalla ja luovutus Rajavartiolaitokselle oli 8.5.2014. Ensi keväänä eläköityvä konepäällikkö Veli Saarinen on ollut mukana suunnittelusta alkaen. Aluksen suunnittelussa otettiin aikanaan huomioon laajasti ja kattavasti Rajavartiolaitoksen eri osat alueet pitkälle tulevaisuuteen. Veli Saarisen mukaan aluksen valtava kapasiteetti on myös osoittautunut ajan saatossa tarpeelliseksi.

Vartiolaiva on kirjaimellisesti monitoimialus: sen tehtäväkenttään kuuluu rajavalvonta, meripelastus, vedenalaistoiminta, öljyn- ja kemikaalintorjunta, hätähinaus, johtamis- ja vaikuttamispaikka merellisiin erityistilanteisiin, merentutkimus ja ilmailutoiminta. Eri järjestelmien, koneistojen ja laitteiden määrä on vierailijan silmissä päätä huimaava.

Aluksessa on neljä dual fuel -moottoria, jotka voivat käyttää sekä lng-kaasua että dieseliä, kaksi ohjainpotkuria ja peräsinpotkuri. Alukselta löytyy myös sukelluskello, painekammio ja sukellusrobotti. Sukellustehtävissä auttaa *dynamic positioning* -järjestelmä, joka pitää aluksen tarkasti paikallaan ilman ankkuroitumista.

Vierailijalle käy hyvin pian selväksi, että työskentely Vartiolaiva Turvalla on haastavaa ja omaksuttavaa tietoa on paljon. Antti Rautamaan, Topi Lahikaisen ja Veli Saarisen mukaan haastavuus ja opittavien asioiden määrä tekee työstä myös mielenkiintoista. Pelkästään lähtöön valmistautuminen vie yhdeltä konemestarilta 45 minuuttia.

Miehistöä aluksella on tilanteesta riippuen 12 - 20 henkilöä. Konemiehistöä aluksella on kerrallaan konepäällikkö, 1. konemestari, kahdesta kolmeen 2. konemestaria sekä yhdestä kahteen konemiestä. Aluksen miehistöön kuuluu myös 1. sähkömestari, järjestelmäpuseeri sekä laivasähkömies.

Työtunnit aluksella ajoittuvat pääasiallisesti aamukahdeksan ja iltaseitsemän välille. Yöt vietetään pääsääntöisesti ankurissa, jolloin mahdolliset konehälytykset tulevat yövahdissa olevalle konemestarille hyttiin. Konevahdin kesto on kolme tai neljä tuntia, konemiehistön määrästä riippuen. Säätölojen salliessa konevalvomo voi olla myös miehittämätön, mutta esimerkiksi vaikeissa sääolosuhteissa tai saaristossa konevalvomo on miehitetty. Muuten konemiehistön työaika kuluu pääasiassa korjauksiin, huoltoon, ylläpitoon sekä harjoitteluun. Töihin kuuluu olennaisena osana myös meriturvallisuuteen liittyvät harjoitukset sekä osallistuminen Rajavartiolaitoksen tehtäviin. Konemiehistö on osa vartiolaivan operatiivista vahvuutta Rajavartiolaitoksen tehtävissä.

Aluksen telakallaolo on tuonut väliaikaisia muutoksia miehistön työtehtäviin: telakoinnin aikana työtehtävät koostuvat telakan työntekijöiden ja alihankkijoiden opastamisesta kohteissa, luukkujen sekä muiden suljettujen tilojen avaamisesta. Myös näihin tehtäviin liittyvä turvallisuuden varmistaminen on hyvin tärkeässä roolissa. Telakallaoloajan miehistö myös valvoo ja tarkastaa töitä. Tarvittaessa käytetään laivan koneita, pumppuja ja muita laitteita, mikäli tehdyt huoltotyöt sitä edellyttävät. Mahdollisuuksien mukaan miehistö pyrkii tekemään myös omalle vastuulleen kuuluvia huoltotöitä.

Kysyttäessä työn parhaista puolista on vastaus ”työkaverit ja vaihteleva sekä haastava työ”. Työn haasteista nousee esiin vartiolaivan suuri määrä tekniikkaa ja järjestelmiä, joiden



hallinta ja operointi oikeilla tavoilla ja turvallisesti tuo työhön oman lisänsä.

Vartiolaiva Turva on selvästi sekä aluksena että työpaikkana hyvin erityislaatuinen. Käynnin aikana nousee useasti esiin myös suomalaisen viranomaistyön ainutlaatuisuus, josta Turva ja sen monialaisuus toimii yhtenä esimerkkinä. Oma todisteensa Turvan erityislaatuudesta on myös siinä, että Rajavartiolaitoksen uusien, vuonna 2025 valmistuvien alusten suunnittelussa on käytetty pohjana juuri Vartiolaiva Turvaa. ■

Ida Eloranta, SKL

Kuvat; laivan kuva: Rajavartiolaitos
muut kuvat: Antti Rautamaa





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**

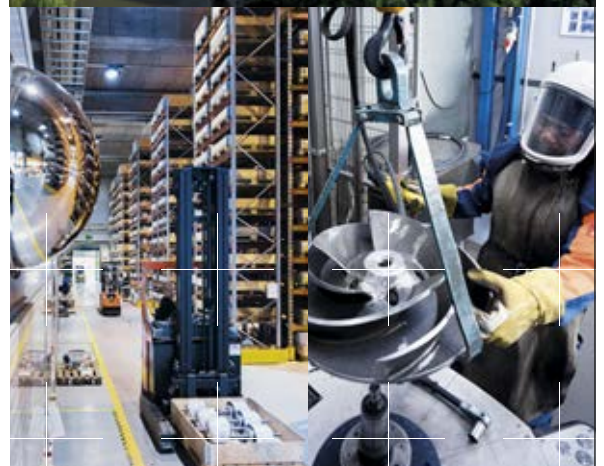
NEAREST RECRUITING STATION

www.godbyshipping.fi

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



Iskän uimamaisteri
onkin jo pakannut
kaikki tärkeimmät
lomaa varten!

Valmiina matkaan!
Joko lähdetään?

Lataa nyt
TaskuTurva-sovellus
mukaan matkaasi

turva.fi/lataa

Tasku
Turva

Hymyile,
olet Turvassa.

Tiesitkö, että yli miljoona suomalaista nauttii matkasta Turvassa?

Konepäällystöliitto on vakuuttanut jäsenensä Turvan matkustajavakuutuksella. Se auttaa, jos reissussa sattuu tai tapahtuu. Reissukaveriksi kannattaa ottaa TaskuTurva. Se on Turvan oma mobiilisovellus, jossa matkavakuutuskortti kulkee kätevästi mukana. TaskuTurvasta löydät myös luotettavan lääkärin yhteystiedot maailmalla. Lisäksi ulkomailla apunasi on 24 h matkahätäpalvelu.

Aloita reissuvalmistelut jo tänään!
Lataa TaskuTurva-sovellus puhelimeesi ja tarkista liittosi tarjoama
vakuutusturva sekä etusi osoitteesta

turva.fi/konepaallystoliitto

Kokenut konepäällikkö tuntee automaation edut ja haasteet laivalla

Ahvenanmaalaisella konepäällikkö Kenneth Lindemanilla on liki kolmen vuosikymmenen kokemus laivojen konehuoneista ja automaation kehityksestä. Konehuoneissa miehistön määrä on viime vuosikymmeninä supistunut.

– Nykyisessä pienessä rahtilaivassa selvitään normaalioloissa kolmella konemiestä, Lindeman toteaa.

Hän muistaa uraltaan toisen ääripään konehuoneesta.

– Vielä 90-luvun lopulla, kun työskentelin tankkilaivassa, oli konepuolella kolme moottorimiestä, kolme konemestaria, konepäällikkö, konekorjaaja ja sähkömies.

Toki riippuen aluksen koosta, miehistöt olivat Lindemanin mukaan ennen suurempia. Automaatio on korvannut laivalla monia konkreettisia työtehtäviä.

– Itse työskentelen nyt pienehköllä aluksella, jossa automatiikka on tärkeä.

Lindeman muistuttaa, että tekninen kehitys on ottanut valtavia edistysaskelia, niin ympäristön, tekniikan kuin automaation näkökulmasta. Uusissa autolautoissa pitkälle kehittynyt automaatio on arkea.

Sähkömiestä kaivataan

Sähkömies ja konekorjausmies eivät nykyisin monella rahtilaivalla kuulu vakiomiestistöön. Molempia kuitenkin kaivataan.

– Joillain laivoilla sähkömies ja korjausmies vuorottelevat laivalla.

Lindeman muistuttaa, että jonkun on pidettävä huolta automatiikasta. Hän toivoisi, että konemiestistössä olisi myös sähkömestari.

– Useimmiten automatiikka toimii hyvin, mutta kun se ei toimi, on paikalla oltava joku, joka korjaa sen.

Pitkään ahvenanmaalaisen Godby Shipping -varustamon laivoilla Karibiassa ja muilla merialueilla työskennellyt Lindeman kertoo, että varustamon ratkaisuna on useammalle laivalle kiertämään palkattu sähkömies, joka saapuu laivalle tarvittaessa.

Haasteita ja ratkaisuja

Lindeman pohtii kuitenkin, että sähkömiehen puuttuminen laivalta on harmillista.

– Automaatiolla on aina jotain tekemistä sähkön kanssa.

Automaation määrä on Lindemanin uran



varrella kasvanut laivoilla. Sen myötä ovat myös monet haasteet lisääntyneet.

– Automaatio itsessään ei ole useinkaan haasteellista, mutta kun miehistöä on vähemmän, on aina vähemmän myös heitä, jotka hallitsevat automaation.

Hän myöntää, että käytännössä on vain löydettävä uudenlaisia ratkaisuja.

– Monesti joudutaan tilaamaan apua maista.

Jos laiva käy usein maissa, löytyy apua periaatteessa helposti. Lindeman selittää, että monilla laivoilla sähköjärjestelmä voi olla erilainen kuin maapuolen järjestelmissä.

– Silloin ei maista tuleva sähkömies välttämättä ymmärrä ongelman laatua.

Hiljainen tieto arvokasta

Automaation vaikutuksesta konemiestistön määrän vähenemiseen laivalla ei Lindeman näe hyvänä kehityksenä.

– Se on väärä suunta. Varsinkin kun se on tapahtunut nopeasti.

Häntä huolestuttaa yleinen osaamisen heikentyminen.

– Uusia osajajia ei löydy riittävästi. Kouluista ei valmistu tarpeeksi ammattilaisia. Monet asiat opitaan parhaiten käytännössä. Ennen kokeneet ammattilaiset saattoivat opettaa nuoria työssä.

Konepäällikkö Kenneth Lindemanille on automaatio laivalla tuttua. Lomajaksoistaan ahvenanmaalainen Lindeman viettää usein suuren osan Espanjassa, toisessa kodissaan. Viime kesän helteissä oli automaatiolla tärkeä rooli sielläkin. –Automaattisen ilmaston ansiosta oli ilma kotona viileää, Lindeman iloitsee.

Lindeman harmittelee, että nykyisin hiljaisen tiedon siirtämiseen vanhemmilta nuoremmille ei ole tilaisuutta. Hän kertoo yllättävän esimerkin alukselta, jossa työskentelee.

– Meillä on Midaksella automaattinen lastihissi. Kun se ei toimi, kaivataan ammattilaisen osaamista. Lastihissin suunnittelijat ovat olleet jo vuosia eläkkeellä. Nuoret eivät ole voineet oppia heiltä hissin toiminnan automatiikkaa tai kuinka ne on rakennettu.

Tilanteeseen löytyi toki ratkaisu.

– Meidän on pitänyt kutsua näitä osajajia eläkkeeltä, että he opettaisivat uusia tekijöitä huoltamaan ja ymmärtämään hissien toimintaa.

Autopilot apuna arjessa

Lindeman myöntää, että automaatio laivalla on usein suuri apu. Kun laivaa lastataan ja puretaan, pitävät healingpumput laivan tasapainossa ja estävät sivuttaisen kallistuman.

