

SUOMEN VARUSTAMOT ry

TOIMINTAKERTOMUS

1.1. – 31.12.2015

Yleistä

Suomen ulkomaanliikenteen meritse tapahtuva kuljetussuoritus laski -7,4 %:a sekä vienti- että tuontivolyyymien osalta. Vientikuljetukset olivat 44,7 milj. tonnia ja tuontikuljetukset 44,5 milj. tonnia. Edellisvuoteen verrattuna merikuljetukset vähenivät 96,7 milj. tonnista 89,2 milj. tonniin. Sen sijaan automatkustaja-alusten matkustajavolyymit nousivat +2,0 %:lla 18.548.140 matkusta-jaan. Transitoliikenteessä Venäjän sanktiot näkyivät selvästi volyyymien laskiessa -25,0 %:lla 6,3 milj. tonniin. Tuontipuolella lasku oli -43,3 %:a ja vientipuolella -16,7 %:a.

Suomeen suuntautuvassa liikenteessä jäsentonnistomme vientiosuus pieneni -2,0 %:a 20,5 %:in ja tuontiosuus -2,6 %:a 40,9 %:n. Suomen lipun alla olevien automatkustaja-alusten markkina-osuus ei ollut vielä julkaistu maaliskuussa mutta vuonna 2014 osuus oli 37 %:a. Tässä on huomioitavaa että yhä suurempi osuus lastialustonnistosta on ”cross trade” liikenteessä.

Jäsenalusten määrä Suomen lipun alla kasvoi kymmenellä aluksella 106 alukseen. Kokonais GT-luku kasvoi 5.2 %:lla ja on nyt 1.593.536. Yhteenlaskettu kuollut paino kasvoi 0,7 %:a 1.005.513 tonniin. Keski-ikä nousi jäänmurtaajien mukaan tulon myötä 22,5 vuoteen. Kaksi varustamo lopettivat toimintansa ja neljä uutta varustamo liittyivät jäseniksi mikä tarkoittaa että jäsen-varustamoiden määrä nyt on 24 kpl.

Nyt on kahdeksas vuosi kun merenkulkuala on odottanut rahtimarkkinoiden elpymistä. Ei ole vielä merkkejä siitä että tämä odottelu tulisi päättymään ensi vuoden aikana. Vuosikymmenen suurin yllätys tuli syksyllä 2014 kun öljyn maailmanmarkkinahinta aloitti vapaan pudotuksensa. Elo-syyskuun vaihteessa öljytynnyrin hinta (barrel) oli vielä 120 US-taalaa ollessa vuoden vaihteessa vain 60 US-taalaa tynnyriltä. Tätä kehitystä yksikään tutkimuslaitos tai analytiikka ei ollut pystynyt ennusta-maan. Kehitys oli tervetullut koska ennakoitu rikkidirektiivistä johtuva hintashokki jäi tulematta. Vuoden 2015 aikana öljytynnyrin hinta oli alimmillaan 39 US-taalaa.

Koska viime vuoden YT-neuvotteluissa oli päätetty että työmarkkina-asiat hoidetaan keskitetysti Helsingin toimistolta niin yksi Maarianhaminassa toiminut asiamies siirtyi ”job rotation” kokeiluna hoitamaan yhdistyksen ympäristöprofiilia 6 kk kestäväällä koe-ajalle. Tätä koeaikaa pidennettiin kesäkuussa kolmella kuukaudella mutta syyskuussa päätettiin että koe-aikaa ei pidennetä. Samoissa YT-neuvotteluissa hallitus päätti myös että sihteerin toimi Maarianhaminassa lakkautetaan kun virkaa hoitanut henkilö jää eläkkeelle syyskuussa. Työtehtävät pyritään automatisoimaan siirtymällä sähköiseen laskutukseen ja hallitusportaalin käyttöön.

Syyskuussa yhdistys siirtyi uuteen Admincontrol hallitusportaalin käyttöön. Todettiin että vanha järjestelmä ei täyttänyt muodollisia tietoturva vaatimuksia eikä henkilöstöresurssien tehokkaasta käytöstä. Lokakuun hallituksen kokouksesta alkaen hallitusmateriaali julkaistaan vain portaalissa.

Redarnas Ömsesidiga försäkringsbolagetin yhtiöittämisen johdosta SV sai tammikuussa 71 kpl. osaketta Försäkrings Ab Alandiassa. Valtuutettiin toimitusjohtajaa myymään kyseessä olevat osakkeet korkeimman tarjouksen tehneelle. Kesäkuun kokouksessa hallitus merkitsi tiedoksi että SV:n osakkeet oli 13.5.2015 myyty Ålands Ömsesidiga försäkringsbolagetille 56.800 eurolla.

Yhdistys antoi toimintavuonna 108 lausunto. Lausunnonpyytäjät olivat EU COM, Eduskunnan aliokunnat, Ministeriöt ja Virastot.

Elinkeinopolitiikka

Eduskuntavaalit. Kevään eduskuntavaaleihin Varustamo ry valmistautui tekemällä yhteistyötä Ellun Kanat Oy: kanssa. Teimme infogramin kauppamerenkulun tärkeydestä Suomen huoltovarmuudelle, joka lähetettiin 2000 kansanedustajaehdokkaalle. Varustamo ry piti yli 20 infotilaisuutta kaikkien eduskunnassa edustettuina olevien puolueiden kanssa. Tilasimme myös Pellervon taloudelliselta tutkimuslaitokselta selvityksen kauppamerenkulun merkityksestä Suomelle.

