

Tarja Paaso

COVID-19-PANDEMIAN VAIKUTUS RAHTILAIVOJEN MIEHISTÖN TYÖILMAPIIRIIN

**Opinnäytetyö
CENTRIA-AMMATTIKORKEAKOULU
Sosiaalialan koulutus
Helmikuu 2022**



TIIVISTELMÄ OPINNÄYTETYÖSTÄ

Centria-ammattikorkeakoulu	Aika Helmikuu 2022	Tekijä/tekijät Tarja Paaso
Koulutus Sosiaalialan koulutus	☒ AMK ☐ YAMK	
Työn nimi COVID-19-PANDEMIAN VAIKUTUS RAHTILAIVOJEN MIEHISTÖN TYÖILMAPIIRIIN		
Työn ohjaaja Leena Raudaskoski	Sivumäärä 28	
Työelämäohjaaja Suomen Merimieskirkko ry		
Opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää COVID-19-viruksen aiheuttaman pandemian vaikutusta rahtilaivojen miehistön työilmapiiriin. Opinnäytetyön tilaaja oli Suomen Merimieskirkko, jonka toimipisteitä Suomessa on kuudessa eri satamassa, joissa työskentelee satamakuraattori pitämässä huolta merenkulkijoiden eduista ja asioista ja olemassa henkisenä tukena tarvittaessa. Lisäksi opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää mahdollisia kehittämisen kohteita merenkulkijoiden näkökulmasta työssä jaksamisen tueksi. Tutkimusmenetelmänä käytettiin laadullista menetelmää ja osallistuvaa havainnointia. Tutkimus toteutettiin kokonaisuudessaan keskustelujen ja havaintojen aineiston keruuna kenttätöinä. Tutkimusta varten käytiin keskusteluja 118 merenkulkijan kanssa, jotka edustivat 13 eri kansallisuutta ja 16 eri aluksen miehistöä. Opinnäytetyössä ei voitu käyttää taustatietona tai vertailukohteena muita tutkimuksia, koska samasta aiheesta ei löytynyt aiempaa tutkimusta. Erilaisia tutkimuksia oli tehty koskien miehistön osaamista suojaumisessa COVID-19-virusta vastaan. Lisäksi löytyi joitakin tutkimuksia koskien yksittäisten merenkulkijoiden henkistä jaksamista poikkeusaikana. Tutkimuksen yksiselitteinen tulos oli, ettei COVID-19 -pandemia aiheuttanut muutoksia rahtilaivojen miehistöjen työilmapiiriin. Tutkimustulosta selitettiin sillä, että laivojen työyhteisö on pieni ja tiivis joukko, joka tekee kurinalaista työtä hierarkkisessa ja poikkeuksellisessa ympäristössä. Laiva ja oma työyhteisö koettiin turvalliseksi viruksen levitessä muualla maailmassa. Laivan rutiinomainen työ ja tarkoin määritellyt työtehtävät koettiin myös suojaavaksi tekijäksi. Miehistö kuitenkin toivoi varustamoilta toimia yksilöiden työhyvinvoinnin parantamiseen. Kehittämisen tarpeita nähtiin varustamojen ja merenkulkijoiden välisessä yhteydenpidossa. Merenkulkijat olivat sitä mieltä, että laivan työilmapiiriin vaikuttaa lähinnä varustamo omalla suhtautumisellaan, tiedottamisellaan ja yhteydenpidollaan laivan miehistöön.		
Asiasanat COVID-19, ITF, IMHA, merenkulkijat, Merimieskirkko, miehistö, rahtilaivat, työyhteisö, työilmapiiri, varustamot.		

ABSTRACT

Centria University of Applied Sciences	Date February 2022	Author Tarja Paaso
Degree programme Bachelor of social sciences		
Name of thesis THE IMPACT OF THE COVID-19 PANDEMIC ON THE WORKING ATMOSPHERE OF CARGO SHIPS		
Centria supervisor Leena Raudaskoski	Pages 28	
Instructor representing commissioning institution or company The Finnish Seamen´s Mission		
The aim of the thesis was to study the impact of the pandemic caused by the COVID-19 virus on the working atmosphere of cargo ship crews. The subscriber of the thesis was the Finnish Seamen's Mission, whose churches in Finland are located in six different ports. In these churches there is a port chaplain who works to take care of the interests and affairs of seafarers and is as mental support if necessary. In addition, the objective of the thesis was to find out development targets to maintenance their mental health at work. Qualitative method and participatory observation were used as a research method. The study was carried out in its entirety as field work for collection of material from discussions and observations. Discussions were held for the study with 118 seafarers representing 13 different nationalities and 16 different ship crews. Other studies could not be used as background information or reference for the thesis, as no previous research was found on the same subject. Various studies had been conducted regarding crew ability in protecting against COVID. In addition, some studies existed of the mental health of individual seafarers during exceptional periods. The unequivocal result of the study was that the COVID-19 pandemic caused no changes in the working atmosphere of cargo ship crews. The study result was explained by the fact that the ships' work community is a small and close-knit community, doing disciplined work in a hierarchical and exceptional environment. The ship and its own work community were perceived as safe as COVID spreads all over the world. The ship's routine work and well-defined work duties were also perceived as a protective factor. However, the crew hoped for action from shipping companies to improve individuals' well-being at work. Development needs were seen in keeping contact between shipping companies and seafarers. The seafarers were of the opinion that the ship's working climate is mainly influenced by the shipping company's own attitude, information and contact with the ship's crew.		

Key words

Cargo ship, COVID-19, ITF, IMHA, Seafarers, Seamen's mission, Ship crew, Shipowners, Ships, Working atmosphere.

KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELY

ISWAN

International Seafarers' Welfare and Assistance Network. Kansainvälinen merenkulkijoiden hyvinvointi- ja avustusverkosto.

ITF

International Transport Workers' Federation. Kansainvälinen kuljetustyöntekijöiden liitto.

LUOTSI

Henkilö, joka antaa laivan kapteenille ohjeita, miten alus ohjataan turvallisesti satamaan ja sieltä pois.

MAKUUTUS

Alus ei ole liikenteessä.

MASTER

Laivan ylin päättävä henkilö. Laivalla voi olla useita kapteeneja, joiden esimies on master. Mastereita on vain yksi.

NEPTUNE DECLARATION CREW CHANGE INDICATOR

Tarjoaa ajantasaista tietoa miehistönvaihtotilanteesta.

MIEHISTÖ

Miehistöllä tarkoitetaan laivan henkilökuntaa kokonaisuudessaan sukupuolesta riippumatta.

NPR

Nonprofit. Riippumaton amerikkalainen mediatyhtiö.

PANDEMIA

Epidemia tarkoittaa kulkutautia, joka tarttuu suureen osaan jonkin alueen väestöstä, ja pandemia on yli maanosien ulottuva epidemia.