– Jos automaattista pumppua ei olisi, pitäisi yhden ihmisen istua konehuoneessa hoitamassa koko ajan pumppuja ja ajamassa painolastia laidalta toiselle.

Edelleen on pieniä laivoja, joissa ei vielä ole automaattisia painolastiumpumppuja.

– Tietysti myös laivan ohjaaminen merimatkoilla autopilotilla on tärkeä apu. Jos laivaa pitäisi aina ohjata käsin, olisi se työlästä.

Nykyisin ei konehuoneen tarvitse olla miehitetty öiseen aikaan, vaikka laiva seilaisi merellä. Automaattiset hälytykset tulevat hytteihin.

Uransa alkupuolelta Lindemanilla on myönteisiä muistoja automaatiosta myös voimalaitokselta Maarianhaminasta.

– Laivalla on automaatiokin haavoittuvampi kuin maissa. Keskellä Atlanttia ollaan erityksissä ympäröivästä maailmasta ja on selviävä itse, jos automatiikka lakkaa toimimasta. Miehistön on osattava ottaa tilanne manuaalisesti haltuun. ■

Sirpa Sutinen

En erfaren maskinchef känner till fördelarna och utmaningarna med automationen ombord

Kenneth Lindeman, maskinchef från Åland, har nästan tre decenniers erfarenhet av fartygsmaskinrum och automationsutveckling. Antalet besättningsmän i maskinrummen har krympt de senaste decennierna.

– I det nuvarande lilla lastfartyget klarar man sig med tre besättningsmedlemmar under normala förhållanden, konstaterar Lindeman.

Han minns en annan ytterlighet under sin karriär.

– Ännu i slutet av 90-talet, när jag jobbade på ett tankfartyg, var det tre maskinmän, tre maskinmästare, en maskinchef, en mekaniker och en elektriker i maskinrummet.

Beroende på storleken på fartyget var förstas besättningarna större förut, enligt Lindeman. Automationen har ersatt många konkreta arbetsuppgifter ombord.

– Jag jobbar själv nu på ett litet fartyg, där automatiken är viktig.

Lindeman påminner oss om att den tekniska utvecklingen har tagit enorma steg framåt, både ur miljö-, teknik- och automationssynpunkt. Avancerad automatisering är vardag i nya bilfärjor.

En elektriker behövs

Elektriker och maskinreparationsmän är inte en del av standardbesättningen på många lastfartyg numera. Båda behövs dock.

– På vissa fartyg turas elektriker och maskinreparationsmän om att jobba.

Lindeman påminner om att någon måste sköta automatiken. Han skulle vilja ha en elektriker i maskinbesättningen också.

– Oftast fungerar automatiken bra, men när den inte gör det måste någon vara där för att fixa den.

Lindeman, som har arbetat på åländska Godby Shippings fartyg under en längre tid i Karibien och andra havsområden, säger att rederiets lösning är en elektriker som anlitas för att åka runt flera fartyg och som kommer med på fartyget enligt behov.

Utmaningar och lösningar

Lindeman reflekterar dock över att bristen på elektriker på fartyget är förargligt.

– Automation har alltid med el att göra.

Under Lindemans karriär har mängden automatisering ökat på fartygen. I och med detta har också utmaningarna ökat.



Bildtext: Maskinchef Kenneth Lindeman är bekant med automationen ombord. Lindeman, som är från Åland, tillbringar ofta en stor del av sina semesterperioder i Spanien, sitt andra hem. Under senaste sommarens hetta spelade automationen en viktig roll även där. – Tack vare den automatiska luftkonditioneringen var luften hemma sval, säger Lindeman nöjt.

från äldre till yngre. Han berättar ett överraskande exempel från fartyget där han arbetar.

– Vi har en automatisk lastlyft på Midas. När den inte fungerar behövs det kunnande från en professionell. Formgivarna av lastlyften har gått i pension för flera år sedan. De unga har inte kunnat lära sig av dem om den automatiska driften av hissen eller hur de är byggda.

Naturligtvis hittade man en lösning på situationen.

– Vi har varit tvungna att kalla tillbaka dessa experter för att lära de nya aktörerna hur man underhåller och lär sig förstå hissarnas funktion.

Autopilot som hjälp i vardagen

Lindeman medger att automatisering ombord ofta är till stor hjälp. När fartyget lastas och lossas håller healingpumparna fartyget balanserat och förhindrar det från att tippa i sidled.

– Om det inte fanns någon automatisk pump skulle en person behöva sitta i maskinrummet för att ta hand om pumparna hela tiden och köra ballasten från den ena sidan till den andra.

Det finns fortfarande små fartyg som ännu inte har automatiska ballastpumpar.

– Att styra fartyget på sjöresor med autopiloten är förstas också en viktig hjälp. Om fartyget alltid måste styras för hand skulle det bli jobbigt.

Numera behöver inte maskinrummet vara bemannat nattetid även om fartyget seglar till sjöss. Automatlarm kommer till hytterna.

Lindeman har positiva minnen från början av sin karriär gällande automatisering vid kraftverket i Mariehamn.

– Automatisering på ett fartyg är också mer sårbart än på land. Mitt ute på Atlanten är vi isolerade från omvärlden och måste själva klura ut problemet om automatiseringen slutar fungera. Besättningen måste veta hur man tar över situationen manuellt. ■

Sirpa Sutinen

Kotkaan avautuu yksi Pohjois-Euroopan suurimmista merenkulun simulaattorikeskuksista



Havainnekuva konevalvontahuoneen järjestelyistä.

Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulun (Xamk) ja Kotkan-Haminan seudun koulutuskuntayhtymän (Ekami) yhteinen simulaatio-oppimisympäristön asennus etenee Kotkan Kantasatamassa sijaitsevalla Xamkin uudella kampuksella. Kokonaisuus tulee olemaan täydessä käytössä talven aikana, kun asennustyöt, testit ja kouluttajien perehdytys saadaan valmiiksi. Simulaattorihankinnan kustannukset ovat noin 3 miljoonaa euroa, ja investointi tehtiin Xamkin uuden kampuksen rakentamisen yhteydessä.

Uuden sukupolven simulaatio-oppimisympäristö

Wärtsilän toimittama oppimisympäristö nousee yhdeksi Pohjois-Euroopan monipuolisimmista ja suurimmista merenkulun simulaattorikeskuksista. Perinteisten luokkahuone- ja simulaatiotilojen lisäksi simulaattorikeskus hyödyntää kehittyneitä teknologioita, kuten tekoälyä, virtuaali- ja lisättyä todellisuutta sekä pilvipalveluja. Tämä tuo täysin uusia mahdollisuuksia merenkulun koulutukseen, simulaatiopedagogiikkaan sekä tutkimustoimintaan.

Oppimisympäristö hankittiin Xamkin ja Ekamin yhdessä tunnistamien koulutus- ja tutkimustarpeiden pohjalta. Wärtsilän

toimittamat järjestelmät mahdollistavat monipuolisen koulutuksen kansi-, kone- ja sähköosastoilla työskenteleville merenkulkijoille. Näihin koulutustarpeisiin kuuluvat muun muassa meriliikenteen ohjaus, hätätilanteiden hallinta ja johtaminen sekä lastinkäsittely aluksilla ja satamissa.

Konehuonesimulaattorit – aidon tuntuiset harjoitukset

Erityisen huomionarvoista on simulaattorikeskuksen konehuonesimulaattoreiden kehittynyt taso. Eri alusten konehuoneet on tarkasti mallinnettu 3D-virtuaalimaailmassa, ja ne tarjoavat realistisen ympäristön erilaisten koneiden ja järjestelmien käyttökoulutukseen sekä normaali- että poikkeustilanteissa. Konehuonesimulaatioissa voidaan harjoitella useilla eri alustyypeillä ja hyödyntää erilaisia voimanlähteitä, propulsiojärjestelmiä sekä polttoaineita. Myös päästövähennysjärjestelmät ja apujärjestelmät on mallinnettu tarkasti, mikä mahdollistaa vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöön liittyvän koulutuksen.

Kotkan simulaattorikeskukseen tulee myös kaksi täysimittaista A-luokan konehuonesimulaattoria, joissa on fyysinen konevalvontahuone. Tämä mahdollistaa ryhmäharjoitukset, joissa opiskelijat voivat harjoitella aluksen miehistön mukaisissa rooleissa. Valvomos-

ta voidaan ohjata koneita ja järjestelmiä todelliselta tuntuvassa ympäristössä, mikä parantaa opiskelijoiden oppimiskokemusta ja valmiuksia.

Tehtäväsimulaattorit ja virtuaalitodellisuus

Tehtäväsimulaattoreihin liittyvät erilliset konehuonetilat mahdollistavat opiskelijoiden siirtymisen valvomosta virtuaaliseen konehuoneeseen, jossa he voivat harjoitella laitteiden ja järjestelmien käsittelyä, joita ei voi automatisoida. Tämä tarjoaa opiskelijoille mahdollisuuden tutustua konehuoneen ympäristöön ja käytännön toimenpiteisiin, vaikka he eivät olisi koskaan aiemmin olleet oikeassa konehuoneessa.

Oppimisympäristössä on myös tiloja, joissa hyödynnetään lisätyn todellisuuden (AR) ja virtuaalitodellisuuden (VR) teknologioita. Lisäksi pilvipalvelujen avulla opiskelijat voivat suorittaa itsenäisiä harjoituksia joko omilla laitteillaan tai ohjatusti luokkahuoneessa.

Mahdollisuuksia koko meriklusterille

Xamkin ja Ekamin simulaatiokeskus tarjoaa ainutlaatuiset mahdollisuudet sekä tutkinto-opiskelijoille että työelämässä oleville merenkulkijoille. Simulaatioympäristön avulla voidaan harjoitella turvallisesti kriittisiä toimenpiteitä, joita ei ole mahdollista toteuttaa oikeilla aluksilla. Tämä tukee käytännön taitojen kehittymistä ja parantaa opiskelijoiden valmiuksia poikkeustilanteiden hallintaan.

Vaikka simulaatio-oppiminen tarjoaa tehokkaan tavan kouluttautua, se ei korvaa kaikkia käytännön harjoituksia. Xamkin kampukselle tulevat laboratoriotilat ja Ekamin koululaiva Merikarhu sekä tekniikan työsalit ovat edelleen keskeisiä käytännön opetuksessa.

Uusi oppimisympäristö tukee myös meriklusterin kehitystä laajemminkin. Se palvelee jatkuvan oppimisen tarpeita, laivatekniikan uusien teknologioiden käyttöönottoa sekä alus- ja ympäristöturvallisuuden täydennyskoulutusta. Lisäksi simulaattorikeskus mahdollistaa yhteistyön merellä toimivien viranomais-



Kuva: Joel Paananen

Virtuaalisissa konehuoneissa operoiminen tapahtuu erillisissä huoneissa.

ten, tutkimuslaitosten ja koulutuksen järjestäjien välillä, tarjoten näin laajempia mahdollisuuksia tutkimukseen ja kehitykseen. ■

Kirjoittaja:

DI Joel Paananen työskentelee lehtorina Kaakkois-Suomen Ammattikorkeakoulun logistiikan ja merenkulun yksikössä.

Kuva: Joel Paananen



Konevalvontahuoneissa on kuhunkin alusmalliin mukautuvat, kosketusnäyttöihin perustuvat päätäulut.



OY Suomi Ab, Vol 2

Olympialaiset on saatu loppuun ja syksyn budjettiesitykset saatu. Olympiakomitean puheenjohtaja Jan Vapaavuori totesi osuvasti, että Suomen kaikkien aikojen pohjanoteeraus on saavutettu.

Vapaavuori toteaa vapaasti lainattuna, että "jos halutaan enemmän, enää ei voida vain jatkaa samaan malliin ja yrittää vähän kovempaa". Olympiakomiteasta todetaan konkreettisenä esimerkkinä se, että oman työn ohella valmentaminen ei riitä, jotta maailman kärkisijoille olympialaisissa päästään.

Sama kaava toistui lukiessa valtion budjettiesitystä, Rajavartiolaitokseen kohdistuvat säästöpaineeet ovat kymmeniä miljoonia. Samaan aikaan tuntemus kentällä on, että enemmän on saatava aikaiseksi, vähemmillä resursseilla. Tehtäväkenttä on painunut vuosi vuodelta. Rajavartiolaitoksen virkamiehet ovatkin varsinaisia hybridihenkilöitä.