Valtiomenojen leikkaukset. Uusi hallitus päätti laajoista valtionmenojen leikkauksista. Merenkulun tuet ei leikattu, mutta hallitus laati ehdollisen menoleikkauslistan jolla valtion menoja hallituskauden aikana leikataan yhteensä 954 miljoonaa euroa jollei työmarkkinoilla saada aikaiseksi yhteiskuntasopimusta. Tällä ehdollisella leikkauslistalla on matkustaja-alustuen 20 miljoonan euron leikkausuhka. Pidimme Pellervon taloudellisen tutkimuslaitoksen kanssa lehdistötilaisuuden kesäkuussa tästä matkustaja-alustuen leikkausuhasta. Tämä johti siihen, että Varustamo ry:n edustajat kutsuttiin ministeri Orpon ja ministeri Lindströmin keskusteluun, jossa tilanne rauhoitettiin. Varustamo ry on lobannut pitkin vuotta tätä ehdollista leikkausuhkaa vastaan.

Sipilä-hallituksen budjettiesitys. Hallituksen ensimmäisessä budjettiesityksessä vuodelle 2016, joka julkaistiin syyskuun alussa, merenkulun työvoimakustannukset budjetoitiin 100,4 miljoonaan euroon. Hallitus ilmoitti, että ”merenkulupolitiikan tavoitteena on turvata Suomen kauppalaivaston myönteinen kehitys, suomalaisten merenkulkijoiden työllisyys ja huoltovarmuus.” Tämä teksti on pitkälti sama mitä Varustamo ry esitti keskusteluissaan puolueiden edustajien kanssa. Budjetissa vuodelle oli myös määräraha yhteensä 1,5 miljoonaa euroa tukena varustamoille EU- ja EI-EU-merenkulkijoiden matkakustannuksista. Väylämaksujen alennus kirjattiin jatkuvaksi vuosille 2016-2017. Eduskunta hyväksyi merenkulun budjettimäärärahat

Työvoimakustannustuen laajentaminen merenmittausaluksiin. Liikenne- ja viestintäministeriö valmisteli työvoimakustannustuen laajentamista koskemaan merenmittausaluksia. Varustamo ry tuki esitystä sillä ehdolla, että muiden kauppalaivastojen tukea ei tämän takia vähennetä vastaavasti. Loppuvaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö perui valmiin lakiesityksen todettuaan, että tuen laajentamiselle ei löydy rahoitusta. Meritaito Oy, jolla on merenmittausaluksia, liittyi tämän jälkeen Varustamo ry:n jäseneksi.

Pakolaiset. Kesän lopussa alkoi pakolaisten määrä kasvaa dramaattisesti EU:n alueella ja Suomeen tuli yli 30 000 pakolaista. Varustamo ry teki laivaliikenteessä yhteistyötä poliisin, rajavartioston ja tullin kanssa ja annoimme kirjallisen sitoumuksen em. viranomaisille koskien henkilöllisyyden todentamisesta matkustajaliikenteessä. Tämä yhteistyö syventyi pitkin syksyä sisäministeriön poliittisen johdon ja rajavartioston johdon kanssa. Suomessa ei menty rajatarkastuksiin kuten Ruotsissa.

Huoltovarmuuskeskus. Vuoden aikana Varustamo ry syvensi yhteistyötään Huoltovarmuuskeskuksen kanssa. Alku tälle oli yhteinen pidempi Merenkulku ja huoltovarmuusseminaari elokuussa.

Ympäristöasiat

Painolastiyleissopimus.

Tammi- ja lokakuun välisenä aikana IMO ei vastaanottanut uusia ratifiointeja mikä tarkoitti että MEPC 68 kokouksen alkaessa edelleen puuttui 2,5 % maailmankauppalaivaston vaaditusta 35 %:n yhteenlasketusta GT - luvusta. Kokouksessa sitten Indonesia, Marokko ja Ghana jättivät ratifiointiasiakirjansa IMO:n pääsihteerille Sekimizu joka jo ehti ilmoittaa että 35 %:n raja on ylittynyt ja että sopimus tulee voimaan vuoden kuluttua. Tarkastuslaskelman jälkeen kävi kuitenkin selväksi että 34,35 % tonnistovaatimuksesta täyttyy mikä tarkoittaa että vaaditaan lisämaita ratifioimaan.

SV:ta osallistui valmisteluun LVM:n asettamassa lainsäädännön implementointityöryhmässä. Lokakuussa HE luonnos painolastiveden käsittelystä oli valmis lähetettäväksi lausuntokierrokselle. Annoimme tästä seikkaperäisen lausunnon. Suomen taktiikkaesitykseksi sovittiin meren-kulun neuvottelukunnassa että valmistellaan kansallinen lainsäädäntö siihen muotoon että Suomi voi välittömästi lähettää ratifiointikirjeensä kun yleissopimus on tullut voimaan.