RAHTILAIVA

Rahtilaivalla tarkoitetaan tässä tutkimuksessa kaikkia muita laivoja paitsi matkustajalaivoja.

VARUSTAMO

Yhtiö, joka omistaa laivan. Suomessa on tällä hetkellä vajaat 30 varustamo.

TIIVISTELMÄ
ABSTRACT
KÄSITTEIDEN MÄÄRITTELY
SISÄLLYS

1 JOHDANTO	1
2 OPINNÄYTETYÖN TIETOPERUSTA.....	2
2.1 Työyhteisö ja työilmapiiri.....	2
2.2 Yleistä pandemian ajan haitoista merenkulkualalla	3
2.2.1 Lomautukset	4
2.2.2 Varustamot	4
2.3 Miehistönvaihtokriisi	5
2.3.1 Filippiiniläisten karanteenit	5
2.3.2 Lentoasemien eri käytännöt - case.....	6
2.3.3 Tilanne joulukuussa 2021	7
2.4 Flying Angel -kampanja muu apu	7
2.5 Aikaisemmat tutkimukset	9
3 OPINNÄYTETYÖN PROSESSI.....	11
4 OPINNÄYTETYÖN TUTKIMUSTULOKSET	14
4.1 Merimieskirkkojen sulkeminen	14
4.2 Liikkumiskielto.....	15
4.3 Pandemia jatkuu	15
4.4 Työyhteisö erityistilanteessa.....	16
4.5 COVID-19-pandemian vaikutus rahtilaivojen miehistön työilmapiiriin.....	17
5 OPINNÄYTETYÖN LUOTETTAVUUS JA ETIIKKA	19
5.1 Luotettavuus	19
5.2 Eettisyys	20
6 POHDINTA	22
6.1 Kulttuurien vaikutus.....	22
6.2 Varustamokulttuuri	23
6.3 Johtopäätös	23
6.4 Ammatillinen kasvu	25
LÄHTEET	27

1 JOHDANTO

Opinnäytetyön tilaajana on Suomen Merimieskirkko. ”Merimieskirkko on tehnyt työtä merenkulkijoiden ja ulkomailla asuvien suomalaisten hyväksi jo vuodesta 1875. Toiminnassa syntyy vuosittain noin 300 000 kohtaamista.” (Merimieskirkko 2021a.)

Olen työskennellyt vapaaehtoisena Suomen Merimieskirkolla Oulussa. Toimipiste sijaitsee Ortikarin satamassa suljetulla alueella. Satamassa työskentelee Merimieskirkon satama- ja laivakuraattori, jonka alaisuudessa vapaaehtoiset tekevät töitä. Vapaaehtoisten toimenkuvaan kuuluu Merimieskirkon avoinna pitoa, kanttiinimyyntiä, laivakäyntejä, merenkulkijoiden asioiden hoitamista ja merenkulkijoiden tai tavaroiden kuljetuksia sekä keskustelua, kuuntelemista ja havainnointia.

Opinnäytetyön aihe tuli ajankohtaiseksi, kun COVID-19 alkoi levitä maailmalla keväällä 2020. Virus levisi nopeasti pandemiaksi ja aiheutti suuria muutoksia kaikkialla ihmisten normaaliin elämään. Merenkulkijat työskentelevät jo luonnostaan eristyksissä muista ihmisistä ja pandemian vaikutus heidän työilmapiiriinsä oli siksi mielenkiintoinen tutkimusaihe.

Tavoitteena oli saada ajankohtaista ja tarkkaa tietoa COVID-19 -pandemian vaikutuksesta työyhteisön hyvinvointiin rahtilaivoilla. Asiaa lähestyttiin keskustelujen kautta. Kehittämisen kohteena nähtiin yksittäisten merenkulkijoiden yhteyden pitäminen ulkomaailmaan aikana, jolloin laivasta ei saanut poistua aluksen satamassa ollessa, eikä laivalle sallittu vierailuja maista käsin. Ihmiskontaktien vähyydellä pyrittiin minimoimaan viruksen leviämisen riski aluksen miehistöön. Laivaltapoistumisrajoitukset vaihtelivat alueellisesti Suomen sisälläkin, mutta pääsääntöisesti merenkulkijat eivät saaneet poistua alukselta, vaikka olisivat halunneet.

Toimintaympäristöinä olivat Oulun ja Kemin satamat ja niillä käyvät laivat sekä Merimieskirkon tilat molemmissa satamissa. Aineistoa kerättiin myös satamakuraattoreilta. Lähteenä tutkimuksessa on käytetty useita eri merenkulkualojen julkaisuja pääsääntöisesti Internetistä. Merenkulkijat ovat vastuussa yli 90 prosentista maailman kauppaliikenteestä. Tutkimuksen tarkoitus oli kerätä tietoa laivojen miehistöjen työilmapiiristä pandemian vaikutuksen alla.

2 OPINNÄYTETYÖN TIETOPERUSTA

Toimivassa työyhteisössä on yhteinen päämäärä ja tavoite sekä selkeä työn- ja vastuunjako. Jokainen tietää, mitä häneltä odotetaan työssä. Toimintatavat on sovittu yhdessä ja päätöksenteko on läpinäkyvää. Mahdolliset ristiriidat otetaan nopeasti käsittelyyn. Hyvässä työyhteisössä esihenkilötyö on oikeudenmukaista ja tasapuolista. (Työterveyslaitos 2021.)

2.1 Työyhteisö ja työilmapiiri

Työterveyslaitoksella on meneillään tutkimus, jossa tutkimuksen tarkoituksena on selvittää merenkulkijoiden terveyttä, laivatyöaltisteita ja varustamoiden työterveysyhteistyötä sekä näiden kehittämistarpeita. Laivatyö asettaa merenkulkijoille erityisiä terveysvaatimuksia. Laivatyössä työympäristöllä on suuri merkitys merenkulkijoiden terveydelle ja hyvinvoinnille johtuen pitkistä aluksella vietetyistä työjaksoista. (Työterveyslaitos 2021.) Vaikka fyysinen terveys saattaa vaikuttaa myös henkiseen hyvinvointiin, niin olisi silti tärkeää selvittää, miten ja millä keinoin parannetaan ja ylläpidetään merenkulkijoiden henkistä jaksamista ja hyvinvointia työssä.