Samaan aikaan pitäisi olla niin mekaanikko kuin ammattisotilas, hallita operatiivisen kenttäjohtamisen periaatteet ja mitä kaikkea. Kentällä vallitseekin sanonta, "Rajamies on kuin sveitsiläinen linkkuveitsi, moneen hommaan kätevä, mutta harvaan pätevä"

MISTÄ SÄÄSTÄÄ?

Monessa säästötoimenpiteiden suunnitelmassa mainitaan "kehittämisen lopettaminen", joka voi tarkoittaa montaa asiaa. Joko sitä että emme osta nykyisten välineiden sijaan uudempaa ja parempaa mallia, mutta toivon mukaan se ei tarkoita sitä, että emme kehittäisi toimintamallejamme, prosesseja, investoisi koulutukseen tai koneisiin, jolla saisimme nykyiset tehtävät tehtyä nopeammin ja kätevämmiin. Pahoin pelkään sen tarkoittavan molempia.

Mikäli resursseja leikataan, esimerkiksi HTV kehystä leikkamalla, eikä nykyisistäkään tehtävistä kyetä suoriutumaan, ja työpäivät ovat jatkuvien tulipalojen sammuttamista, ei enemmän yrittäminen vaan enää auta. Toimitusjohtaja sanoisi, että on "keskityttävä ydinbisnekseen"

OLEMMEKO OPPINEET SÄÄSTÄMÄÄN?

Edellisen valtavan, vuoden 2013 säästöohjelman myötä tehtiin esimerkiksi Ilma-aluskorjaamojen yhdistäminen. Sen toimeenpanon kivuliaita jälkitauteja kulkee työntekijöiden keskuudessa edelleen. Toiminnan keskittämisellä piti saada aikaan säästö-

jä, tekemällä enemmän huoltoja itse. Kahden spesifiä kalustoa huoltavan korjaamon yhdistäminen, yhdeksi neljään konetyypin keskistetyksi korjaamoksi, joka lisäksi toimeenpanee modifikaatioprojekteja, konehankintoja sekä oman toimintansa sotilaallisen maanpuolustuksen suunnittelun ja toimeenpanon. Kokonaisuuden toteuttaminen menestyksekkäästi olisi vaatinut merkittäviä muutoksia johtamiseen, toimintamalleihin ja ennen kaikkea ennakointiin.

Konkreettisenä esimerkkinä valtakunnallisen ilma-alus varaston toiminta olisi pitänyt muuttaa varasto-ohjautuvasta tarve-ohjautuvaan malliin jo vuosikymmen sitten.

Vuosikymmenessä valtiollisella toimijalla ei ole ollut asianmukaisia resursseja luoda menetelmää, jossa huollettava kohde, työvoima, varaosat ja työkalut, olisivat oikeassa paikassa oikeaan aikaan.

Olen vahvasti sitä mieltä, että uusia tapoja toimia on pakko miettiä, uudelta kantilta. Onko esimerkiksi sotilaskoulutusjärjestelmämme paras mahdollinen koulutustausta tällaisen organisaation toimeenpaneelle johtamiselle? Tai voisiko esimerkiksi tuotantotalouden osaamisella päästä isossa kuvassa parempaan lopputulokseen? Toki sotilasjohtamisen ja maanpuolustuskorkeakoulun oppeja tarvitaan isänmaan puolustukseen, sen suunnitteluun ja organisointiin ja johtamiseen, sitä en lainkaan kiistä.

Pahoin pelkään, että ilman suurta "out of the box" ajattelua, joudumme vähentämään liikettä, joka taasen ei vastaa muuttuneen turvallisuustilanteen edellyttämiin operatiivisiin tarpeisiin.

Syksy tulee ja muutoksia on luvassa, jokatapauksessa on selvää, että henkilöstöä ei voi enää käskää "yrittämään kovempaa". ■

Mikael Borg

Suomen Konepäällysteliiton
pääluottamus mies Rajavartiolaitoksessa

Synkronikompensaattori

Synkronikompensaattori on iso, ilman voimakonetta toimiva tahtikone, joka tuottaa alueellisesti verkkoon oikosulkutehoa ja jonka jännitteen säätö tasapainottaa verkon jännitteen vaihtelua. Tuulivoimalla tuotettu energia kytketään verkkoon taajuusmuuntajien eli suuntaajien välityksellä, eikä niillä ole luontaisia tahtikoneen verkkoa tukevia ominaisuuksia. Toisin kuin perinteiset voimalaitokset, suuntaajat eivät reagoi verkon taajuuden tai jännitteen muutoksiin luontaisesti pyörivän massansa avulla. Synkronikompensaattori vakauttaa sähköverkkoa ja mahdollistaa tuulivoimatuotannon lisäämisen.

Synkronikompensaattori mahdollistaa tuulivoimatuotannon kasvun

Tuulivoiman suuri alueellinen määrä on sähköjärjestelmälle haasteellinen, sillä se kytkeytyy verkkoon suuntaajien välityksellä. Vaikka tuuli puhaltaisi taukoamatta, niissä ei ole samaa verkkoa ylläpitävää ja vakauttavaa voimaa kuin perinteisissä pyöriviin koneisiin perustuvissa voimalaitoksissa. Viime vuosina on poistunut hiili- ja kaasuvoimala kapasiteettia paljon, mitä on vähentänyt sähköverkon vakautta, pyörivän massan vähenemisen myötä. Synkronikompensaattori on yksi avain energiantuotannon vakauden varmistamiseen.

Tuulivoiman suuri alueellinen määrä on sähköjärjestelmälle haasteellinen. Tuulivoima kytkeytyy verkkoon taajuusmuuttajien eli suuntaajien välityksellä. Suuntaajat eivät reagoi verkon taajuuden tai jännitteen muutoksiin luontaisesti pyörivän massansa avulla kuten perinteiset voimalaitokset. Luontaisten tasapainoa ylläpitävien ominaisuuksien puuttuessa sähköjärjestelmästä tulee huomattavasti alttiimpi häiriöille ja mutkikkaampi hallita.



Teksti: ylikonemestari
Jukka Kauppinen, Taitotalo

Korkean tuulituotannon aikaan ja etenkin sähköverkon keskeytystilanteiden aikana alueellisesta sähköverkosta voi siten tulla epästabili. Pahimmillaan suuntaajat eivät enää pysy kytkeytyneenä verkkoon. Suomessa ja muualla maailmalla tehtyjen havaintojen mukaan ilmiö voi esiintyä myös normaalissa käyttötilanteessa. Akustolla ei voida samassa mittakaavassa verkon oikosulkutilanteessa tukea sähköverkon toimintaa. Tanskalainen yliopisto DTU on tutkinut paljon keinoja tukea sähköverkkoa. Yksi parhaista heidän tutkimuksistaan on Comparative study of hybrid synchronous condenser incorporating battery energy storage system for ancillary service provision. Mikä on vapaasti ladattavissa ja luettavissa internetissä. Lisää sähköverkon tuentaan liittyvää tietoa saa tästä [Entsoe linkistä](https://www.entsoe.eu/Technopedia/techsheets/synchronous-condenser) <https://www.entsoe.eu/Technopedia/techsheets/synchronous-condenser>

Synkronikompensaattori vakauttaa sähköverkon jännitettä ja taajuutta. Fingridin arvioiden mukaan tämä Suomen ensimmäinen synkronikompensaattori vähentää tuulivoimaloiden tuotannon rajoitustarvetta noin 800 megawattia.

Kalajoen Jylkän sähköasemalla sijaitsee laiterakennus, jonka 2,5 metriä paksun betoniperustuksen päälle synkronikompensaattorin päälaitteet, generaattorin staattori ja roottori sekä vauhtipyörä asennetaan. Päälaitteiden lisäksi prosessikokonaisuuteen sisältyvät myös öljy-, jäähdytys- ja alipainejärjestelmät. Suomen ensimmäinen synkronikompensaattori otetaan käyttöön vuonna 2025. ■

Lähde DI Janne Pälvimäki
Arabelle Solutions Finland Oy

Kuvassa Suomen ensimmäisen synkronikompensaattorin ensimmäinen pääkomponentti, staattori.

Kuva Destia





Uuden tyyppinen sähkökattila valmistuu Viitos-Metallin konepajassa. Tässä vastusyhteet on kiinnitetty kattilan runkoon. Esittelijänä myyntipäällikkö Kaj Sundberg.

Heinolalainen konepaja kehitti vihreää voimalaitostekniikkaa

Sähkökattila mahdollistaa modernisoinnin, jossa tuuli- ja aurinkosähkö voidaan ottaa osaksi lämmöntuotantoa.

Heinolalaisen konepajayrityksen kehittämä uusi sähkökattila vauhdittaa voimalaitosten, primäärienergiatuotannon sekä teollisuuden öljykäyttöisten kattiloiden modernisointia. Sähkökattilan avulla tuotannossa on mahdollista saavuttaa uudet, tiukentuvat energiankäyttö- ja päästövaatimukset.

Moderni sähkökattila voi hyödyntää halpoja, uusiutuvia energiamuotoja, kuten aurinko- ja tuulivoimaa.

Sähkökattilan myötä käyttäjä pääsee hyötymään täysimääräisesti myös pörssisähkön tuomista hintaeduista, koska kattilaan voidaan liittää automatiikkaa, joka hyödyntää sähköä silloin, kun se on edullisinta.

Lisätua käyttäjälle tuo sähkökattilan kotimaisuus, joka näkyy nopeissa toimitusajoissa, huollossa ja takuussa, jotka varmistavat asiakaalle sen, että investointi pysyy määräajassa ja

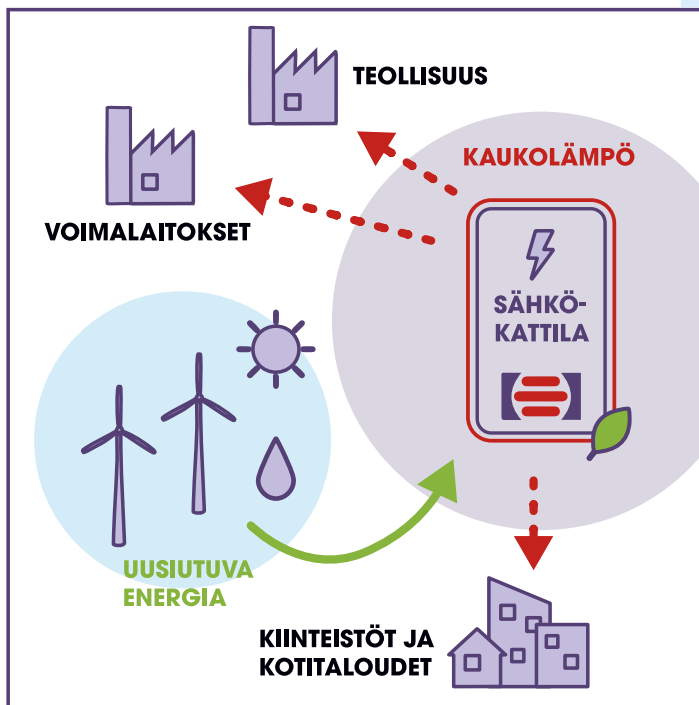
laitteen käyttö sekä huolto ei aiheuta pitkiä tuotantokatkoja.

- Tästä on käyttäjälle selkeä lisäetu, koska muut vastaavat kattilat ovat ulkomaisten valmistajien, toimitusketjujen ja huoltojen varassa, toteaa Viitos-Metallin myyntipäällikkö **Kaj Sundberg**.

Sundbergin mukaan mukaan öljykattiloihin perustuva teollinen toiminta on voimalaitosalalla vielä valtavirtaa. Energiatekniikan, verotuksen ja lainsäädännön osalta eletään kuitenkin nopeaa murrosvaihetta, jossa ympäristöä vähemmän kuormittavat innovaatiot ovat erittäin tervetulleita.

- Olemme nyt valmiit julkistamaan omalta osaltamme vaihtoehdon, joka tukee teollisuuden vihreää siirtymää, Sundberg sanoo.