Kasvihuonekaasupäästöt

Pariisiin COP 21 ilmastoneuvotteluissa joulukuussa merenkulku sijoitettiin nk. kolmoskoriin. Tämä tarkoitti että ilmastopopimus ei sisältänyt kansainvälistä merenkulkua koskevaa sääntelyä ja että jatkokäsittely delegoitiin IMO:lle. Seuraavassa IMO:n MEPC kokouksessa huhtikuussa 2016 merenkulun globaalia polttoainekulutusta ja päästöjä koskeva datakeruujärjestelmää tulee olemaan esillä. Mahdollisiin taloudellisiin ohjaukeinoihin tai teknisiin määräyksiin palataan ilmeisesti vasta syksyllä MEPC 70 kokouksessa. CO2-tonnin hinnoittelusta ei näin ollen ole vielä Pariisissa tehty päätöstä, mutta CO2-tonnin nykyhinta on 8 €/tonni. SV:n hallitus päätti joulukuussa ettei ole tarvetta välittömiin virallisiin kannanottoihin mutta vastuulliseen proaktiivisuuteen kylläkin joten kotiläksynä pitää tehdä koelaskelmat jäsenalusten mahdollisista tulevista kustannuksista rahastovaihtoehdossa.

Typenoksidipäästörajoitukset ja NECA-hakemus

Marraskuussa Ympäristöministeriö kutsui SV:n edustajan vastaperustettuun NECA-työryhmäänsä. Tehtäväksi oli annettu Suomen kilpailukykyyn vaikuttavien selvitysten ja kustannus-laskelmien päivittäminen. Tämän perusteella hallituksen piti muodostaa Suomen kanta mahdolliseen NECA-hakemukseen seuraavaan HELCOM vuosi-kokoukseen maaliskuussa 2016. OSPAR rantavaltiot olivat jo päättäneet lähettää omat hakemuksensa tiukemmista Tier III tason vaatimuksista laivaliikenteen NOx päästöille Pohjanmerelle vuoden 2021 jälkeen

Rikkidirektiivin valvonta

Rikin oksidipäästöjä alennettiin 1.1.2015 alkaen 0,1 %:n tasolle SECA -alueilla, joita ovat tällä hetkellä Itämeri, Pohjanmeri ja Englannin kanaali sekä Pohjois-Amerikan alue ja USA:n Karibian meren alue. SV päätti rikkiasiansa keskittyä tiukennettuun valvontaan samalla viestittäen että tämä pitää jatkua myös vuoden 2015 jälkeen. Kirjelmöitiin myös Ruotsin Transportstyrelsenille että vastustamme heidän käytäntönsä bunkkerinäytteiden maksullisuudesta säännöt täyttävälle aluksille.

MARPOL –yleissopimuksen liitteet IV ja V

Matkustaja-alusten käsittelemättömien käymäläjätevesien päästökieltoa koskevat määräykset Itämeren alueella (Annex 4) siirrettiin sekä uusien että olemassa olevien alusten osalta 1.1.2019 alkaen ja olemassa olevien alusten osalta vuodesta 2021 alkaen.

Lastiruumien pesuvesien osalta Annex V ollaan edelleen tilanteessa missä ohjeistusta yleis-sopimuksen tulkinnasta ei ole olemassa.

Työmarkkinapolitiikka

Merenkulun palkankorotukset 2015. Varustamot ry:n ja liittojen sopimat palkankorotukset 1.3 rahtialusten taulukkopalkkoihin (ja matkustaja-alusten päällystön taulukkopalkkoihin) oli 0,4 %, vähintään kuitenkin 8 euroa, pientonniston takuupalkkoihin 0,4 %, vähintään kuitenkin 10 euroa ja matkustaja-alusten takuupalkkoihin 0,4 % kuitenkin vähintään 11 euroa.

EI-EU-merenkulkijoiden palkankorotukset 0 %. Suomen Varustamot ry sopi 10.2 päällystöliittojen ja Merimies-Unionin kanssa, että EI-EU-merenkulkijoiden palkkoja ei koroteta vuonna 2015.

Lakkouhka. Arctiaa koskevan jäänmurtajalakkoon liittyen Konepäällystöliitto ja Merimies-Unioni uhkasivat Varustamot ry:n jäsentonnistoa tukilakoilla, jotka olisivat alkaneet 2.4. Varustamot ry päätti 1.4 hyväksyä Arctian yhdistyksen jäseneksi. Jäänmurtajalakko ja tukilakkouhka peruutettiin osapuolten hyväksytyä valtakunnansovittelijan sovintoesityksen. Varustamot ry solmii tästedes myös jäänmurtajia koskevat työehtosopimukset.

Kuka saa sopia EI-EU-kansipäällystön ehdoista? Varustamot ry:n teki sopimuksen Konepäällystöliiton ja Merimies-Unionin kanssa siitä, että mainitut liitot voivat edustaa EI-EU kansipäällystää tehtäessä sekamiehityssopimuksia jäsenvarustamoiden rahtialuksille. Tämä sopimus solmittiin sen jälkeen kun Laivanpäällystöliitto oli ilmoittanut, että liitto ei hyväksy sekamiehityssopimuksia, jotka perustuvat luonnolliseen poistumaan. Varustamot ry:n tehty Konepäällystöliiton ja Merimies-Unionin kanssa yhtä jäsenvarustamoa koskevan sekamiehitys-sopimuksen ilman Laivanpäällystöliittoa, liiton asianajaja toimitti Varustamot ry:lle valvonta-kehotuksen. Valvontakehotuksen mukaan meillä ei olisi oikeutta sopia EI-EU-kansipäällystön palkka- ja työehdoista Konepäällystöliiton ja Merimies-Unionin kanssa. Varustamot ry ja Konepäällystöliitto ja Merimies-Unioni pyysivät yhdessä, että valtakunnansovittelija asettaa sekamiehityssopimuksen mukaisen ratkaisulautakunnan päättämään kenelle kuuluu oikeus solmia sopimuksia EI-EU-kansipäällystön palkka- ja työehdoista. Laivanpäällystöliitto kiisti ratkaisulautakunnan oikeutta ratkaista kiista ja katsoi, että työtuomioistuimella on oikea elin päättämän asiasta. Valtakunnansovittelija katsoi, että ratkaisulautakunnalla on oikeus ratkaista tämä riita. Laivanpäällystöliitto päätti tämän jälkeen palata yhteiseen neuvottelupöytään.