Voitto hinnalla millä hyvänsä -filosofia on nykyisin useissa työorganisaatioissa lähes ainoa arvo ja menestymisen mittari (Heikkilä & Heikkilä, 2005). Jokainen vastaa omasta hyvinvoinnistaan. Tätä vastuuta ei voi siirtää esihenkilölle tai muulle työyhteisölle kokonaisuudessaan. Tämä on työhyvinvoinnin harha liittyen siihen, että liian usein työnantajan vastuu sysätään kokonaan yksilön niskoille. Organisaation johdolla tuntuu olevan usein varsin positiivinen käsitys siitä, kuinka työhyvinvointiin panostetaan. Panostukseksi lasketaan muun muassa työterveyshuollon palvelut, ilmapiiritutkimukset ja vapaa-ajan toiminnan tukimuodot. Tämä osoittaa ainakin sen, kuinka suppeaksi työhyvinvoinnin käsite voi kutistua. Kun työhyvinvointi ymmärretään suppeasti, vähäisetkin panostukset tuntuvat suhteessa suurilta. (Kehusmaa 2011.)

Liian usein ilmapiiritutkimuksista muodostuu strategian muutoksista etäännyneitä rituaaleja ja ne menettävät osumatarkkuutensa. Ihmiset vaihtuvat. Asiat muuttuvat. Odotukset haalistuvat. Työpaikkasidonaisuus ja työpaikkojen pysyvyys heikkenevät. Monet ovat pettyneitä aiempiin tutkimuksiin ja kysyvät, aivan oikeutetusti, kannattaako panna itsensä likoon. (Lahti 2014.)

Merenkulkijan työn ja työhyvinvoinnin perusta on merikelpoisuus, joka arvioidaan kahden vuoden välein merimieslääkärintarkastuksessa. Laiva on haastava työympäristö, jossa usein joudutaan työskentelemään hankalissa olosuhteissa. Työskentelytilat ovat eri tasoilla, käytäviä ja portaita on paljon. Melutaso on korkea varsinkin konehuoneissa. Työtehtävistä on selviydyttävä säästä riippumatta. Pohjoisilla merialueilla on talvella kylmää ja tuulista, kun taas trooppisilla merialueilla voi olla hyvin korkea lämpötila. Työhyvinvoinnin menestyksellinen edistäminen edellyttää varustamon, merenkulkijoiden, työsuojelun ja työterveyshuollon saumatonta yhteistyötä, jossa jokaisella on oma vastuunsa ja roolinsa. Taivoitteista sovitaan yhdessä, jotta ne voitaisiin myös saavuttaa. Hyvinvoiva henkilöstö viihtyy työssään ja tuo myös työnantajalle menestystä ja tulosta. Samalla sairauspoissaolot vähenevät ja paine ennenaikaiselle eläkkeelle siirtymiseen vähenee. (Merimieseläkekassa 2021a.) Vaikka merenkulkijat joutuvat määrääjain terveystarkastuksiin, rokotuksiin ja kansainvälisiin terveysmääräyksiin, he eivät ehkä ole valmistautuneita joihinkin elämäntapariskeihin, joita jatkuva matkustaminen ja elämä merellä voivat sisältää (ISWAN 2021).

Yksiselitteisesti merenkulkijat olivat tässä tutkimuksessa kansallisuudesta riippumatta sitä mieltä, että aluksen työilmapiiri on liian kaukainen asia varustamolle, jotta ne satsaisivat työilmapiiriin riittävän tehokkailla toimilla. Varustamot ehkä ajattelevat ilmapiiriasian olevan esimiesten asia ja esimiehet siihen toki voivat vaikuttaakin omalla käytöksellään, mutta tämä on vain pieni osa työilmapiirin kokenuskeinoja.

Merkittävä osa hyvin toimivan työyhteisön toiminnasta koostuu vuorovaikutuksellisista ja asenteellisista asioista, ei pelkästä asiaosaamisesta. Työnteon perusedellytysten on oltava kunnossa ennen kuin työ sujuu, mutta vielä tärkeämpänä osana onnistumista on toimiva yhteistyö. Tähän pystyy jokainen työyhteisön jäsen vaikuttamaan omalla asennoitumisellaan, motivaatiollaan ja yhteistyö- ja vuorovaikutustaidoillaan. (Työturvallisuuskeskus 2020.)

2.2 Yleistä pandemian ajan haitoista merenkulkualalla

Pandemia riivasi useita aloja 2020, ja erityisesti ulkomaanliikenteen matkustaja-alukset joutuivat ahdinkoon, mikä taas johti siihen, että moni suurehko matkustaja-alus oli makuutettuna puolet vuodesta 2020. Ulkomaanliikenteen rahtialussektori pärjäsikin paremmin ja loppuvuodesta monella varustamolla meni olosuhteisiin nähden erittäin hyvin. Toki tälläkin sektorilla oli yksittäisiä makuutuksia hetkellisesti 2020. (Suomen Merenkulku 2021, 25.)

2.2.1 Lomautukset

Suomalaisista merenkulkijoista on ollut lomautettuna pahimmillaan yli puolet koronapandemian seurauksena. Suomalaiset merenkulkijat ovat muutaman tuhannen henkilön ”erityisjoukko”, joka hoitaa Suomen tuonti- ja vientikuljetuksia poikkeusoloissa, ja vakavissa kriisitilanteissa. Suomella ei ole varaa menettää merimiehiään, erityisjoukkoaan. Osa merimiehistä on lähtenyt meriltä maihin töihin pitkien lomautusten seurauksena. (Suomen Merimiesunioni 2021.)

Lomautuksilla voi olla vaikutuksia eläkeikään ja eläkekertymään. On tärkeää huomata, että työsuhteen voimassaolo ja meripalvelukuukausien karttuminen eivät kulje käsi kädessä. Lomautus voi vaikuttaa meripalvelukuukausien karttumiseen. (Merimieseläkekassa 2021b.)

Lomautus uhkaa työntekijän toimeentuloa, vaikka meillä Suomessa myös lomautusajalta maksetaan rahallista korvausta. Korvaus on kuitenkin pienempi kuin palkka ja voi aiheuttaa huolta lomautetulle toimeentulosta. Myös tieto siitä, että voi joutua lomautetuksi, voi lisätä yksittäisen työntekijän stressiä, ja vaikka tämä ei vaikuttaisikaan suoraan työpanokseen, se voi vaikuttaa henkilön henkiseen jaksamiseen. Kun henkiset voimavarat alkavat huveta, edessä on todennäköisesti myös fyysisten voimavarojen hupe-neminen ja tästä voi seurata loppuun palaminen ja pitkä sairausloma, jonka vaikutusta työssä jaksami-seen ei voi tietää.

2.2.2 Varustamot

Laivoilla siirryttiin osin etäopetukseen. Kouluttajista 56 prosenttia lisäsi kouluttamista etänä eli ver-kossa. Uusi tutkimus viittaa siihen, että COVID-19 -kriisi on osoittautumassa voimakkaaksi muutoksen veturiksi merenkulkijoiden koulutuksessa ja tasoittaa tietä innovatiivisten, joustavien ja etäopetusjärjes-telmien käyttöönnotossa. (Suomen Merenkulku 2021, 48.)