Maassa arvoidaan olevan edelleen kymmeniä tuhansia öljykäyttöisiä teollisuuskattiloita, joiden järkevä käyttö uusia



Vastusyhteiden tehtävänä on suojata kattilan sisään tulevaa vastusta sekä helpottaa vastusten asennusta ja huoltoa.

SÄHKÖKATTILA

- Sähkökattila tunnetaan yhtenä lämmitysjärjestelmäratkaisuna.
- Sähkökattilalla tuotetun energian etuna on, että sillä pystytään tarvittaessa säätämään sähköverkon kuormitusta.
- Aurinko- ja tuulivoiman lisääntyessä tulee tilanteita, jolloin sähköä tuotetaan liikaa, jolloin sähkö on ilmaista.
- Tällaisissa tilanteissa perinteisen tulitorvikattilan viereen sijoitetulla sähkökattilalla pystytään merkittäviin säästöihin ja vähennetään yrityksen tuottamia päästöjä.
- Sähkökattilan muita etuja ovat kompakti koko, säädettävyyden ja korkea hyötysuhde, yli 99 prosenttia.
- Kattilatyypin soveltuu teolliseen käyttöön, mutta voidaan kytkeä myös suoraan kaukolämpöverkkoon, kuumavesijärjestelmiin tai höyryverkkoon vankan rakenteensa ansiosta.
- Sähkökattilan tehoalue on vakiotoimituksina 500 – 5000 kW, tarvittaessa aina 80 000 kW saakka.

energiamuotoja hyödyntävien sähkökattiloiden rinnalla on tulosa tiensä päähän.

– Kehitimme ratkaisun, jolla alan tomijat voivat uudistaa laitteistoaan ja saavuttaa samalla merkittävää säästöä energian käytön osalta, toteaa myynti- ja projektijohtaja **Vesa Sahanen**.

Kaikkissa teollisuuskohteissa laitteiston modernisointia ei ole enää järkevää ajoittaa öljykattilan käyttöänsä loppumisen yhteyteen.

– Jo tätä ennen voisi olla viisasta hankkia rinnalle sähkökattila, joka on kannattava ennakkoinvestointi, huomioiden ympäristömääräysten väijäämätön tiukentuminen jo lähitulevaisuudessa, myyntikoordinaattori **Lauri Liikanen** perustelee.

Viitos-Metallin hydyntämässä vastuskattilassa kuuma vesi muodostuu kattilaveden lämmittämisestä metallisella vastuksella, jonka sähköenergia muutetaan lämpöenergiaksi.

Vastuskattilan tehoa pystytään säätämään kytkemällä vastuksia päälle ja pois, sekä säätämällä älykkäästi yksittäisten vastuksien tehoa.

Vastussähkökattilalla voidaan korvata vanha tulitorvikattila tai sijoittaa se vanhan kattilan rinnalle käytettäväksi alhaisen sähköhinnan aikana.

Uusiin kohteisiin sähkökattila on erinomainen ratkaisu sen yksinkertaisuuden vuoksi. Sähkökattila saadaan mahtumaan paljon pienempään tilaan kuin tulitorvikattila muun muassa siksi, ettei savupiipulle ei ole tarvetta,

Ympäristölupien hankkiminen on huomattavasti helpompaa, sillä haitallisia saasteita ei synny ja kattilalla on erittäin alhainen melutaso. ■

Esa Arvekari

VIITOS-METALLI

- Heinolalainen, vuodesta 1994 toiminut, 30 työntekijän konepajayritys.
- Yritys on erikoistunut sähkö-, kaasun-, tai öljykäyttöisten höyry- ja lämpökeskusten valmistamiseen.
- Tuotantoon kuuluvat myös venttiiliasemat maakaasulle, metanolille, vedylle tai öljylle.
- Yritys valmistaa niin ikään raskaan polttoöljyn pumppaus- ja esilämmitysasemia, vesiturbiinilaitosten öljynjäähdytysjärjestelmiä, kaukolämmön nestesuodattimia sekä syöttövesi-, lauhde-, ja ulospuhallussäiliöitä.
- Yritys tunnetaan myös laadukkaiden lämmönsiirtimien, lämmönsiirtoasemien, ja lauhdepumppuasemien valmistajana.
- Yritys valmistaa tämän lisäksi pisaraerottimia, höyrytukkeja, lauhdeastioita, näytejäähdyttimiä sekä näytteenottoasemia. Osaamiseen kuuluvat myös kaasun-, höyry-, ja öljyputkistot.

Attitudes towards automation

NAUTILUS: The Mapping Our Maritime Future report is being officially launched via a webinar on 18 September 2024, and all members of Nautilus Federation affiliate unions are invited. 'We'll be asking members to share the report as widely as possible, in order to provide much-needed evidence to underpin decarbonisation initiatives,' notes Mr McGowan. 'We will also be sharing it with the International Transport Workers' Federation, who are doing some work on this subject, and we hope the report will support them in their efforts as well.'

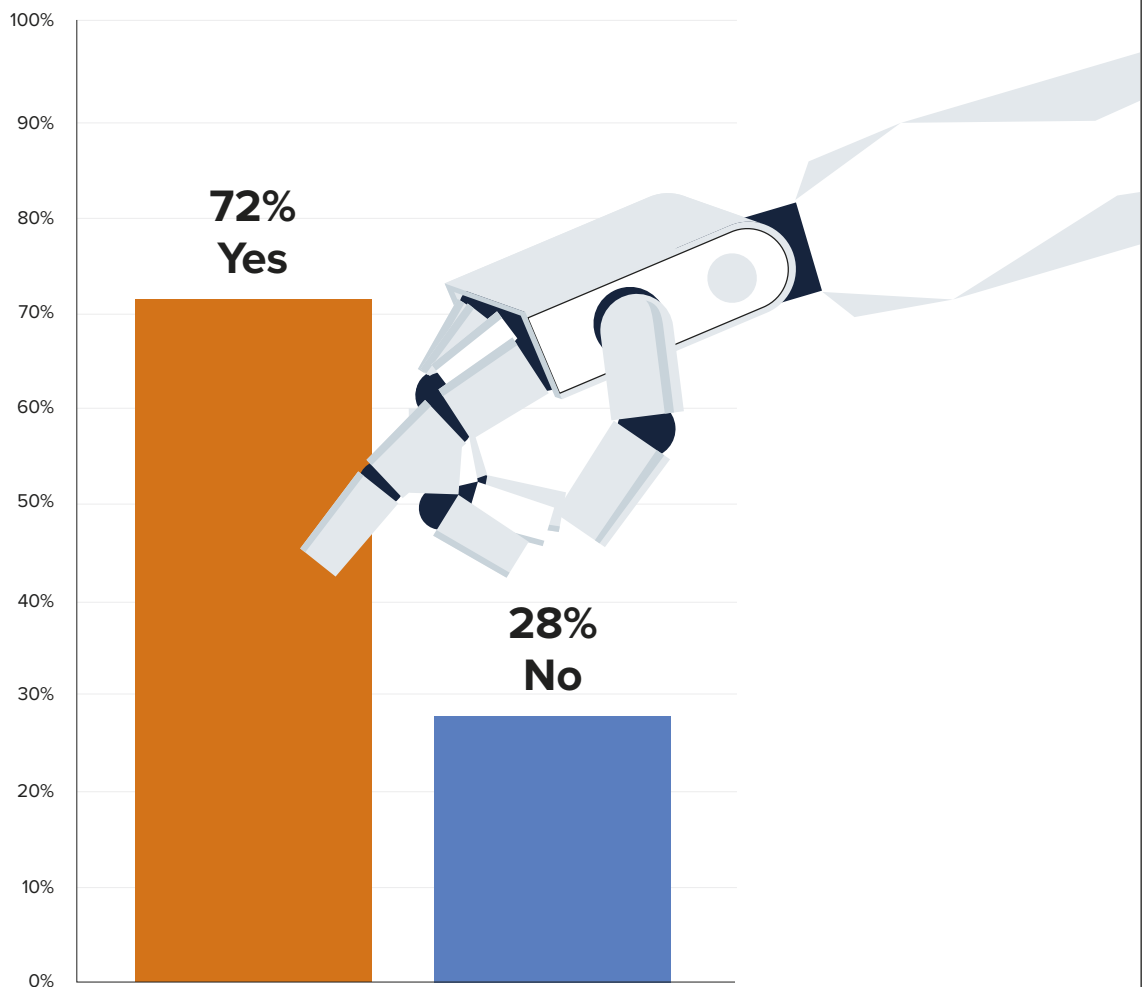
'It's important for people to see that the report doesn't just contain invaluable data, but also recommendations. So at Nautilus International and other Nautilus Federation unions, we will all be working hard with employers, governments and international regulatory bodies to get those recommendations put into action.'

Read the report Mapping Our Maritime Future in the Resources sections of the Nautilus International and Nautilus Federation websites



There is a willingness to engage in automation

Have you seen increased automation onboard in the last decade?



Automation and artificial intelligence (AI) are playing a crucial role in shaping the future of the maritime industry – from optimising vessel routes and engine performance to reducing fuel consumption, cutting emissions, improving safe operations to reduce oil spills, and responding

to emergencies faster to prevent potential environmental disasters. Yet automation is not new.

From electronic chart systems to dynamic positioning, the industry has always embraced new technologies.

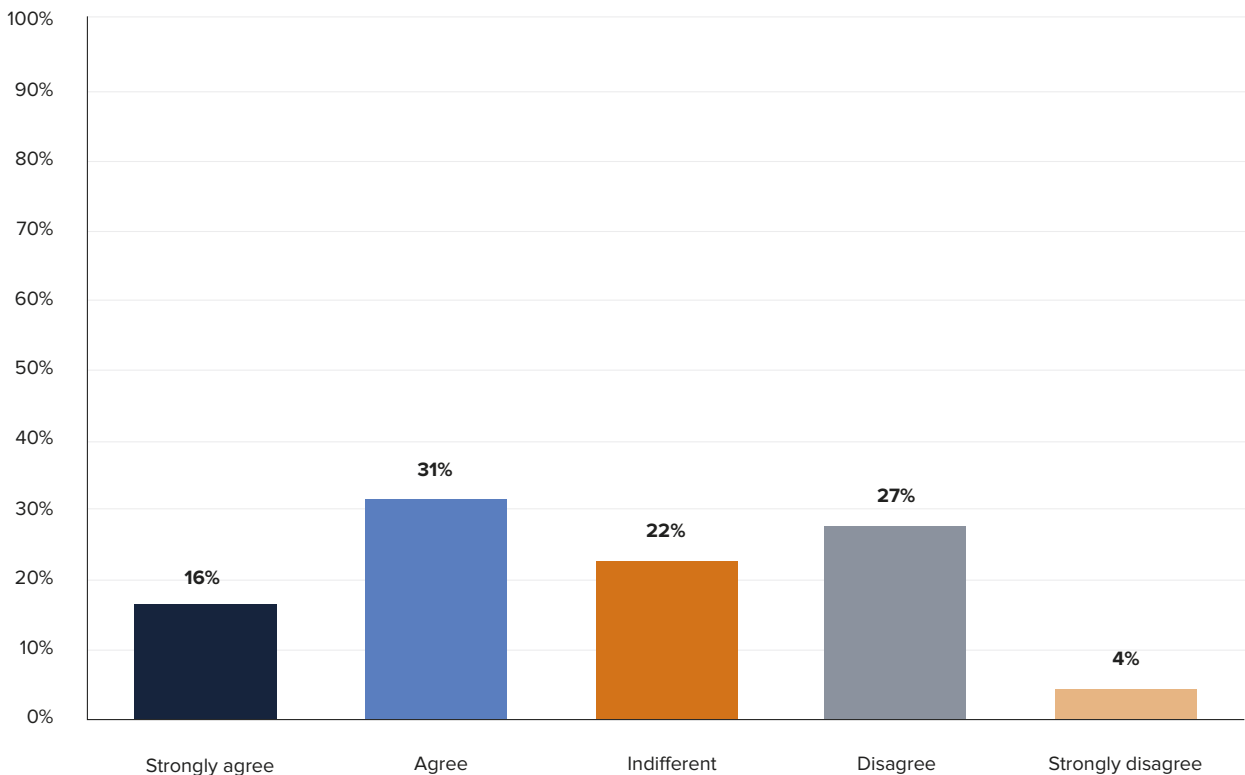
It is perhaps unsurprising, therefore, that 81% of survey

respondents believe that automation is inevitable.