Merenkulun palkankorotukset vuodelle 2016.

Varustamot ry sopi kesäkuussa päällystöliittojen kanssa, että kansi- ja konepäällystön palkkoja korotetaan 0,43 %, kuitenkin vähintään 16 euroa 1.3.2016. Palkankorotukset noudattivat työmarkkinoiden keskusjärjestöjen sopimusta. Merimies-Unionin ilmoitti, että liitto ei voi solmia vastaavaa palkkasopimusta ennen kuin maan hallitus on perunut ehdollista uhkaansa leikata matkustaja-alusten työvoimakustannustukea 20 miljoonalla eurolla. Neuvottelujen jälkeen Merimies-Unionin solmi kuitenkin Varustamot ry:n kanssa sopimuksen 1.10, jonka mukaan palkat korotetaan 0,43 %, kuitenkin vähintään 16 euroa 1.3.2016 lukien.

60 sekamiehityssopimusta. Varustamot ry solmi vuonna 2015 uusia sekamiehityssopimuksia neljääntoista Suomen lipun alla olevaan rahtialukseen. Vuoden lopussa Varustamot ry:n sekamiehityssopimusten alla oli yli 70 % rahtialuksistamme. Kokemukset sekamiehityksestä ovat olleet hyviä.

Työtuomioistuimella. Työtuomioistuimeen Varustamot ry oli haastettuna kahdesti. Ensimmäinen oikeudenkäynti koski Laivanpäällystöliiton vaatimusta kansipäällystön hyttien päivittäisestä siivouksesta rahtialuksilla. Työtuomioistuin päätti, että jos aluksella on kaksi tai enemmän talousapulaisia, päällystön hyttejä tulee siivota päivittäin. Toisessa oikeudenkäynnissä käsiteltiin tapausta, jossa aluksen päällikön työ sopimus oli Varustamot ry:n neuvosta purettu päällikön jäätyä kiinni satamassa salakuljetuksesta. Päällikkö toimi myös Laivanpäällystöliiton luottamusmiehenä. Työtuomioistuin katsoi, että työ sopimuksen purkamiselle oli ollut riittävä peruste.

Merenkulkuasiat

Finnish Maritime Cluster ”FMC” ja ZVT yhteistyöalusta

Viime vuoden lopussa TEM myönsi SV:lle yhdessä Satamaliiton ja Meriteollisuusyhdistyksen kanssa projektitukea Suomen merenkulkuklusterin organisointi hankkeelle. Yksi tarkoituksista oli selkeyttää hakuprosessia varsinkin EU-rahoitukselle. Päämäärä oli että tämä johtaisi uusiin rajoja ylittäviin yhteistoimintaprojekteihin sekä konkreettisiin Suomalaisiin investointeihin.

Tammikuussa SV, Meriteollisuus ja Satamaliitto/-operaattorit järjestivät tarjouskilpailun jonka voitti Wega Enviro. Heidän tehtäväkseen tuli näin ollen Suomen meriklusteriyhteistyöverkoston organisoiminen sekä sen liittämään kansainväliseen meriklusteriverkostoon ja kotisivujen www.suomenmeriklusteri.fi avaaminen. Koko vuoden aikana käytiin myös neuvotteluja Svensk Sjöfart/SSPA:n kanssa liittymisestä heidän ZVT alustansa. Nämä neuvottelut osoittautuivat odotettua hankalammaksi ja vuoden lopussa ei ollut vielä neuvottelutulosta.

Luotsauslainsäädännön muutostyöt

Kesällä LVM:n virkamiestyöryhmä julkaisi HE-luonnoksensa luotsauslain muuttamisesta ja pyysi samalla ensimmäiset lausunnot. SV:n luotsauskomitea kokoontui syksyn aikana kolme kertaa laatimaan yhdistyksen lausunnon luotsauslain eri vaiheista. Vuoden lopussa LVM ei ollut vielä toimitannut asetustekstejä. Tämä on tehnyt asian arvioinnin erittäin hankalaksi.

Sähköiset laivapäiväkirjat

Syyskuussa saatiin usean vuoden odotuksen jälkeen LVM:ltä HE-esityksen sähköisten päivä-kirjojen käyttöönotosta. Lausunrossamme ilmoitimme olevamme esitykseen tyytyväisiä, sillä huomautuksella että esitys poikkeaa ilmailulaista mitä tulee läheltä piti tilanteiden raportointiin.

Nairobi yleissopimus

IMO:n yleissopimus hylkyjen siirtämisestä tuli voimaan 14.4.2015. Vaikka SV oli kirjallisesti useampaan otteeseen kehoittanut LVM:ä jouduttamaan ratifioimisprosessia niin tämä jäi heiltä tekemättä. Tämä aiheutti jäsenvarustamoille ylimääräistä haittaa n.k. ”blue card” todistusten hankinnassa.