ESL Shippingin miehittäjä kertoo Albatrossi-lehdessä 1/2021 seuraavaa: ESL Shippingin laivat vaihtoivat yleensä miehistöä Ruotsin puolella kahdessa satamassa, jossa koronatilanne tuohon aikaan paheni koko ajan. Aluksen reitteihin piti sisällyttää säännöllisesti käyntejä suomalaisissa satamissa, jotta miehistönvaihdot voitiin tehdä Suomessa. Lisäksi sataman ja kodin välisiin kuljetuksiin käytettiin julkisen

liikenteen sijaan vuokra-autoja, mikä tarkoitti monelle merimiehelle raskaampaa kotimatkaa pitkän työvuoron jälkeen. (Albatrossi 2021, 5.)

COVID-19 on tuonut mukanaan varustamoille uusia hyviä toimintatapoja, mutta myös kuluja. Esimerkiksi ennen pandemiaa satamaan tilattiin yksi tai kaksi tilataksia, joilla vaihtomiehistö matkusti yhdessä lentokentälle. Pahimpana COVID-aikana jokaiselle vaihtomiehelle tilattiin oma taksi jatkokuljetuspaikalle ja tämä on luonnollisestikin aiheuttanut kulujen lisääntymistä varustamoille. Jotkut varustamot ovat rokottaneet kaikki miehistönsä jäsenet koronaa vastaan heti rokotteiden tultua, ja myös tästä on aiheutunut kuluerä. Varustamot ovat myös kustantaneet koronatestejä ennen ja jälkeen miehistön työvuoroa.

2.3 Miehistönvaihtokriisi

Miehistönvaihtokriisi näkyi myös Suomen satamissa. Tällä tarkoitetaan sitä, että laivalla olevat merenkulkijat eivät pääse työvuoronsa päätyttyä takaisin kotimaahan, koska useita suuria kansainvälisiä lentokenttiä oli suljettuna tai laivan miehistöllä ei ollut pääsyä satamaan, jotta miehistön olisi voinut vaihtaa. Esimerkiksi useimmat filippiiniläiset merenkulkijat tekevät 6–9 kuukauden mittaisia työvuoroja. Joillakin puolen vuoden työvuoro venyi jopa vuoden mittaiseksi, koska paluu kotimaahan ei onnistunut lentokenttien sulkujen vuoksi. Tästä seurasi muita ongelmia. Filippiiniläisille merenkulkijoille maksetaan vain työajasta ja kotona vietetty vapaa on palkatonta. Näin ollen se vaihtomies, joka odottaa laivalle pääsyä, joutuu kohtaamaan taloudellisen ongelman, koska ei pääse töihin. Laivalla työvuorossa olevan työvuoro venyy kohtuuttoman pitkäksi ja kotiin pääsyn iloa varjostaa pelko siitä, pääseekö takaisin laivalle, kun oma vuoro on sinne palata.

2.3.1 Filippiiniläisten karanteenit

Filippiiniläisten karanteenit kotimaassa Filippiineillä söivät ison osan merenkulkijan vapaa-ajasta. Useat kertoivat, että kahden viikon karanteeneja saattoi olla jopa kolme. Ensimmäinen karanteeni oli yleensä Filippiinien pääkaupungissa Manilassa, jonne suurin osa filippiiniläisistä lentää ulkomailta palatessaan. Manilassa oli kahden viikon karanteeni, joka oli maksullista ja merenkulkijan oli itse kustannettava majoituksensa, mikä taas saattoi aiheuttaa taloudellista huolta ja pelkoa. Sen jälkeen kotikunnan alueen provinssissa saattoi olla toinen kahden viikon karanteeni ennen kotiin pääsyä ja tämän jälkeen vielä

kahden viikon karanteeni omassa kodissa. Jokaisessa näistä paikoista on lisäksi tehty oma korontesti. Karanteeneja oli tietysti myös muille merenkulkijoille kuin filippiiniläisille. Esimerkiksi Euroopasta Kanadaan matkustaessa joutui perillä kahden viikon omakustanteiseen karanteeniin.

Carlosilla oli viisumi ja juuri oikea työ: kuusi kuukautta merellä ja palkkatonneja lähetettäväksi kotiin. Sitten iski virus. Miljoonat siirtotyöläiset lähtevät Filippiineiltä ansaitsemaan tuloja ulkomaille kotiväkeä tukeakseen. Valtava määrä ihmisiä on riippuvaisia näistä tuloista. ”Olin rahaton. Perheelläni ei ollut helppoa. Minun tarvitsi kipeästi päästä takaisin töihin, joten odotin kovasti matkaa”, merimies Carlos Salvador Jr kertoo. Salvador oli valmiina lähtemään Espanjaan ja sieltä puoleksi vuodeksi rahtilaivalle, kun Filippiinit määräsi tiukan koronaeristyksen voimaan maaliskuussa (2020) toiveena rajoittaa tartuntamääriä. Siitä lähtien Salvador – joka aiemmin lähetti noin 2 000 Yhdysvaltain dollaria kuussa kotiin kahdelle lapselle ja sairaalle isälle – on ollut jumissa kodissaan: rannikkokylässä Keski-Filippiineillä, ilman mitään työtä. (Länsi-Suomi 2020.)

2.3.2 Lentoasemien eri käytännöt - case

Manilan lentoasema otti vain tietyn määrän matkustajia vastaan vuorokaudessa, mikä omalta osaltaan aiheutti ongelmia filippiiniläisten merenkulkijoiden kotiutumisessa. Lentoasemien säännöt kautta maailman ovat muuttuneet usein ja ohjeistuksen perässä pysymisessä on ollut haasteita. Osan aikaa kenttiä on ollut täysin suljettuina, mikä on tarkoittanut vaihtoehtoisen reitin löytämistä tai tyytymistä siihen, ettei kotiin pääse. Tämä on koskenut useita lentoteitse työhön ja kotiin matkaavia merenkulkijoita, ei ainoastaan filippiiniläisiä. Koronatestien voimassaoloaikojen vaatimukset eri lentoasemilla sekä erilaiset vaatimukset, millä testitavalla negatiivinen tulos on saatu, toi vielä lisää haasteita jo muutenkin vaikeaselkoisiin tilanteisiin.