Almost three-quarters (72%) have seen an increase in automation onboard in the past decade – and while 61% of respondents agree or strongly agree that this is a good thing, a significant proportion (47%) view it as a threat.

Challenging fears and assumptions on automation

To what extent do you agree or disagree with the following statement: ‘Automation is a threat to the workplace’?



Automation in the maritime industry is not new, but the pace of change is unprecedented. There is an urgent need for a maritime automation strategy to underline the ethical deployment of automation, consistent with the views of maritime professionals.

Employers too often rely on an assumption that autonomous ships will naturally lead to reduced crewing and eliminate the requirement for onboard crew quarters. Without humans aboard, so the argument

goes, vessels can be designed without features such as galleys, restrooms or railings. This streamlined design reduces weight, increases cargo space and, ultimately, contributes to energy savings and emissions reductions.

While this argument may be compelling, members of Nautilus Federation affiliates remain sceptical of its viability and desirability across large segments of global seagoing vessels. Of respondents to the survey, 47% agree that automation is a threat to the workplace, with another

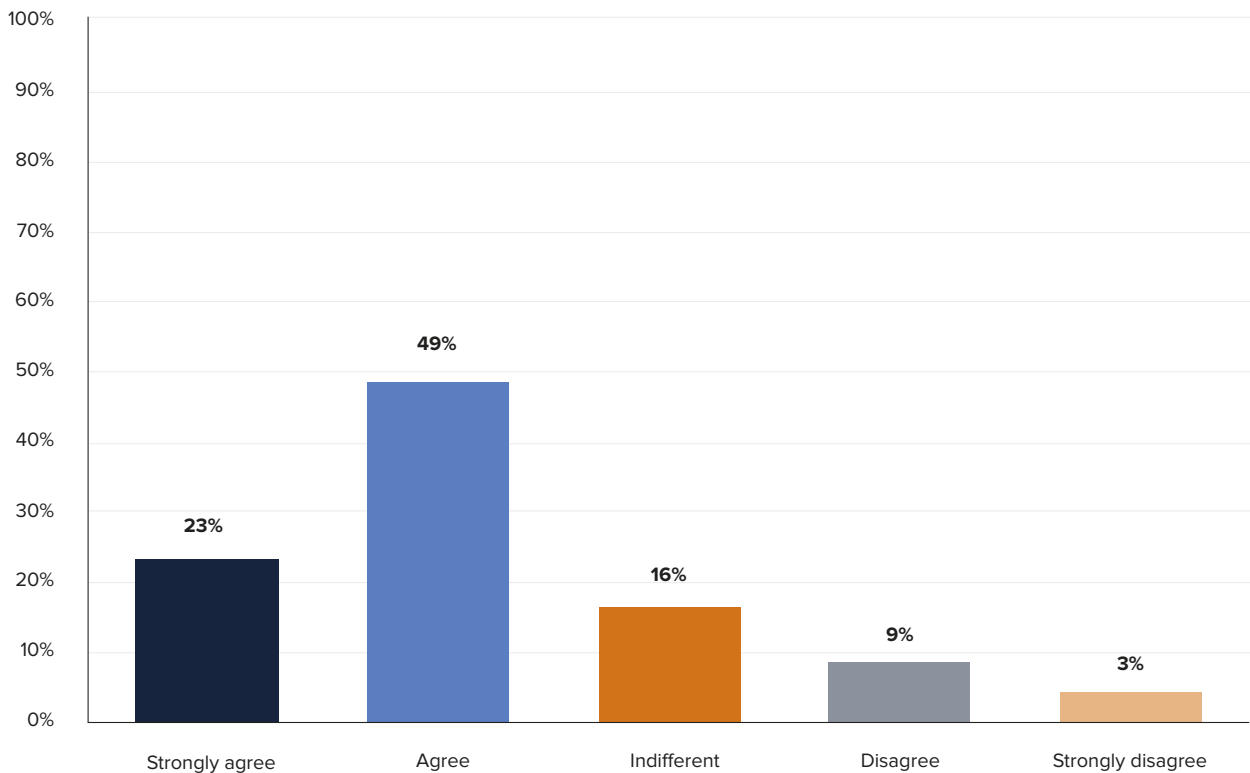
22% feeling ‘indifferent’ about it.

Where automation is seen as a threat by seafarers, fears over job security and skill erosion rank highly. Some fear it could lead to significant job losses, leaving many seafarers unemployed, or too few crew onboard ships. Others fear that their skills will become obsolete or less valued.

‘So far in the tug industry,’ says one respondent, ‘automation has been the excuse to cut manning below safe levels with a total inability to respond effectively to an emergency situation.’

Automation should reduce workloads, not crew

To what extent do you agree or disagree with the following statement: ‘Automation should be used to reduce long working hours?’



Automation could present a compelling solution to the issue of long working hours for seafarers. It can, for example, handle repetitive and time-consuming tasks, allowing seafarers to focus on more critical aspects of ship operation.

Automation could also contribute to safer working conditions onboard

ships. Long working hours leads to fatigue, which can compromise a seafarer’s ability to perform tasks safely and effectively. By taking over routine tasks, automation can reduce the risk of human error, a common factor in maritime accidents. Moreover, automated systems can perform tasks in hazardous conditions where human safety would be at risk.

Members of Nautilus Federation affiliates have consistently shown² a reasonable and pragmatic approach to onboard automation. There is clear support for automation where it does not replace crew and where it can help with routine tasks, with 72% of respondents agreeing or strongly agreeing that it should be used to reduce long working hours.

² www.nautilusint.org/en/news-insight/resources/nautilus-reports/autonomous-shipping-research/

Voima & Käyttö -lehden vuoden 2024 luontovalokuvakilpailun voittaja

Voima & Käyttö lehti järjesti jälleen Luonto-valokuvakilpailun 1.7.–31.8.2024 välisenä aikana, johon kaikki liiton jäsenet ja liiton toimihenkilöt sekä heidän perheenjäsenensä olivat oikeutettuja osallistumaan. Paras kuvaaja palkitaan 250 € lahjakortilla ja kuva julkaistaan Voima & Käyttö lehdessä.

Kilpailuun osallistui useampi taitava valokuvaaja tänäkin vuonna, ja kilpailun taso oli näin ollen erittäin hyvä. Kuvissa oli tällä kertaa mukana mm. kettu, vaskitsa, lintuja, kasveja ja upeita maisemia.

Tuomariston (Riku Muurinen, Marja-Liisa Rajakangas ja Pertti Roti) tehtävänä oli valita kolme parasta valokuvaa.

Kuvan on ottanut Joanna Litovuori, joka osallistui kilpailuun kuvalla, jossa sammakko on Mynämäentienellä. Joanna oli iltalenkillä koiransa kanssa, ja huomasi sammakon tiellä. Kuvan nimi on: "I am singing along, Jump!", koska Madonnan Jump, on Joannan mielestä hyvä tsemppiä.

Tuomariston kommentit kuvasta:

Kuva on hauska ja siinä on tartuttu yllättävään hetkeen. Kuvassa elävä elämä kohtaa ihmisen luomuksen (kovan tien). Kuvassa tuomaristoa miellytti myös sen "rosoisuus", mutta samalla myös sen lämminhenkisyys.

Lämpimät onnitelut Voima & Käyttö lehden vuoden 2024 luontovalokuvakilpailun voittajalle, joka on Joanna Litovuori.

Bilden är tagen av Joanna Litovuori som deltog i tävlingen med en bild på en groda på Mynämäentie. Joanna var på en kvällsrunda med sin hund och lade märke till en groda på vägen. Namnet på bilden är: "Jag sjunger med, Jump!", för Joanna tycker Jump by Madonna är en bra danslåt.

Juryn kommentarer om bilden:

Bilden är rolig och ett överraskande ögonblick har fångats i den. På bilden möter levande liv mänsklig skapelse (den hårda vägen). På bilden var juryn också nöjd med bildens "jaggedness", men samtidigt med dess värme.

Varma gratulationer till vinnaren av 2024 års Kraft & Drifts naturfototävling Joanna Litovuori.



ENSIMMÄINEN SIJA / FÖRSTA PLATS:

"I am singing along, Jump!" / Joanna Litovuori



TOINEN SIJA / ANDRA PLATS:

Utelias kettu / Nyfiken räv / Marko Piironen

Tuomariston kommentit kuvasta:

Ketun ilme on puhutteleva ja intensiivinen, kuvaaja on onnistunut taltioimaan tämän hienosti. Kuvassa luonto kohtaa luonnon.

Juryn kommentarer om bilden:

Rävens uttryck är uttrycksfullt och intensivt, detta har kameramannen lyckats fånga fint. På bilden möter naturen naturen.



KOLMAS SIJA / TREDJE PLATS:

Maisema / Landskap / Tomas Strömberg

Tuomariston kommentit kuvasta:

Teknisesti upea ja kaunis kuva. Kuvaaja on onnistunut taltioimaan innoittavasti luonnon. Kuvasta välittyy myös rauhallisuus.

Juryn kommentarer om bilden:

Tekniskt underbar och vacker bild. Fotografen har lyckats fånga naturen på ett inspirerande sätt. Bilden förmedlar också ett lugn.

Tuomaristo kiittää kaikkia, jotka olivat tänä vuonna mukana kilpailussa ja toivottaa hyvää alkanutta syksyä!

Juryn tackar alla som deltagit i tävlingen i år och önskar dem en god start på hösten!

Kraft & Drifts Naturfototävling 2024 avgjord

Kraft & Drifts anordnade återigen en naturfoto-tävling mellan 1 juli och 31 augusti 2024, där alla fackliga medlemmar och fackliga tjänstemän och deras familjemedlemmar hade rätt att delta. Den bästa fotografen belönas med ett presentkort på 250 € och bilden publiceras i tidningen Kraft & Drifts.

Flera duktiga fotografer deltog i tävlingen även i år och nivån på tävlingen var därför mycket bra. Den här gången innehöll bilderna bl.a. räv, sothöns, fåglar, växter och underbara landskap.

Juryns uppgift (Riku Muurinen, Marja-Liisa Rajakangas och Pertti Roti) var att välja ut de tre bästa bilderna.

D-vitamiini, valo ja lämpö yhdessä vaikuttavat mielialaan ja vireyteen pitkäksi aikaa.

Valon tärkeys mielelle ja kropalle

Auringolla on lukuisia terveysvaikutuksia, joista D-vitamiinin tuotannon käynnistyminen ja auringon valon piristävä vaikutus mielelle ovat merkittävimpiä. D-vitamiinin vajaa- ja puutostila voi vaivata etenkin talvisaikaan. Ensimmäiset oireet ovat väsymys, ruokahaluttomuus ja yleinen haluttomuus. Lue koko juttu valon ja D-vitamiinin tärkeydestä!

D-vitamiini on rasvaliukoinen vitamiini, jolla on merkittävä rooli useissa kehon toiminnoissa ja se on tunnettu ennen kaikkea sen kyvystä edistää luuston terveyttä. D-vitamiini auttaa kehoa imeyttämään kalsiumia ja fosforia, jotka ovat kriittisiä mineraaleja luuston muodostumiselle ja ylläpidolle. Riittävä D-vitamiinin saanti on välttämätöntä luusterveyden kannalta ja se auttaa ehkäisemään osteoporoosia. Lisäksi D-vitamiinin on osoitettu olevan tärkeä terveiden lihasten ylläpidossa, mikä voi vaikuttaa kaatumisten ja lihasheikkouden vähentämiseen erityisesti iäkkäillä ihmisillä. D-vitamiinin terveysvaikutukset ulottuvat kuitenkin paljon pidemmälle kuin vain luustoon.