IMO:n pääsihteerin valinta

IMO:n pääsihteerin Koji Sekimizun jäi tämän vuoden vaihteessa eläkkeelle. SV sai keväällä sekä Tanskan että Kyproksen veljesyhdistyksiltä tukipyynnöjä osin Andreas Nordsethin ja osin Andreas Chrystomoun ehdokkuuksille. Tutkimme mahdollisuutta yhdessä Svensk Sjöfartin kanssa tukea Tanskan Merenkululaitoksen pääjohtajan Nordsethin ehdokkuutta. Tämä siksi että Ruotsilla on paikka IMO valtuustossa mikä Suomella ei ole. Pääsihteeriksi valittiin kuitenkin kesä-/heinäkuun vaihteessa Etelä Korealainen Lim Ki-Tak

Tekniikka ja turvallisuus

Teknillinen- ja Ympäristökomitea

Kokouksia on pidetty neljä kappaletta vuoden aikana. Näissä kokouksissa käytiin läpi mm. ajankohtaisia asioita IMO ja EMSA rintamalla. Myös ehdotusten seikkaperäinen vaikutusarvio tehtiin ennen Trafín valmistelukokouksia Suomen kantojen muodostamiseksi IMO:n komiteakokouksiin (esim. MEPC, MCS jne).

Henkilöstö asiat

Henkilöstöpäällikkö kokouksia on pidetty kaksi kappaletta vuoden aikana. Yksi toukokuussa Sjöfartens Dagin yhteydessä Maarianhaminassa ja yksi Helsingissä marraskuussa. Näissä kokouksissa käytiin läpi mm. ajankohtaisia asioita merenkulun työmarkkinarintamalta, lainsäädännöstä sekä erilaisista työryhmistä, jossa SV on ollut mukana. Lisäksi keskusteltiin palkkajärjestelmän kehittämisestä sekä STCW-kurssien uusimisista Manillan muutosten tullessa voimaan viimeistään 1.1.2017. Merihenkilöstöä informoitiin myös yhdistyksen koulutustarveselvityksen tuloksista.

Yhdistys on toiminut vuoden kuluessa aktiivisesti eri työryhmissä ja valmistelevissa elimissä muun muassa Työturvallisuuskeskuksen työ-alatoimikunnassa, Merimiesasian neuvottelukunnassa ja sen terveysjaostossa, Meriturvan johtokunnassa, Mepan hallituksessa sekä Meriliitossa.

Kansainväliset edustukset. Tässä ILO:n Seafarers Identity Document Meeting, (NO185), Genevessä 4-6.2.2015 kokouksessa käsiteltiin yhtenäistä merenkulun henkilökorttia ja sen tarpeellisuutta. Myöskään Suomi ei ole kyseistä sopimusta ratifioinut, kuten ei suurin osa muistakaan jäsenmaista. Kokouksessa asia ei juurikaan edennyt kohti yhtenevää linjausta eriävien viisumi ja rajatarkastuskäytäntöjen seurauksena.

Yhdistys osallistui myös ICS:n Labor Affairs kokoukseen Lontoossa helmikuussa 2015 ja ECSA:n Social Affairs kokouksiin Brysselissä keväällä ja syksyllä 2015.

Koulutuspolitiikka. Yhdistys selvitti merenkulun koulutuksen määrällisiä tarpeita yhdessä Suomen Merimies unionin sekä Suomen Laivapäällystön ja Suomen Konepäällystöliiton kanssa. Selvityksestämmme kävi ilmi ylikoulutus erityisesti kansipäällystön ammatteihin. Yhdistyksen edustaja tapasi asian tiimoilta mm. opetusministeriön edustajaa sekä tiedotti selvityksen tuloksista Opetushallituksen koulutustoimikunnassa. Lisäksi yhdistys oli aktiivisesti mukana Mahdollisuuksien meri – koulutustarveselvityksen taustaryhmässä.

STCW. Yhdistys jatkoi STCW-asioista tiedottamista henkilöstölleen vuoden 2015 aikana. Erityisesti korostettiin, että lisäpätevyyskurssien on oltava suoritettuna 1.1.2017 mennessä. STCW asioiden tiimoilta yhdistys osallistui IMO:n HTW2 kokoukseen Lontoossa ja lisäksi oli aktiivisesti mukana Trafín koordinaatiokokouksista aiheen tiimoilta.

Viestintä

Yhdistys perusti varustamoiden viestintävastaavista ”viestintäryhmän”, jossa valmisteltiin muun muassa Suomen kauppalaivastoa havainnollistava Infograafi, joka yhdessä saatekirjeen kanssa lähetettiin kaikille kansanedustaja-ehdokkailla. Infograafia on jaettu myös sosiaalisessa mediassa ja hyödynnetty muussakin edunvalvonnassa.

Yhdistyksen Twitter-sivusto on kasvattanut seuraajamääräänsä ja muutenkin on merenkulun asioiden tiimoilta onnistuttu saamaan hyvin näkyvyyttä eri medioissa.

HarjoitteluMylly ry

Yhdistyksen koulutuspolitiikan yksi pääpaino oli edellisvuoden tapaan Harjoittelu Myllyn toiminnan vakauttamisessa, jossa onnistuttiin hyvin. Harjoittelumyllyn ympärille muodostettiin 16.3.2015 oma yhdistys Merenkulun Harjoittelumylly ry (Sjöfartens Praktikkvarn rf), jonka jäsenenä Suomen Varustamot ry jatkaa toimien myös uuden yhdistyksen puheenjohtajana vuoden 2015. Muut jäsenet ovat kaikki Suomen kahdeksan merenkulkualan oppilaitosta sekä SET ry. Harjoittelumyllyn toiminnan pyörittämisestä vastaa Alexandra Lindahl ja yhdistys vuokraa toimitiloja Suomen Varustamot ry:ltä. Harjoittelumylly sijoitti vuoden aikana 870 harjoittelijaa.