Olin itse auttamassa ulkomaalaista merenkulkijaa kotiutumisessa. Merenkulkijan koronatestitodistus oli mennyt umpeen kaksi tuntia ennen lentokoneen lähtöä, joten hän ei voinut käyttää hänelle etukäteen varattuja lentolippuja. Näin voi käydä, jos lento on myöhässä. Hänen oli tarkoitus mennä uuteen koronatestiin Helsinki-Vantaan lentoasemalla. Myöhästymisen seurauksena hän joutui jäämään yöksi vieraille paikkakunnalle. Varustamo maksoi kaikki lennolta myöhästymisestä aiheutuneet kulut. Seuraavana päivänä hänelle oli järjestettävä koronatesti ja uudet lennot kotimaahan. Seuraava päivä sattui olemaan lauantai, joten pelkkä testiin pääseminen oli selvittelyjen takana. Kun testipaikalle lopulta päästiin, kului aikaa väliaikaisen henkilötunnuksen antamiseen ulkomaalaiselle, koska testiä ei voinut tehdä kirjaamatta henkilöä järjestelmään. Testituloksen saaminen paperiversiona oli myös selvittelyjen takana, mutta itse tulos sentään saatiin 15 minuutin odottelun jälkeen. Olimme onnekkaita, koska testauspaikalla ei ollut muita. Toisaalla merenkulkijalle järjesteltiin lentoja kotimaahan. Tästä hankalan teki se, että

lentoja oli useita ja koneen vaihtoja monessa eri valtiossa ja joka valtiolla omat sääntönsä koronatestin voimassaolosta.

Jo pelkästään tämän auttamisen yhteydessä näin omin silmin, miten stressaavaa kotiin paluun epävarmuus oli merenkulkijalle. Vaikka sanoin hänelle useita kertoja, että hänen asiansa on nyt hyvissä käsissä ja järjestämme hänet kotiin mahdollisimman pian, ei hän osannut rentoutua. Hermostuneisuuden ja jännityksen näki ja kysyessä hän sanoi olevansa hyvin stressaantunut ja levoton. Viimein kun hän sai lentoliput sähköpostiinsa ja kerroin hänelle, milloin Merimieskirkon kyyti tulee hänet noutamaan lentokentälle, hän rentoutui aivan silmin nähden, eikä kiitoksista ollut tulla loppua. Olin kysynyt häneltä, halusiko hän mennä taksilla lentoasemalle vai halusiko hän Merimieskirkon kyyditsevän hänet. Hän sanoi luottavansa vain Merimieskirkon henkilöihin, joten hänet saateltiin lähtöportille asti Merimieskirkon vapaaehtoisten toimesta. Merenkulkijaa vannotettiin ottamaan yhteyttä Merimieskirkkoon, jos matkalla ilmenee mitä tahansa ongelmia ja hän lupautui viestittämään, kun on päässyt perille kotiin ja näin myös tapahtui.

2.3.3 Tilanne joulukuussa 2021

Miehistönvaihtokriisi on helpottumaan päin, mutta uutta huolta lisää omikron-muunnelma. Neptune Declaration Crew Change Indicator tarjoaa ajantasaista tietoa miehistönvaihtotilanteesta. Indikaattori julkaistaan kerran kuukaudessa ja se perustuu suurten laivanjohtajien tietoihin kaikilla avainsegmenteillä. Indikaattori antaa tietoa niiden merenkulkijoiden prosenttiosuudesta, jotka ovat aluksella alkuperäisen sopimuksen päättymisen jälkeen, ja niiden merenkulkijoiden prosenttiosuudesta, jotka ovat olleet aluksella yli 11 kuukautta, sekä rokotettujen merenkulkijoiden prosenttiosuudesta.

Tämä indikaattori oli alimmalla tasollaan 2.12.2021 sen jälkeen, kun se julkaistiin ensimmäisen kerran toukokuussa 2021. Kiinan lisääntyvät rajoitukset heidän yrittäessä pitää yllä nolla-COVID -politiikkaa tekevät kuitenkin kiinalaisten merenkulkijoiden laivalla olemisesta ja kotiuttamisesta entistä vaikeampaa ja tämän arvellaan tulevan lisäämään miehistönvaihto-ongelmia. (Seatrade Maritime News 2021.)

2.4 Flying Angel -kampanja muu apu

The Mission to Seafarers, jonka kotipaikka on Lontoo, käynnisti Flying Angel -kampanjan tukemaan merenkulkijoita COVID-19 aikana. He ovat selvittäneet merenkulkijoiden tarpeita, joihin COVID-19 on

vaikuttanut. Uusilla teknisillä ratkaisilla on merenkulkijoiden ulottuville tuotu digitaalinen pappi tai kuraattori. Tästä ei kuitenkaan ole hyötyä ilman Internetyhteyttä, sillä alle 40 prosentilla merenkulkijoista on pääsy Internetiin aluksissaan. Ongelman ratkaisemiseksi on otettu käyttöön Mifi, joka on pieni kannettava reititin, jolla voidaan hyödyntää laivan langatonta verkkoa yhteyksien ylläpitämiseen alusten ollessa satamissa. Kampanjassa keskitytään mielenterveyteen ja henkilökohtaiseen hyvinvointiin. (Mission to Seafarers 2021.)

Myös Suomen Merimieskirkolla tehtiin vastaavia toimia. Oulun Merimieskirkon satamakuraattori ja vapaaehtoiset jatkoivat laivakäyntejä siten, että kuulumisia vaihdettiin joko maalla tai laivan kannella molempien osapuolten käyttäessä suojavarusteita, kuten kasvomaskia, turvavälejä, käsidesiä ja suojakäsineitä. Messenger ja WhatsApp -yhteys muodostuivat tärkeiksi. Yhteys laivaan pyrittiin saamaan jo ennen kuin laiva tuli satamaan, jotta voitiin vastata laivan tarpeisiin esimerkiksi käymällä kauppa-asioilla laivan miehistön puolesta. Teamsin ja Zoomin kautta yritettiin viritellä keskusteluiltoja, joihin satamissa olevien alusten miehistöt olisivat voineet osallistua, mutta tätä ei saatu hyvin toimimaan. Syynä voi olla tiedonkulun vaikeus ja se, että sovittuna aikana ei ole ollut aluksia, jotka olisivat yhteyksien ulottuvilla.

Kuvittele tilanne, jossa henkilö on jumissa rahtilaivassa kuukausia, eikä voi lähteä sieltä mihinkään. Tämä on todellisuutta sadoille tuhansille merimiehille ympäri maailmaa, jotka ovat mukana rahatialuksissa COVID-rajoitusten ja laivojen lastauksien viivästysten vuoksi. Monet ulkomailta tulevat rokkamattomat merimiehet eivät ole saaneet nousta maihin Yhdysvalloissa ja useat heistä ovat epätoivoisia. (NPR 2021.)