D-vitamiinin terveysvaikutukset

D-vitamiinilla on siis paljon terveysvaikutuksia, mutta sen puutos näkyy pitkällä aikavälillä. Esimerkiksi väsymys, kolotukset,

nivelkipu, lihasten heikkous, käretyisyys, masennus, lapsettomuus ja hengityseläisäraudet, kuten astma, ovat oireita, jotka voivat jatkua kuukausia ilman, että niitä osaa yhdistää D-vitamiinin puutteeseen. D-vitamiinin rooli jaksamisessa perustuu sen monipuolisiin vaikutuksiin ihmiskehossa. Koska D-vitamiini edistää kalsiumin ja fosforin imeytymistä, se on välttämätön luuston ja lihasten normaalin toiminnan kannalta. Lihasten heikkous ja kolotukset voivat olla merkkejä D-vitamiinin puutteesta, mikä voi heikentää fyysistä suorituskykyä ja päivittäistä aktiivisuutta. Kun lihasten ja luuston terveys heikkenee, ihmisen kyky suoriutua jokapäiväisistä tehtävistä ja harjoittaa liikuntaa saattaa vähentyä, mikä puolestaan voi vaikuttaa negatiivisesti yleiseen jaksamiseen ja elämänlaatuun.

D-vitamiinia tarvitaan normaaliin immuunipuolustukseen. Uudet lumekontrolloidut tutkimukset ovat osoittaneet, että

vaikeaan D-vitamiinin puutokseen liittyy suurentunut ylähengitystieinfektioiden riski. Lisäksi on viitteitä siitä, että vaikean, tehohoitoa vaativan koronainfektion vaara on suurempi, jos veren D-vitamiinipitoisuus on matala. D-vitamiinin puutos on yhdistetty useisiin mielialahäiriöihin, kuten masennukseen ja käretyisyyteen. Koska D-vitamiini vaikuttaa aivojen toimintaan ja hermovälittäjäaineiden tasapainoon, sen puute voi johtaa mielialan laskuun ja kognitiivisiin vaikeuksiin, jotka ovat keskeisiä tekijöitä henkisen jaksamisen ja motivaation kannalta. Henkinen uupumus ja masennus voivat puolestaan heikentää kykyä selviytyä stressistä ja haasteista, mikä voi johtaa kokonaisvaltaiseen uupumukseen. D-vitamiini tukee kalsiumin imeytymistä ja siksi sen vähäinen saanti on riskinä osteoporoosille. Osteoporoosi todetaan tavallisesti luunmurtuman yhteydessä. Osteoporoosi voidaan todeta myös luuntiheyden mittauksella. Osteomalasia eli aiku-

silla esiintyvä luunpehmenemistauti johtuu D-vitamiinin ja fosfaatin puutteesta ja aiheuttaa luuston pehmenemistä.

D-vitamiinin puutokselle altistavat tekijät

Vanhuksilla, ja erityisesti laitospotilailla, D-vitamiinipuute on yleinen ongelma johon rajoitetusta altistumisesta auringonvalolle ja heidän ihonsa alentuneesta kyvystä tuottaa D-vitamiinia. 70-vuotiaan kyky tuottaa D-vitamiinia on vain noin 30 % verrattuna nuoreen aikuiseen, mikä yhdessä peittävän vaatetuksen kanssa johtaa puutokseen. Erityisen tärkeää on huolehtia D-vitamiinin saannista nuorilla vegaaneilla ja laihduttajilla, jotka tarvitsevat sitä luustonsa kasvatamiseen.

Lisäksi D-vitamiinin puutos on tavallista tummaihoisilla ihmisillä Suomessa, missä auringon UVB-säteily on heikompaa. Myös äidin D-vitamiinin puutos raskauden aikana on riskitekijä vastasyntyneelle, sillä äidinmaito ilman riittävää D-vitamiinin korvausta ei katta lapsen tarvetta. Lastenlääkärit suosittelvatkin odottaville äideille 100 mikrogramman päivittäistä D-vitamiinilisää. Ilman ravintolisiä vegetaarista ruokavaliota noudattavilla äideillä D-vitamiinin puute on väistämätön seuraus talvikaudella.

Auringon energisoiva vaikutus

D-vitamiini, valo ja lämpö yhdessä vaikuttavat mielialaan ja vireyteen pitkäksi aikaa. D-vitamiinin lisäksi auringonvalo stimuloi serotoniinin tuotantoa aivoissamme. Serotoniini on tunnettu ”onnellisuushor-

monina”, ja sen tasojen nousu on yhdistetty parempaan mielialaan ja lisääntyneeseen mielihyvän tunteeseen. Tämä voi johtaa positiivisuuden lisääntymiseen ja auttaa meitä näkemään maailman valoisemmin.

Auringonvalo vaikuttaa myös melatoniinin tuotantoon, joka on unta säätelevä hormoni. Valon vaikutuksesta melatoniinin tuotanto vähenee, mikä auttaa meitä tuntemaan itsemme pirteämmiksi ja lisää päiväkaista aktiivisuutta. Lämpö puolestaan rentouttaa kehoa ja voi vähentää stressiä, mikä yhdessä valon kanssa luo yleisen hyvän olon tunteen ja vahvistaa kykyämme jaksaa arjen haasteissa. Tämän vuoksi monet ihmiset kokevat olonsa energisemmäksi ja elinvoimaisemmaksi keuhalla ja kesällä, kun päivät ovat pitempiä ja aurinko paistaa kirkkaammin.

Auringonvalon positiiviset vaikutukset voivat näin ollen parantaa kokonaisvaltaista hyvinvointiamme ja auttaa meitä selviytymään paremmin sekä fyysisistä että henkisistä haasteista. Aurinko saa lämmittämään muttei polttaa, on kuitenkin syytä olla varovainen, ettei polta ihoaan. Auringon ultraviolettisäteily ja ihon toistuva palaminen lisäävät ihosyövän riskiä. Jos olet elämäsi aikana viettänyt paljon aikaa ulkona – veneilyt, golfannut, ollut ulkotöissä – kannattaa kiinnittää huomioita luomiin ja niissä tapahtuviin muutoksiin.

D-vitamiinin lähteet

D-vitamiinia saa kesäkaudella auringosta ja ympäri vuoden ravinnosta sekä vitamiinilisistä. Parhaat D-vitamiinin lähteet ovat kalanmaksa ja mäti, mutta näitä käytetään harvemmin. Suomessa D-vitamiinoidut maitotuotteet ja ravintorasvat ovat kalan ohella tärkeitä D-vitamiinin lähteitä. Myös kananmunan keltuainen sisältää D-vitamiinia, lisäksi metsäsienet, erityisesti suppilovahvero ja kantarelli, ovat hyviä D-vitamiinin lähteitä.



Kasvikunnan tuotteista erityisesti kantarellit ovat hyviä D-vitamiinin lähteitä.

tetään harvemmin. Suomessa D-vitamiinoidut maitotuotteet ja ravintorasvat ovat kalan ohella tärkeitä D-vitamiinin lähteitä. Myös kananmunan keltuainen sisältää D-vitamiinia, lisäksi metsäsienet, erityisesti suppilovahvero ja kantarelli, ovat hyviä D-vitamiinin lähteitä.

D-vitamiinin puutostilojen korjaamisessa voi mennä tovi. D-vitamiinitasojen nousu optimaaliseen 10-20 ng/ml tasoon kestää yleensä noin 2-3 kuukautta oikealla lääkityksellä ja ravinnolla. Huomioi, että kahvi ja tee voivat ehkäistä ravintoaineiden imeytymistä – kannattaakin pitää esimerkiksi puolen tunnin – tunnin tauko vitamiinien nauttimisen ja kahvinjuonin välillä. D-vitamiinin paras lähde on auringonvalo ja sen UVB-säteily, joka saa iholla aikaan D-vitamiinin tuotannon. Suomessa kesäaurinkoa tarvitaan vain 10-15 minuuttia muutaman kerran viikossa käsiin, käsivarsiin ja kasvoihin. D-vitamiinia varastoituu myös jonkin verran, mutta syksyn ja talven tullen kotimaan auringossa ei ole riittävästi UVB-säteilyä, jotta siitä saisi D-vitamiinia. Suomen valoton aika kestää noin kuusi kuukautta, kun taas veren D-vitamiinin pitoisuus puolittuu noin 3-6 viikossa. Tällöin varastojen tyhjentymistä kannattaakin kompensoida D-vitamiinitableteilla. Esimerkiksi viikon talviloma auringossa varastoi D-vitamiinia jopa 6 viikoksi! ■

Teksti: Sirpa Toljander

Kuvat: Pixabay



Talvisin Suomessa auringossa ei ole riittävästi UVB-säteilyä, jotta sillä saisi tankattua tarpeeksi D-vitamiinia.





Wilperi osa 4

Wilperia kiinnostivat eksoottiset työkohteet. Hän siirtyi Outokumpu Ecoenergialta Vesipekka Oy palvelukseen Intiaan rakentamaan satamalaitteita. Olosuhteet poikkesivat paljon Brasilian työskentelytavoista. Intiassa oli byrokratiaa ja rajoituksia paljon. Ihmeellisiä työpisteitä oli mitä ihmeellisimmissä paikoissa. Koska morsiamen perheen piti hankkia sulhaselle työpaikka. Esimerkiksi kuljettimen alla oli konttoripöytä ja sulhanen tuli päivittäin istumaan pöydän taakse tuolille, vaikka hänellä ei ollut viikkokausiin mitään tekemistä. Kuljettimelta varisi bulkkitavaraa pöydälle ja sulhasen päälle vähän väliä.

Intialaiset pyrkivät työllistämään mahdollisimman paljon henkilöitä. Kuljettimelle oli toimitettu tukosvahdit ja sivuvahdit, mutta intialaiset eivät halunneet, että niitä asennetaan paikoilleen. Kolmesataa metriä pitkälle kumihihnalle bulkkitavaran lastauksessa ja purussa, intialaiset onnistuivat työllistämään 24 henkilöä. Vastaavassa purkupaikassa Suomessa työskenteli siihen aikaan 1–2 henkilöä. Kun kuljettimen valvonta petti jossakin kohtaa, tuli tukos tai kuljetin vaurioitui. Seisokki ei haitannut intialaisia, he saivat työllistettyä enemmän työntekijöitä. Eniten Wilperia ihmetytti, kun intialaiset kantoivat rautapelletti korissa pään päällä langankia pitkin ylös laivan ruumaan. Kun lämpötila laski alle +30 Celsius asteen, intialaiset lopettivat työteon, vaikka heillä oli villapipot päänsään. Heidän mielestään oli liian kylmä työskennellä.

Muutaman kuukauden kuluttua Wilperi pääsi todella hyvälle hankkeille. Hän työskenteli verovankina, eli ei tarvinnut maksaa veroja ollenkaan. Tämä oli 1980 luvulla ja 1990 alkupuolella vielä mahdollista laillisesti Suomen lainsäädännön mukaan. Roxonin supervisor ei halunnut jatkaa sopimusta Intiaan, vaan palasi Suomeen. Roxon ei saanut ketään Pepe Kaupilan tilalle. Wilperi jatkoi työskentelyä kahden yrityksen supervisorina ja saaden kahta palkkaa saman aikaisesti. Supervisor ei saanut itse tehdä käsillään töitä, vaan ainoastaan opastaa intialaisia.

Vapaa-ajan viettopaikkoja oli riittävästi. Oli riittävän lämmintä, ihmisiä todella paljon joka

paikassa ja monessa paikassa oli roskaa paljon. Oli asioita, joita Wilperi ei ymmärtänyt. Kastijako järjestelmä oli poistettu lainsäädännöllä jo 40 vuotta aikaisemmin, mutta ihmiset jaettiin eri kasteihin ja alhaisimpana oli kastittomat, joiden työ oli puhdistaa käymälät ilman mitään suojarusteita paljain käsin. Toinen oli kaupalliset naiset, heitä pidettiin orjina kaltereiden takana ja kaikki tiesivät menettelystä. Kolmannen asia Wilperi oivalsi ja käytti asiaa hyväkseen. Kun hänelle oli selvinnyt, että intialaiset pitivät lihavaa ihmistä suurimpana johtajana, niin Wilperi lihotti itseään 30 kiloa. Sen jälkeen kaikki kunnioittivat, arvostivat ja noudattivat hänen ohjeitaan.