Seaventures. Seaventuresin toiminta siirtyi vuoden 2015 aikana Merenkulun Harjoittelumylly ry:n toiminnan piiriin. Myllyn koordinaattori jatkoi Seaventuresin toimintaa osallistuen erilaisiin koulutus- ja rekrytointitapahtumiin. Suomen Varustamot ja Merenkulun Harjoittelumylly ry osallistuivat yhdessä Konepäällystöliiton kanssa Sjöfartens Dagiin toukokuussa 2015.

SISÄINEN TOIMINTA

Kokoukset ja hallitus

Yhdistyksen sääntömääräinen kevätkokous pidettiin torstaina 16. huhtikuuta 2015 ja sääntömääräinen syyskokous pidettiin torstaina 3. joulukuuta 2015 Helsingissä.

Kevätkokouksessa hyväksyttiin hallituksen toimintakertomus vuodelta 2014 ja vahvistettiin saman vuoden tilinpäätös.

Syyskokouksessa hyväksyttiin hallituksen talousarvioehdotus vuodelle 2016 ja vahvistettiin jäsenmaksu muuttumattomana tulevalle toimintakaudelle.

Vahvistettiin hallituksen jäsenmääräksi 9 jäsentä sekä puheenjohtaja ja varapuheenjohtaja ja näiden henkilökohtaiset varamiehet. Todettiin että Tapani Voionmaa on valittu puheenjohtajaksi ja Mikki Koskinen varapuheenjohtajaksi kaudeksi 2016-2017.

Päätettiin valita hallituksen jäseniä sekä näitten henkilökohtaisia varajäseniä toimintavuodelle 2016 seuraavasti:

Varsinaiset jäsenet:

Tapani Voionmaa, puheenjohtaja (Finnlines Oyj)
Mikki Koskinen, varapuheenj. (ESL Shipping Oy)
Björn Blomqvist (Rederi Ab Eckerö)
Jan Hanses, (Viking Line Abp)
Paavo Kojonen (Navidom Oy)
Hans Langh (Oy Langh Ship Ab)
Dan Mikkola (Godby Shipping Ab)
Håkan Modig (Bore Ltd)
Jussi Mälkiä (VG-Shipping Oy)
Margus Schults (Tallink Silja Oy)
Taro Vauraste (Arctia Shipping) **Uusi**

Varajäsenet:

Mikael Lindholm (Finnlines Oyj)
Kimmo Valtonen (ESL Shipping Oy)
Bo-Gustav Donning (Rederi Ab Eckerö)
Johanna Boijer-Svahnström (Viking Line Abp) **Uusi**
Ari Dufvelin (OSM Ship Management Finland Oy)
Harri Nordström (Containerships Ltd)
Eva Mikkola-Karlström (Godby Shipping Ab)
Petter Ruda (Bore Ltd)
Joakim Håkans (Alfons Håkans Oy) **Uusi**
Jan Valtonen (Tallink Silja Oy)
Christian Grönqvist (Prima Shipping Group)

Päätettiin jatkaa KHT-yhteisöllä tilintarkastajana toimintakaudelle 1.1. – 31.12.2015 ja valittiin uudelleen päävastuulliseksi tilintarkastajaksi KHT Frej Lobbas ja varatilintarkastajaksi KHT Juhani Loukusa molemmat Nexia Oy:stä.

Kirjanpito toimisto Visma Services Aleatus Oy jatkoi yhdistyksen taloustoiminnan hoitamista toimintavuoden aikana.

Yhdistyksen hallitus kokoontui kahdeksan (8) kertaa vuonna 2015.

Yhdistyksen kultainen ansiomerkki

Vuonna 2015 ei jaettu kultaista ansiomerkkiä

Toimisto ja henkilökunta

Yhdistyksen toimistotilat: Hämeentie 19, Helsinki sekä Hamngatan 8 B, Mariehamn.

Toimistohenkilökunta 2015:

Olof Widén, toimitusjohtaja
Hans Ahlström, varatoimitusjohtaja

Bernt Bergman, asiantuntija - Tekniikka ja turvallisuus
Kimo Kostiainen, asiantuntija - Ympäristö, lopettanut työsuhteen 30.9.2015
Laura Raikunen, nuorempi asiantuntija - Viestintä, koulutus ja työmarkkinat
Alexandra Lindahl, nuorempi asiantuntija - HarjoitteluMylly, ry:n palvelukseen 16.3.2015
Birgit Sommarström, sihteeri - Jäänyt eläkkeelle 30.9.2015

IT-palveluyritys Network Services Finland Oy (NSF) on kokonaisvastuullisesti huolehtinut yhdistyksen ATK-huollosta tukitoimineen.

Yhdistyksen jäsenluettelo 31.12.2015 on tämän toimintakertomuksen liitteenä.

Yhdistyksen talous

Yhdistyksen taloudellinen tilanne ilmenee jäsenille erikseen toimitetusta talouslaskelmasta ja taseesta.