Tähän lainaukseen liittyen haastateltiin amerikkalaista luterilaisen merenkulkuministeriön palveluksessa olevaa pastoria (NPR 2021). Hän teki laivakäyntejä Los Angelesin ja Long Beachin satamissa Kaliforniassa oleville aluksille, jotka odottelivat ruuhkaiseen satamaan pääsyä. Pastori kertoi laivojen olevan jumiin jääneille merenkulkijoille kuin kelluvia vankiloita ja hän kertoi nähneensä puutetta ruoasta, vedestä ja muista tarvikkeista. Hänen tapaamansa merenkulkijat olivat kertoneet huolistaan, kun eivät pääse näkemään lapsiaan ja puolisoitaan. Joillakin oli sairaita vanhempia kotona, eivätkä he pystyneet huolehtimaan heistä, koska eivät päässeet pandemian vuoksi maihin lähettämään rahaa kotiin elättääkseen perhettään. Ennen pandemiaa pastori ei ollut tavannut merenkulkijoita, jotka olivat jumissa aluksillaan jopa 13 kuukautta ja kärsivät tämän pakollisen laivalla olon aiheuttamista traumaista. Merenkulkijat olivat kertoneet myös yksinäisyyden tunteesta, jota laivalla pitkään jumissa oleminen oli aiheuttanut.

Vastaavia huolia kuunneltiin myös Oulun satamassa, kun filippiiniläisten työvuorot venyivät eikä kotiin pääsystä ollut varmaa tietoa. Ystävällinen hymy kasvoilla muuttui nopeasti tuskaisen koti-ikävän ilmeeksi, kun keskustelu hyvinvoinnista ja jaksamisesta laivalla eteni. Mitenkään muuten et voinut auttaa kuin kuuntelemalla ja olemalla myötätuntoinen, mutta usein se oli juuri se, mitä merenkulkija sillä hetkellä tarvitsi.

2.5 Aikaisemmat tutkimukset

Opinnäytetyötä aloittaessani näytti, että eri merenkulkualan järjestöt kautta maailman olivat jo ehtineet tekemään tutkimusta COVID-19-pandemian vaikutuksesta laivojen miehistöjen työilmapiiriin. Osoitautui kuitenkin, että aiemmat, esimerkiksi International Transport Workers' Federationin (ITF) tutkimukset pandemiaan liittyen, koskivat lähinnä tiedottamista varustamojen taholta aluksille päin. Tiedottamisessa oli käytetty erilaisia tapoja kuten esitteitä ja opetusvideoita verkon kautta ja tiedottaminen koski suojautumista koronaa vastaan, esimerkiksi kasvomaskien käyttöä ja käsien pesun tärkeyttä. Lisäksi oli ohjeistusta miehistöjen vaihdon turvallisuuteen. Tutkimukset keskittyivät siihen, miten koronalta suojautumisen koulutusta oli laivojen henkilökunnalle annettu. Jossain määrin oli tutkittu myös miehistön henkistä hyvinvointia koronatilanteessa.

Nautilus Internationalen sivuilla saatavissa olevassa International Transport Workers' Federation (ITF) tutkimuksessa tehtiin kysely merenkulkijoille varustamon tiedottamisessa ja opastamisessa COVID-19-viruksen suhteen. ITF:n raportti terveyden suojelutoimista aluksilla COVID-19-tilanteeseen liittyen sisälsi useita huolestuttavia tilastoja, mutta yksi niistä erottui. Noin 94 prosenttia yrityksistä sanoo tarjonneensa koulutusta aluksen suunnitelmista ja menettelyistä COVID-19-viruksen torjumiseksi esimerkiksi julisteiden, koulutusvideoiden tai tietolomakkeiden kautta, mutta lähes kolmannes haastatelluista merenkulkijoista sanoi, että he eivät ole saaneet ohjeita. Tämä laiminlyönti nähtiin vaarallisena. Vaikka yritys oli ottanut käyttöön hyödyllisiä menettelyjä tiedottamisessa, ei ole takeita siitä, että menetelmiä noudatetaan asianmukaisesti ilman koulutusta.

ITF on kehottanut yrityksiä parantamaan viestintäänsä ja kannustanut merenkulkijoita pyytämään ansaitsemiaan tietoja ja suojaa. Yrityksiä kehoitetaan varmistamaan, että COVID-19-suunnitelmista ja menettelyistä tiedotetaan tehokkaasti ja että alukset ja merenkulkijat saavat tarvittavat välineet suunnitelmien käyttöön ottamiseksi. Merenkulkijoilla on velvollisuus seurata suunnitelmia ja menettelyjä, mutta

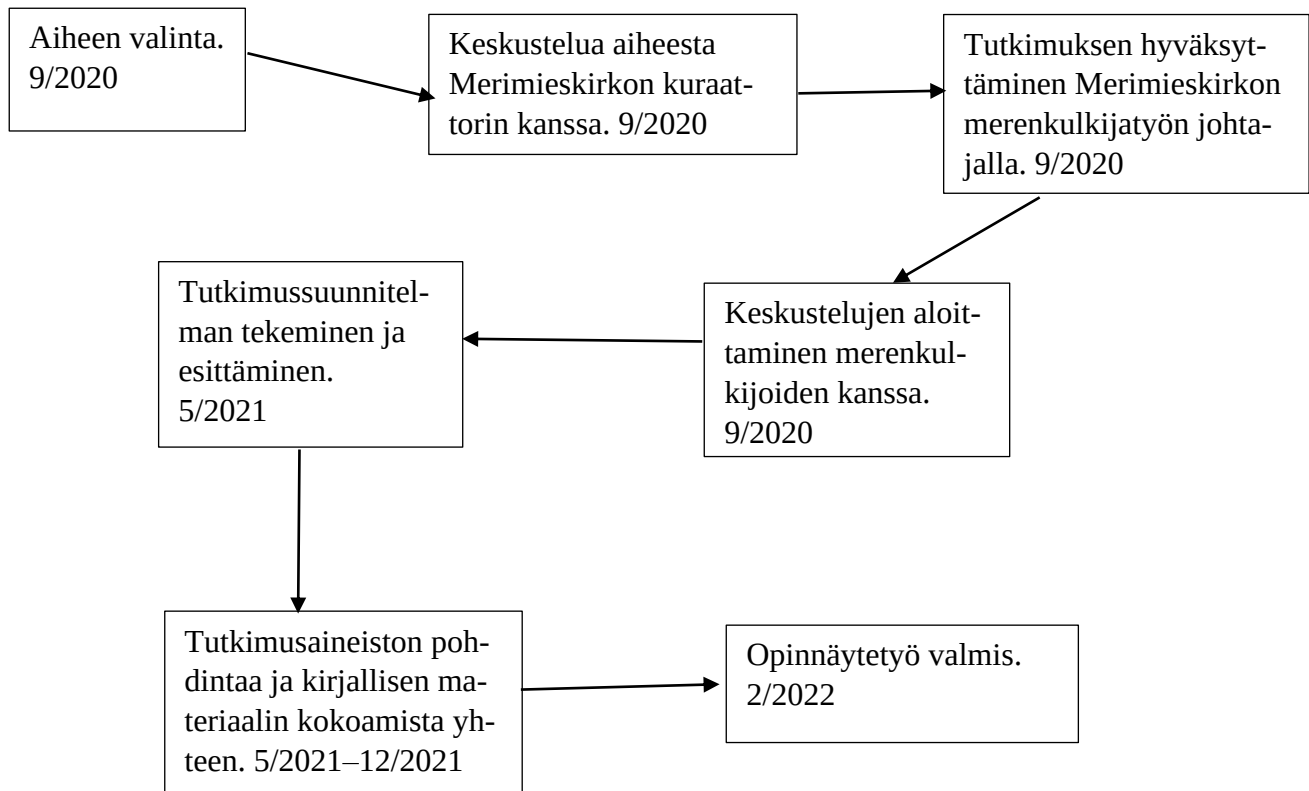
myös tarvittaessa pyytää lisätietoja tai selvennyksiä. Huolestuttava tosiasia on, että monet merenkulkijat ovat epävarmoja siitä, täyttääkö heidän työnantajansa velvollisuutensa. (Nautilus International 2020.)