Vapaa-ajallaan Wilperi tutustui paikallisiin naisiin, eläintarhassa hän näki tiikerin ja leijonan risteytyksen, turistinähtävyyksiä Intiassa riitti ja ihmisiä oli paljon kaupungeissa. Likaa ja roskaa riitti laitakaupungilla. Toisissa kaupungeissa sosiaalihuolto toimi niin, että kaikki roskat tuotiin laitakaupungin

kaduille. Köyhät, sairaat, vanhukset ja eläimet etsivät roskista kaiken käyttökelpoisen ja syötävän, muutaman päivän kuluttua jääneet jätteet vietiin kaatopaikalle ja poltettiin avoroviolla. ■

Ylikonemestari
Liimatainen



VAASAN KONEMESTARIYHDISTYS TIEDOTTAA KUUKAUSI- JA VAALIKOKOUS sekä JOULUATERIA

Lauantaina 7.12.2024 Sulvan Kestikievarissa, klo 18:00

Osoite Sulvantie 199 65450 Sulva

Ohjelma;

kokous alkaa klo 18:00, jouluterialelle siirrytään n klo 19:00
tilaisuus loppuu klo 22:00

Ilmoittautumiset perjantaina 29.11.2024 mennessä
sihteerille puh 050 5405431

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

Mainitkaa pääruokavaihtoehto ilmoittautuessanne.

Tilaisuuteen yhteiskuljetus. Vaasa, Kaupungintalon ed. klo 17:00.
Seinäjoki tulevat järjestevät omat kuljetukset.
Tilaisuus on avec.

Tervetuloa, Hallitus





**POHJOIS-SUOMEN ENERGIAINSINÖÖRIT
JA KONEMESTARIT RY**

KOKOUSKUTSU

Hallitus kutsuu yhdistyksen jäsenet sääntömääräiseen syyskokoukseen.

Aika: 18.11.2024, kello 18.00

Paikka: OULU laiva, Pitkänmöljätie 24, 90510 Oulu.

Kokouksessa käsitellään säännöissä syyskokoukselle osoitetut asiat. Päätettävänä asiana on yhdistyksen sääntöjen muuttaminen, joissa muun muassa muutettaisiin kokousten koollekutsumista koskevan 11. kohdan ensimmäinen kappale.

11. kohdan nykyinen muoto:

”Varsinaisista, sekä muista yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan jäsenille vähintään kahdeksan (8) päivää ennen kokousta ilmoituksilla sanomalehdissä tai liiton julkaisemassa lehdessä”.

Ehdotus uudesta muotoilusta:

”Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan jäsenille vähintään kahdeksan (8) päivää ennen kokousta ilmoituksella yhdistyksen verkkosivuilla tai liiton julkaisemassa lehdessä”.

Muilta osin ehdotukset muutettavista kohdista esitetään kokouksessa ja halutessaan niistä voi ennalta tiedustella yhdistyksen puheenjohtajalta.

Yhdistys kutsuu jäsenet (avec)

RioLive:n

PIKKUJOULURUOKAILUUN

ja

musiikkikomedia näytökseen

TERAPIAN TARPESSA, TOTTAKAI!

Aika ja paikka: 23.11.2024, kello 16.00, Hallituskatu 11, Oulu

Näytös alkaa kello 18, jota ennen kokoontutaan ruokailemaan. Sisäänkäynti pääovista Snellmannin puiston puolelta, Laanaojan varrelta.

Varattuna on rajallinen määrä lippuja. Omakustanneosuus on 10 €/henkilö, johon sisältyy teatterilippu, ruokailu ja narikkamaksu.

Sitovat ilmoittautumiset maksamalla omakustanneosuus yhdistyksen tilille FI89 1445 3000 026539, 31.10.2024 mennessä.

Tiedustelut:

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

**TURUN KONEPÄÄLLYSTÖYHDISTYKSEN
PIKKUJOULUJUHLA**

25.11.2023 klo 17.00

Vietämme yhdistyksen pikkujoulua jäsenten kesken.

Paikkana on yhdistyksen juhlasali
Puutarhakatu 7 a as. 2.

Ilmoittautumisia ottaa vastaa Jukka Lehtinen
sähköposti jukkaarilehtinen@gmail.com

Ilmoittaudu heti,
sillä tilaisuuteen mahtuu vain 30 henkilöä,
tai ilmoittaudu viimeistään 17.10 mennessä

Omavastuuosuus on 20 €/hlö,
sisältää ruokailun ja juomat.

Maksa tilille Turun Konepäällystöyhdistys ry.
tilin numero FI75 5710 0420 3995 29.

**TURUN KONEPÄÄLLYSTÖYHDISTYS -
ÅBO MASKINBEFÄLSFÖRENING RY.**

Turun Konepäällystöyhdistyksen

VAALIKOKOUS

pidetään

torstaina joulukuun 5. päivänä 2024 klo 19.00

yhdistyksen huoneistossa
Puutarhakatu 7 a, as. 2 Turku

Kokouksessa käsitellään sääntöjen 15. pykälän asiat.

Tervetuloa
Johtokunta

**KESKI-SUOMEN
KONEMESTARIYHDISTYS RY:N**

PIKKUJOULU

järjestetään **Hotelli Albassa**
23.11.2024 kl 18.00.

Tervetuloa joukolla mukaan.
Kutsu koskee myös avecia.



LIITON VUODEN 2025 TASKUKALENTERI

Kuten viime vuonna emme lähettä ensi vuoden taskukalenteria Voima & Käyttö -lehden mukana. Olemme pyytäneet liiton yhdistyksiä tilaamaan toimistolta liiton ilmaisen taskukalenterin jäsenilleen. Tilaa vuoden 2025 taskukalenteri laittamalla sähköpostia osoitteeseen ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi tai soittamalla 09 5860 4815 viimeistään 31.10.2024 mennessä.

FÖRBUNDETS FICKKALENDER FÖR ÅR 2025

Såsom i fjol skickas fickkalendern för nästa år inte längre med höstens nummer av tidningen Kraft & Drift. Vi har uppmanat förbundets föreningar att från vårt kansli beställa fickkalendern till de medlemmar som önskar få den. Om någon vill skilt göra en beställning av kalendern så bör den skickas till förbundets kansli senast den 31.10.2024 via e-post: ann-katrin.viertola@konepaallystoliitto.fi eller genom att ringa 09 5860 4815

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

VAALIKOKOUS

Torstaina 28.11.2024 klo 17.30

Radisson Blu Seaside Hotelli,
Ruoholahdenranta 3, 00180 Helsinki

Käsitellään sääntöjen 15 § mukaiset asiat

Tervetuloa, Hallitus

Turun suunnasta kuljetus Manun kautta,
puh. 050 511 0077

KONEMESTARI- JA SÄHKÖMESTARISORMUS

1. KULTASORMUS

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



2. KULTAKANTA/ HOPEARUNKO

Sterling hopea (925),
14K kultamerkki

3. HOPEASORMUS

Kokonaan hopeaa

Sormusten hinnat:

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

Sormustilauksen voi tehdä sähköpostilla:

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

Ann-Katrin Viertola
Suomen Konepäällystoliitto
Mikonkatu 8 A
00100 Helsinki

Nimi _____

Osoite _____

Puh.nro _____

Sormuksen koko _____

TILAAAN:

1. Kultasormus 2. Kultakanta/hopearunko 3. Hopeasormus

2 timanttia 3 timanttia

Allekirjoitus _____



KORKEAPAINEPESUT JA IMUPALVELUT

Rescue Team Finland s. 42
Pesupalvelu Hans Langh Oy s. 41

LAIVADIESELEIDEN HUOLTO JA KORJAUS

Marine Diesel Finland Oy s. 43

LAIVAELEKTRONIIKKA JA HUOLTO

AT-Marine s. 43

LAIVAKORJAUKSIA

JAP-Metalli s. 42

LAIVATARVIKKEITA

Tecmarin Ship Supply s. 43

PAINEENALAISET TIIVISTYKSET

FSC-Service s. 43

PALOVARTIOINTIA

Rescue Team Finland s. 42

SUKELLUSPALVELUT

Diving Group s. 43
Rannikon Sukelluspalvelu Oy s. 42

TEOLLISUUSPOLTTIMET

Suomen Teollisuuspolttin Oy s. 41

TIIVISTEET

Densiq s. 43
Tiivistetekniikka s. 43
Tarseal Oy s. 42

TULENKESTÄVIÄ MUURAUKSIA

Erikosmuuraus Oy s. 42

ÖLJY JA KAASUPOLTTIMIA

Laivapolttin s. 43

ÖLJYNPUHDISTUSRATKAISUT

KiL-Yhtiöt Oy s. 42

MUUT PALVELUT

Högskolan på Åland s.47
Aboa Mare s. 42
Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus Meriturva s. 42
Merimieseläkekassa / Sjömanspensionskassan s. 47
Länsirannikon koulutus Oy WinNova s. 42

Markkinoiden parhaat

Weishaupt- teollisuuspolttimet

moneen käyttöön laajalla tehoalueella!

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



WM-G10

WM-G20

WM-G30



WM-50

UUTUUS!

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

WKmono80

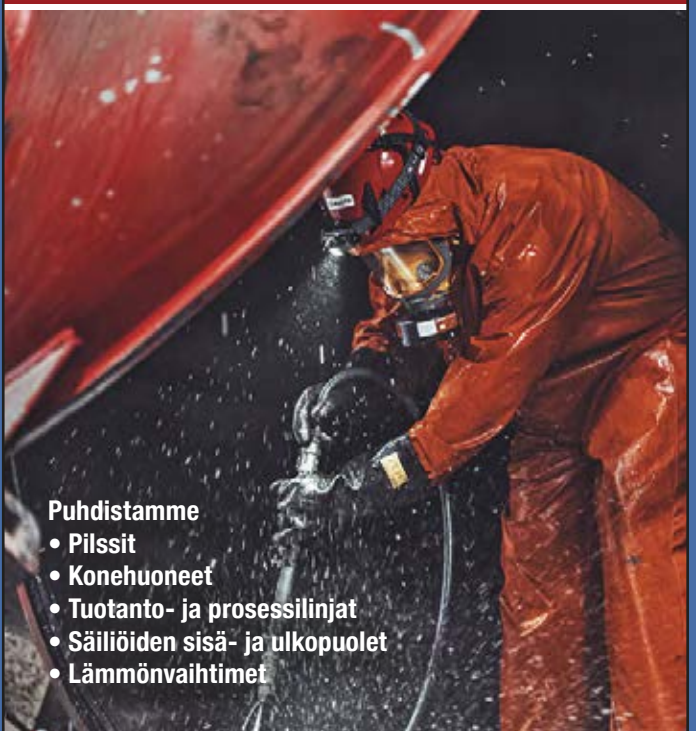
Weishaupt-polttimia edustaa **Suomen Teollisuuspolttin Oy**
Ota yhteyttä: puh. 040 654 5352 | www.teollisuuspolttin.fi

 **SUOMENTEOLLISUUSPOLTIN** -weishaupt-



Hans Langh

Dirty job well done



Puhdistamme

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

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



Palovartiointi – Brandbevakning

Puhdistustyöt – Rengöringsarbeten

Kohonnut Riski – Korkeampi Valmius

Förhöjd Risk – Förhöjd Beredskap

Oikea Osaaminen ja Oikeat Varusteet

Rätt Kompetens och Rätt Utrustning

Turvallisuuskurssit – Säkerhetskurser



RESCUE TEAM FINLAND AB OY

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



Rungon tarkastukset
& puhdistukset

Rungon & putkistojen
ultraäänimittaukset

Teollisuuslaitosten sukellustyöt

Rannikon Sukelluspalvelu Oy

Coastal Diving Service Ltd

Pikku-Hietanen, Kotka
0400 751 399, 0400 803 926
info@sukelluspalvelu.fi
www.sukelluspalvelu.fi



Maritime Education, Training and R&D

Explore our degree programmes, courses and projects:
www.aboamare.fi



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



MERITURVA

Merenkulun turvallisuuskoulutuskeskus

Palokoulutus, Upinniemi

- STCW-palokurssit
- Alusten palopääällikkökurssit
- 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

HUOLTO SÄÄSTÄÄ KUSTANNUKSIA!

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

Toimimme
ympäri vuorokauden!