Helsingissä 21. huhtikuuta 2016

Tapani Voionmaa
Puheenjohtaja

Björn Blomqvist

Dan Mikkola

Jan Hanses

Håkan Modig

Paavo Kojonen

Jussi Mälkiä

Matti-Mikael Koskinen

Hans Langh

Margus Schults

Tero Vauraste

/ Olof Widén

Suomen Varustamot Rederierna i Finland

jäsenvarustamot ja alukset
31 joulukuuta 2015

medlemsrederier och
fartyg
31 december 2015

Varustamo/Rederi	Alus/Fartyg	bt/gt	dwt	Alustyyppi/Fartygstyp	Rak.v/ Bygg år
Archipelago Lines	ms Nina	<u>2 006</u>	<u>2 723</u>	kuivalastialus/torrlastfartyg	<u>1987</u>
Arctia Shipping	ms Fennica	9 088	4 890	multipurpose icebreaker	1993
	ms Kontio	7 066	2 300	icebreaker	1987
	ms Nordica	9 088	4 800	multipurpose icebreaker	1994
	ms Otso	7 066	2 300	icebreaker	1986
	ms Sisu	7 525	2 570	icebreaker	1976
	ms Urho	7 525	2 570	icebreaker	1975
	ms Voima	<u>4 159</u>	----	icebreaker	<u>1979</u>
Arctia Karhu	ms Ahto	<u>766</u>		harbour icebreaker	<u>2014</u>
BORE LTD	ms Auto Baltic	18 979	6 165	ro-ro/ car carrier	1996
	ms Auto Bank	19 107	7 483	ro-ro/ car carrier	1998
	ms Auto Bay	19 094	7 630	ro-ro/ car carrier	1997
	ms Bore Sea	25 586	13 625	ro-flex lastialus/lastfartyg	2011
	ms Bore Song	25 586	13 625	ro-flex lastialus/lastfartyg	2011
	ms Estraden	18 205	9 700	ro-ro lastialus/lastfartyg	1999
	ms Norsky	20 296	11 400	ro-ro lastialus/lastfartyg	1999
	ms Norstream	20 296	11 400	ro-ro lastialus/lastfartyg	1999
	ms Seagard	<u>10</u> <u>488</u>	<u>7 226</u>	ro-ro lastialus/lastfartyg	<u>1999</u>
CONTAINERSHIPS	ms Containerships VII	<u>10 288</u>	<u>13 900</u>	konttialus/containerfartyg	<u>2002</u>
DENNIS MARITIME	ms Angelina	1 679	2 770	kuivalastialus/torrlastfartyg	1977
	ms Jessica	<u>2 820</u>	<u>4 228</u>	kuivalastialus/torrlastfartyg	<u>1997</u>
REDERI AB ECKERÖ	ms Finlandia	36 093	5 529	passenger&car roro-ferry	2001

ms Exporter	6 620	5 409	ro-ro lastialus/lastfartyg	1991
ms Shipper	6 620	5 405	ro-ro lastialus/lastfartyg	1992
ms Transporter	<u>6 620</u>	<u>5 387</u>	ro-ro lastialus/lastfartyg	<u>1991</u>

ESL SHIPPING

ms Alppila	14 841	20 499	irtolastialus/bulkfartyg	2011
ms Arkadia	33 958	56 150	irtolastialus/bulkfartyg	2012
ms Eira	14 665	19 625	kuivalastialus/torrlastf.	2001
ms Kallio	16 690	21 353	irtolastialus/bulkfartyg	2006
ms Kumpula	33 958	56 150	irtolastialus/bulkfartyg	2012
ms Pasila	10 098	13 367	kuivalastialus/torrlastf.	1995
ms Tali	10 098	13 340	kuivalastialus/torrlastf.	1998
ms Rautaruukki	1 554	445	hinaaja/bogserbåt	1986
ms Steel	<u>1 562</u>	<u>431</u>	hinaaja/bogserbåt	<u>1987</u>

FINNLINES

ms Finnbreeze	28 002	10 372	ro-ro cargo ship	2011
ms Finncarrier	12 251	8 843	ro-ro lastialus/lastfartyg	1998
ms Finneagle	29 841	8 383	ro-pax cargo ferry	1999
ms Finnfellow	33 769	6 155	ro-pax cargo ferry	2000
ms Finnhawk	11 530	8 708	ro-ro lastialus/lastfartyg	2001
ms Finnkraft	11 530	8 702	ro-ro lastialus/lastfartyg	2000
ms Finnlady	45 923	9 653	ro-pax cargo ferry	2007
ms Finnmaid	45 923	9 653	ro-pax cargo ferry	2006
ms Trader	12 251	8 843	ro-ro lastialus/lastfartyg	1998
ms Finnmerchant	23 235	10 090	ro-ro lastialus/lastfartyg	2003
ms Finnmill	25 654	11 746	ro-ro lastialus/lastfartyg	2002
ms Finnulp	25 654	11 746	ro-ro lastialus/lastfartyg	2002
ms Finnsea	28 002	10 372	ro-ro lastialus/lastfartyg	2011
ms Finnsky	28 002	10 372	ro-ro lastialus/lastfartyg	2012
ms Finnstar	45 923	9 653	ro-pax cargo ferry	2006
ms Finnsun	28 002	10 372	ro-ro lastialus/lastfartyg	2012
ms Finntide	28 002	10 372	ro-ro lastialus/lastfartyg	2012
ms Finnwave	<u>28 002</u>	<u>10 372</u>	ro-ro lastialus/lastfartyg	<u>2012</u>