Tiedottamisen huono saavutettavuus miehistön keskuudessa voi johtua miehistön koulutuksen puutteesta tai päällystön välinpitämättömyydestä tiedottamista kohtaan. Jos koulutuksen saaminen vaatii päällystöltä toimia, se voi jäädä kokonaan toteutumatta. Aluksen miehistölle voisi järjestää koulutusta heidän oikeuksistaan työssään. Suomessa tässä ollaan edelläkävijöitä ja meillä osataan vaatia omia oikeuksia, mutta ulkomaalaisten merenkulkijoiden keskuudessa tyydytään helposti siihen, että on työ ja toimeentulo eikä osata vaalia eikä vaatia omia etuja.

Rahtilaivoilla ulkomaalaisten työntekijöiden määrä on yli kolminkertaistunut vajaassa 10 vuodessa. Suomalaisten määrä on vähentynyt hiukan. Vuonna 2019 suomalaisessa ulkomaan liikenteessä oli ulkomaalaisia työntekijöitä 955 ja suomalaisia 5216 (YLE 23.11.2020.) Ei tarvitse mennä Eurooppaa kauemmas, kun voi löytää aluksen, jossa miehistön kohtelu voi olla epäasiallista ja heidän oikeuksiaan laiminlyödään. Tämä voi johtua lisääntyneen ulkomaalaisen työvoiman käytöstä, koska kaikesta saamastaan koulutuksesta huolimatta he eivät ehkä osaa valvoa etujaan yhtä hanakasti kuin esimerkiksi suomalaiset.

3 OPINNÄYTETYÖN PROSESSI

Opinnäytetyö haluttiin tehdä, koska COVID-19-virus vaikutti maailmanlaajuisesti kaikkiin ihmisiin. Tällä tutkimuksella pyrittiin selvittämään, vaikuttiko COVID rahtilaivojen työilmapiiriin, koska näillä aluksilla on muutenkin poikkeukselliset työolosuhteet verrattuna maissa työskenteleviin ihmisiin. Tutkimukseen saatiin lisätietoa keskustelemalla myös satamakuraattoreiden kanssa, koska he ovat ensimmäisiä, joiden puoleen merenkulkijat kääntyvät ongelmissaan. Tutkimusprosessi kesti hieman yli vuoden. Keskustelut aloitettiin syyskuussa 2020 ja lopetettiin tutkimuksen osalta lokakuussa 2021 (KUVIO 1).



KUVIO 1. Opinnäytetyön prosessi

Tulosten pohjalta tässä opinnäytetyössä käsitellään mahdollisia kehittämisen kohteita merenkulkijoiden mielialan ylläpitämiseen positiivisena ja toiveikkaana vaikeista olosuhteista huolimatta. Laadullisessa tutkimuksessa usein kehittämisen kohteeksi paljastuu myös muita asioita. Tässä tutkimuksessa kehitettävää ilmeni kuraattoreiden, varustamojen ja laivojen yhteistyössä miehistön hyvinvoinnin ylläpitämiseksi ja edistämiseksi. Myös varustamojen tiedottaminen asioista, niin että tieto todella saavuttaa jokaisen aluksella työskentelevän henkilön. Ylipäättään varustamojen ja aluksen miehistön kanssakäymisen lisäämiselle ilmeni tarvetta erityisesti aluksilla, joissa on töissä niin kutsuttu sekamiehistö eli miehistö koostuu useista eri kansallisuuksista. Jokainen miehistön jäsen haluaa äänensä kuuluville ja tulla kuunnelluksi ilman, että välissä on esimerkiksi päällystö. Erityisesti sekamiehistössä koettiin, että varustamo ei kohtelee tasapuolisesti kaikki kansallisuuksia tiedottamisen ja kanssakäymisen suhteen.

Opinnäytetyössä tutkimusmenetelmä oli kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus ja aineiston keruuna osallistuva havainnointi. Laadullinen tutkimus on tieteellisen tutkimuksen menetelmäsuuntaus, jossa pyritään ymmärtämään kohteen laatua, ominaisuuksia ja merkityksiä kokonaisvaltaisesti. Laadullista tutkimusta voidaan toteuttaa monella erilaisella menetelmällä, joissa yhteisenä piirteenä korostuvat muun muassa kohteen esiintymisympäristöön ja taustaan, kohteen tarkoitukseen ja merkitykseen, ilmaisuun ja kieleen liittyvät näkökulmat. (Laadullinen tutkimus 2015.)

Laadullisen tutkimuksen erityispiirre on, että tavoitteena ei ole totuuden löytäminen tutkittavasta asiasta. Tutkimuksen tavoitteena on tutkimisen aikana muodostuneiden tulkintojen avulla näyttää esimerkiksi ihmisen toiminnasta jotain, joka on välittömän havainnon tavoittamattomissa. Välittömän havainnon tavoittamattomissa olevat asiat ovat kuin arvoituksia, ja tutkimuksen tavoite on näiden arvoitusten ratkaiseminen tutkimuksessa. Ihmisten kuvaamien kokemusten ja käsitysten avulla luodaan johtolankoja ja vihjeitä, joiden avulla voidaan tehdä tulkintoja eli ratkaista arvoituksia. (Vilkka 2021, 120.)

Laadullisen tutkimuksen piirteisiin kuuluen tutkimusaineisto kerätään todellisissa tilanteissa. Laadullisessa tutkimuksessa ei ole etukäteen määriteltyjä olettamuksia tutkimuskohteesta tai tutkimuksen tuloksista. Aineistoa kerätään keskustelujen kautta ja osallistuvalla havainnoinnilla. Osallistuvan havainnoinnin alalajeja on useita sen mukaan, miten täydellisesti tai kokonaisvaltaisesti tutkija pyrkii osallistumaan tutkittavien toimintaan. Osallistuvassa havainnoinnissa on tyypillistä, että tutkija osallistuu tutkittavien ehdoilla heidän toimintaansa. Yleensä tutkimukset ovat tällöin kenttätutkimuksia. (KAMK 2021.) Osallistuva havainnointi on hyvä tapa saada tietoa tutkittavasta niin yksilönä, yhteisön jäsenenä kuin suhteessa tutkijaan. Se antaa samalla tietoa yhteisön sosiaalisista ja kulttuurisista piirteistä. (Vilkka 2021, 143.)