JAP-Metalli Oy

Sälinkääntie 12, 04600 Mäntsälä
PUHELIN
+358 40 848 5610

pekka.vallin@japmetalli.com



NYT RAUMALTA MERILLE!

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

MERENKULKUALAN PERUSTUTKINTO 180 OSP

kansipäällystö | konepäällystö | kansi- ja konekorjaus | sähkökäyttö

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

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

- Kotimaanliikenteen koulutukset
- Asiakaskohtaisesti räätälöity koulutus

OTA YHTEYTTÄ

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

SUUNTA ETEENPÄIN

WINNOVA

DENSIQ

Tiivisteratkaisuja jo vuodesta 1918

Oma tuotanto mm. grafiittitiivisteet

24/7 päivystys

EN1591-4 sertifioitu
laippaliitoskoulutus

Puh. 040 775 0562
petri.tonteri@densiq.com
www.densiq.com



DG-DIVING GROUP
THE UNDERWATER SPECIALIST
www.dg.fi

PÄIVYSTYS 24 h
GSM: 0400 522 020
0400 825 640



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

(SAACKE) HUOLTO JA VARAOSAT

LAIVAPOLTIN OY

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

AT-Marine Oy

Palveluksessa
maalla ja merellä

• Navigointi- ja merenkulkulaitteet

• Kommunikointilaitteet

• Konehuonelaitteet ja anturit

• Palohälytysjärjestelmät

• LED/Xenon valonheittimet
• LED-ulkokansivalot

• Valopylväät ja -opasteet

www.atmarine.fi
service@atmarine.fi

FSC-SERVICE Oy

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

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

MD MARINE DIESEL FINLAND OY

Laiva- ja teollisuus dieselien myynti, huolto ja varaosat

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

ISO 9001 -sertifioitu

www.marinediesel.fi
Eteläkaari 10, 21420 Lieto
Puh 020 510 6900



PROSESSITEOLLISUUDEN TIIVISTEET

Liukurengastiivisteet
Huollot ja korjaukset



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

TEC marin
ship supply engine • deck • cabin



**TEKNINEN
LAIVATARVIKETOIMITTAJA
YLI 35-VUODEN
KOKEMUKSELLA**

Tilaukset ja Tarjouspyynnöt

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

Vi betjänaar även på svenska.
Service also in English.

straub
the right connection

Danfoss

MARISOL
CHEMICALS

Makita
VALTUUTETTU
Jälleenmyyjä

Voit ostaa lehteen
**ILMOITUS-
TILAA**

yrityksellesi

lähettämällä sähköpostia
osoitteeseen

riku.muurinen@konepaallystoliitto.fi

**Voima & Käyttö
Kraft & Drift**

Suomen Konepäällystöliiton julkaisu

JÄSENYHDISTYKSET / MEDLEMSFÖRENINGAR

SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITON JÄSENYHDISTYKSET / FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUNDS MEDLEMSFÖRENINGAR

Nro 001

Etelä-Saimaan Konepäällistöyhdistys (Perust.-Grund. 1921)

• Puh.joht. **Tapani Hirvonen**
Iltaruskonkuja 5, 55120 Imatra
puh. 040 540 1385
tapanih383@gmail.com

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

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

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

Nro 002

Haminan Koneestariyhdistys (Perust.-Grund. 1947)

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

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

Yhdistyksen kokouksista ilmoitetaan sähköpostilla.

Nro 003

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

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

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

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

Nro 004

Helsingin Koneestariyhdistys (Perust.-Grund. 1869)

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

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

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

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

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

Nro 005

Hämeenlinnan Koneestariyhdistys (Perust.-Grund. 1945)

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

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

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

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

Nro 007

Kemin Koneestariyhdistys (Perust.-Grund. 1941)

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

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

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

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

Yhdistys kokoontuu erikseen ilmoitettuna ajankohtana

Nro 008

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

• Puh.joht. **Kristian Gustafsson**
Näsimäenpolku 2 A 3, 67700 Kokkola
Puh. 040 5119816

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

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

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

Nro 009

Keski-Suomen Koneestariyhdistys (Perust.-Grund. 1947)

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

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

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

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

Kokoukset kuukauden toisena keskiviikkona klo 19.00 Ravintola Sohvissa

Nro 010

Kotkan Konepäällistöyhdistys (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
sasu-pekka.lahdenniemi@kme.fi

• Varasiht. **Niklas Fagerlund**
puh. 044 999 9106
niklas.fagerlund@kme.fi

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

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

Nro 012

Kuopion Konepäällystöyhdistys

(Perus.–Grund. 1899)

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

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

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

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

Kuukausikokoukset talvikuukausina erikseen
ilmoitettuna aikana

Nro 013

Lahten Konemestariyhdistys

(Perust.–Grund. 1945)

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

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

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

www.lahdenkonemestariyhdistys.fi

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

Nro 014

Mikkelin Konepäällystöyhdistys

(Perust.–Grund. 1948)

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

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

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

Nro 015

Pohjois-Suomen Energiainsinöörit

ja Konemestarit ry

(Perustettu 1903, SKPL:n yhdistys)

• Puh.joht. / Siht. **Ari Heinonen**
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 kevät- ja syyskokouksista on
erillinen ilmoitus.

Raahen kerho

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

Nro 016

Pargas Maskinbefälsförening

(Perust.–Grund. 1925)

www.pargasmaskinbefal.fi

• Ordförande **Tage Johansson**,
Skansinkatu 34 A 24, 20730 Åbo
tel. 040 845 8042

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

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

Nro 017

Porin Konemestariyhdistys

(Perust.–Grund. 1894)

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

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

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

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

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

Nro 018

Rauman Konepäällystöyhdistys

(Perust.–Grund. 1926)

www.rkpy.fi

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

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

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

• Rah.hoit. **Esko Laihinen**
040 533 0158
esko.laihinen@gmail.com

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

Nro 019
Savonlinnan Konemestariyhdistys
(Perust.–Grund. 1933)

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

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

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

Kokoukset pidetään erikseen ilmoitettavana ajankohtana

Nro 021
Turun Konepäällystöyhdistys
(Perust.–Grund. 1874)

www.tkpy.fi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Yhdistys kokoontuu talvikuukausina kuukausikokouksiin neljä (4) kertaa: syyskuussa, joulukuussa, kuukausi/vaalikokous, helmikuussa, kuukausi/vuosikokous sekä toukokuussa, em. kokouskuukausien ensimmäisenä arkitorstaina, ellei toisin ilmoiteta.
Kokouspaikka: konditoria Othello, Palosaarentie 18, klo 18.00

Föreningen har 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:konemestariit.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. Ongelmatapauksissa toimittakaa päivitettyt yhteystiedot liitolle sekä yhdistyksen sihteerille (jame.yhdistys@gmail.com).

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

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

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

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

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

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

www.maskinisterna.ax

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

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

Om ej Ölander är anträffbar, kontakta Hans Palin. 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 Pöyhkäri**
Ari.poyhkaari@finnpilot.fi
puh. 040 567 4640

Turvaa
elämän aallokossa
Trygghet
i livets sjögång



Merimieseläkekassa
Sjömanspensionskassan

www.merimieselakekassa.fi
www.sjomanspensionskassan.fi

Vi utbildar FRAMTIDENS SJÖBEFÄL

www.ha.ax/utbildning



HÖGSKOLAN PÅ ÅLAND
ÅLAND UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES



SUOMEN KONEPÄÄLLYSTÖLIITTO – FINLANDS MASKINBEFÄLSFÖRBUND

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

Toiminnanjohtaja /
verksamhetsledare
Riku Muurinen
050 405 9397

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

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

Suosittellemme eAsiointiamme hakemusten,
liitteiden ja viestien lähettämiseen. Se on
nopein ja tietoturvallisin tapa yhteydenpitoon
kassan kanssa. eAsiointiin voi kirjautua koti-
sivujemme kautta.

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

Meillä ei ole toimistollamme palvelupistettä
jäsenillemme. Elimäenkatu 5:n ala-aulessa on
postilaatikko, jonne jäsenet voivat tarvittaessa
tuoda hakemuslomakkeita ja muita asiakirjoja.

Aaria Arbetslöshetskassa
Elimäгатan 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 an-
sökningar, 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 e-post.
Arbetslöshetsärenden och ärenden som gäller
ansökningshandläggning kan skickas till adressen
asiakaspalvelu@aariakassa.fi. Medlemsärenden bör
skickas till adressen jasenpalvelu@aariakassa.fi.
Mer information om arbetslöshetsförmånerna
finns också på vår webbplats.

Vi har inte någon servicepunkt för medlemmar
vid vårt kontor men det finns en postlåda vid ne-
dre aulan på adressen Elimäгатan 5.

TOIMISTO TIEDOTTAÄ / BYRÄN MEDDELAR

Merimiespalvelutoimisto:
puh. 09 668 9000

Merimieseläkekassa:
puh. 010 633 990

Kanavaranta 9
00160 Helsinki

www.merimieselakekassa.fi

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

Sjömansservicebyrån:
tel. 09 668 9000

Sjömanspensionskassan:
tel. 010 633 990

Kanalkajen 9
00160 Helsingfors

www.sjomanspensionskassan.fi

FPA
Infopaket om sjukförsäkring av sjömän
www.kela.fi/web/sv//nyttinfopaketom_sjukforsakringavsjoman

TE-toimisto/Merivälitys

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

AN-tjänster/Havsförmedling

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



TAITOTALO KOULUTTAA

ENERGIA-ALAN AMMATTILAISIA

Tavataan Energia 2024 -messuilla osastolla A107 Tampereella 22.–24.10.2024

Mekaanisten voimansiirtolaitteiden kunnossapito
29.–30.10.2024 Helsinki

Lisätietoja anu.jauhiainen@taitotalo.fi

Painelaite Foorumi (Energia 2024 messujen yhteydessä)
22.–23.10.2024, Tampere

Painelaitteiden käyttö ja kunnonvalvonta
6.–7.11.2024, Tampere

Wind Energy 360° – Operational aspect of wind power
-seminaari 21.–22.1.2025, Helsinki

Höyryturbiinit – rakenne ja toiminta 12.–13.2.2025, Tampere

Generaattorit – rakenne ja käyttö 5.–6.3.2025, Helsinki

Energy Manager -koulutusohjelma 3.6.2025–25.3.2026
Helsinki

Sähkökattilat -seminaari 10.–11.12.2024, Jyväskylä

Lisätietoja rami.annala@taitotalo.fi ja
jukka.kauppinen@taitotalo.fi

Painesäiliö- ja putkistomateriaalit 13.–14.11.2024, Helsinki

Teollisuusputkistot 2025 – suunnittelu ja valmistus
29.–31.1.2025, Helsinki

Lisätietoja ilkka.lassila@taitotalo.fi

Voimalaitosten vesienkäsittely, vesikemia, vesien valmistus
22.–23.1.2025, Helsinki

Lisätietoja erland.hermansson@taitotalo.fi

TUTKINTOJA

Voimalaitoksen käyttäjä, energia-alan ammattitutkinto

aloitus 4/2025, Tampere (lähi- ja etätoteutus)

aloitus 10/2025, Helsinki (lähi- ja etätoteutus)

Voimalaitosmestari, energia-alan erikoisammattitutkinto,
voimalaitostekniikan osaamisala

aloitus 29.1.2025 Jyväskylä (lähi- ja etätoteutus)

Lisätietoja tutkinnoista tuovi.pietila@taitotalo.fi

Tuulivoimaosaaja, asentaja, kunnossapitäjä
27.8.2024–29.2.2025, Helsinki



Tuulivoimaosaajan koulutuksessa vahvistat tarve-
lähtöisesti ammatillista osaamistasi tuulivoima-alan eri
osa-alueilla. Koulutuksessa on mahdollista valita
henkilökohtainen oppimispolku, aiemman osaamisesi ja
taustasi mukaan.

Lisätietoja heikki.ollila@taitotalo.fi

**Taitotalo järjestää energia-alan koulutuksia myös
yrityskohtaisina toteutuksina.**

Lisätietoja Riku Silván, riku.silvan@taitotalo.fi

Lue lisää ja ilmoittaudu heti!
taitotalo.fi/energia



TAITOTALO

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