GODBY SHIPPING

ms Baltica	21 224	13 773	ro-ro lastialus/lastfartyg	1990
ms Link Star	5 627	4 453	ro-ro lastialus/lastfartyg	1989
ms Midas	5 873	4 491	ro-ro lastialus/lastfartyg	1990
ms Mimer	5 873	4 491	ro-ro lastialus/lastfartyg	1990
ms Miranda	10 471	7 440	ro-ro lastialus/lastfartyg	1999
ms Misana	15 586	11 407	ro-ro lastialus/lastfartyg	2007
ms Misida	15 586	11 407	ro-ro lastialus/lastfartyg	2007
ms Mistral	<u>10 471</u>	<u>7 438</u>	ro-ro lastialus/lastfartyg	<u>1999</u>

ALFONS HÅKANS	ms Kraft	325		hinaaja/bogserbåt	1976
	ms Zeus	<u>1 102</u>		hinaaja/bogserbåt	<u>1995</u>
LANGH SHIP	ms Aila	9 131	11 300	gc-/containervessel	2007
	ms Hjördis	5 239	6 526	gc-/containervessel	1996
	ms Laura	5 239	6 535	kuivalasti-/konttialus	1996
	ms Linda	9 131	11 300	kuivalasti-/konttialus	2007
	ms Marjatta	<u>5 239</u>	<u>6 527</u>	kuivalasti-/konttialus	<u>1 996</u>
REDERI AB LILLGAARD	ms Fjärdvägen	<u>6 040</u>	<u>2 566</u>	ro-ro lastialus/lastfartyg	<u>1972</u>
HELMER LUNDSTRÖM	ms Antonia	<u>2 876</u>	<u>4 748</u>	kuivalastialus/torrlastf.	<u>1999</u>
MERITAITO OY	ms Letto	735		fairway supply ship	1980
	ms Kaiku	<u>105</u>		hydrog. survey vessel	<u>2003</u>
REDERI AB NATHALIE	ms Emilie	852	1 276	kuivalastialus/torrlastf.	1988
	ms Nathalie	<u>852</u>	<u>1 280</u>	kuivalastialus/torrlastf.	<u>1989</u>
NAVIDOM	mt Futura	15 980	25 049	öljysäiliöalus/oljetanker	2004
OSM Ship Management	mt Kiisla	9 910	14 750	öljysäiliöalus/oljetanker	2004
	mt Mastera	64 259	106 034	öljysäiliöalus/oljetanker	2003
	mt Neste	15 980	25 080	öljysäiliöalus/oljetanker	2005
	mt Suula	9 910	14 750	öljysäiliöalus/oljetanker	2005
	mt Tempera	64 259	106 034	öljysäiliöalus/oljetanker	2002
	ms Ahti	583	260	hinaaja/bogserbåt	2002
	ms Esko	263	75	hinaaja/bogserbåt	1981
	ms Ukko	<u>583</u>	<u>260</u>	hinaaja/bogserbåt	<u>2002</u>
	PRIMA SHIPPING				
Oy Gran Ship	ms Corinne	1 524	2 050	irtolastialus/bulkfartyg	1990
Oy Sal Ship	msPrima Ballerina	2 673	2 850	kuivalastialus/torrlastf.	1986
	ms Prima Celina	1 599	2 510	kuivalastialus/torrlastf.	1992
	ms Prima Donna	2 673	3 004	kuivalastialus/torrlastf.	1987
	ms Prima Fortuna	1 999	3 005	kuivalastialus/torrlastf.	1990
	ms Prima Lady	<u>2 561</u>	<u>3 290</u>	kuivalastialus/torrlastf.	<u>1995</u>

RAUMA CATA	ms Meteor	396		hinaaja/bogserbåt	1960
	ms Mons	139		hinaaja/bogserbåt	1963
	ms Polaris	<u>256</u>		hinaaja/bogserbåt	<u>1964</u>
RONJA MARIN	ms Riona	910	1 263	kuivalastialus/torrlastf.	1988
	ms Ramona	<u>1 297</u>	<u>1 529</u>	kuivarahtialus/torrlastf.	<u>1985</u>
TALLINK SILJA	ms Baltic Princess	48 915	4 850	pass.&car roro-ferry	2008
	ms Silja Serenade	<u>58 376</u>	<u>3 835</u>	pass.&car roro-ferry	<u>1990</u>
Wasaline	ms Wasa Express	<u>17 053</u>	<u>3 000</u>	matkustaja-/autolautta/	<u>1981</u>
VG-SHIPPING	ms Aranda	1 734	521	tutkimusalus/forsk.f.	1989
	ms Aura	3 238	4 700	kuivalastialus/torrlastf.	2008
	ms Martta VG	2 820	4 110	kuivalastialus/torrlastf.	1998
	ms Meri	3 351	3 200	kuivalastialus/torrlastf.	2012
	ms Polaris VG	<u>7 944</u>	<u>6 494</u>	ro-ro lastialus/lastfartyg	<u>1988</u>
VIKING LINE	ms Amorella	34 384	3 690	pass.&car roro-ferry	1988
	ms Gabriella	35 492	2 900	pass.&car roro-ferry	1992
	ms Mariella	37 860	3 420	pass.&car roro-ferry	1985
	ms Rosella	16 850	2 300	pass.&car roro-ferry	1980
	ms Viking Grace	<u>56 850</u>	<u>5 030</u>	pass.&car roro-ferry	<u>2013</u>