Tutkimusmenetelmäksi valikoitui laadullinen menetelmä, koska tutkimus toteutettiin ja aineisto kerättiin kokonaisuudessaan keskustelujen ja havaintojen kautta. Keskustelut dokumentoitiin kirjoittamalla ylös havaittu tuntemus työilmapiirissä, joko keskustelujen aikana tai heti laivalta poistumisen jälkeen. Tämä työmenetelmä oli hyvä tapa lähestyä merenkulkijoita, koska opinnäytetyön tekijällä on jo vuosien kokemus merenkulkijoiden kohtaamisesta heidän omassa ympäristössään. Tämän vuoksi keskustelut olivat rentoja ja luontevia. Joidenkin alusten miehistö oli jo ennestään tuttu ja heidän kanssaan koen käyneeni hedelmällisiä keskusteluja, koska he luottivat täysin edustamaani yhteisöön ja minuun. Havainnoinnin huonoja puolia oli tiedon vaikea tallentaminen välittömästi, mutta tässä tapauksessa havainnointi kuitenkin tuki hyvin keskusteluja. Opinnäytetyötä kirjoittaessani huomasin myös, että juuri havainnointi oli se, joka toi mieleen parhaiten tilanteet, joissa keskustelut on käyty. Havainnointi auttaa muistamaan asioita, joita ei ole pitänyt tarpeellisena kirjoittaa ylös, mutta jotka osoittautuivatkin tärkeiksi asioiksi muistaa.

4 OPINNÄYTETYÖN TUTKIMUSTULOKSET

Koronapandemia on koskettanut ihmisiä maailmanlaajuisesti, ja kauppamerenkulussa miehistönvaihtoihin liittyvät haasteet ovat olleet valtavia. Eri tahoilla tuli paniikki – osa satamista kielsi miehistönvaihdot ja maat sulkivat rajojaan. Suomalaisen laivan saapuessa Espanjasta Suomeen, oli yhdellä miehistön jäsenellä nuha. Luotsi kieltäytyi menemästä laivaan eikä satama suostunut vastaanottamaan alusta. Viranomaiset vaativat nuhaiselle miehelle tehtäväksi koronatestiä, mutta kun ei päässyt maihin, oli testin tekeminen hankalaa. (Albatrossi 2021.)

Merimieskirkon 145. toimintavuosi oli poikkeuksellinen sekä merkittävä Merimieskirkon tulevaisuuden näkökulmasta. Maaliskuun alusta 2020 koronavirus vaikutti Merimieskirkon toimintaan ja talouteen voimakkaasti. Toiminta siirtyi voimakkaammin verkkoon ja sosiaaliseen mediaan sekä ulkomailla että Suomessa, mikä tarkoitti uusien toimintatapojen opettelua. Kirkkojen sulkeminen merkitsi kohtaamisten määrän laskua, mutta toiminnassa tavoitettiin myös uusia ihmisiä. Pandemia-aika on lisännyt Merimieskirkon sisäistä yhteisyyttä eri tapahtumien toteutuksessa. Koronasta huolimatta Merimieskirkko oli vuonna 2020 läsnä ihmisen ilossa, surussa ja koronan aiheuttamassa uudessa tavallisessa. (Merimieskirkko 2021b, 2.)

4.1 Merimieskirkkojen sulkeminen

Merimieskirkkojen sulkeutuminen Suomen satamissa aiheutti uusien toimintatapojen etsimistä. Suoritin opintoihini kuuluvan kehittämistyön harjoittelun Merimieskirkolle ja olin kehittämässä uudenlaista ohjelmaa merenkulkijoille laivoille muun muassa erilaisten verkossa toteutettujen keskusteluiltojen kautta. Suomalaisille aluksille lähetettiin kuukausittain sähköpostina Internetistä löytyvää ohjelmaa. Ohjelma saattoi olla esimerkiksi kirjailijatapaaminen tai keskusteluilta. Nämä sähköpostit sisälsivät suoran linkin tapahtumaan, jotta osallistuminen olisi ollut mahdollisimman helppoa. Merenkulkijat eivät saaneet joko varustamon tai paikallisen viranomaisen käskystä poistua alukselta lainkaan maihin, mutta Merimieskirkon työntekijät ja vapaaehtoiset saivat kuitenkin luvan käydä laivan kannella juttelemassa heidän kanssaan tai joskus keskusteltiin maasta käsin huudellen laivan kannelle. Näinhän tämäkin tutkimus joiltain osin toteutettiin.

4.2 Liikkumiskielto

Liikkumiskiellon aikana otimme vastaan erilaisten asioiden hoitamisia esimerkiksi kaupassa käyntejä. Liikkumiskielto toimi välillä molempiin suuntiin. Varustamo ei antanut aluksen miehistölle lupaa poistua maihin, mutta myöskään satama ei antanut lupaa miehistölle tulla maihin. Laivalta annettiin kauppalista ja raha ostoksiin ja Merimieskirkko toteutti ostokset. Pelkästään tällainen kontakti laivalta maihin tuotti laivassa olijoille silmin nähtävää iloa. En ikinä unohda miehistön iloa, kun toimitimme alukselle ostoksia, jotka sisälsivät muun muassa heidän toivomiaan Fazerin suklaalevyjä. Kuten normaalissakin arjessa, suurin apu kuitenkin merenkulkijoille näytti olevan se aivan tavallinen kohtaaminen, jossa vaihdetaan kuulumisia ja ollaan ylipäätään myötäeläjänä ja kuuntelijana. Tämän toteuttaminen onnistui pandemiasta ja kielloista huolimatta myös maskin takaa.

Satamakuraattoreilta saadun tiedon mukaan yhteydenotot vaikeammissa asioissa lisääntyivät chattien, sähköpostien ja puheluiden muodossa. Oulun Merimieskirkolla harjoittelun tehnyt kanadalainen opiskelija teki kirjallisen kyselyn merenkulkijoille pandemian vaikutuksesta hyvinvointiin. Kyselyn tulokset vahvistivat henkisen hyvinvoinnin kärsineen ja huolien lisääntyneen korona-aikana.

4.3 Pandemia jatkuu

Miehistövaihtokriisi koettiin vaikutuksiltaan suurimpana. Kriisi vaikutti 19. maaliskuuta 2021 julkaisussa ITF:n artikkelissa sen hetkisen tilanteen mukaan 200 000 merenkulkijaan, mikä kuitenkin oli vähemmän kuin kriisin huippuaikoina, jolloin kotiutettavia merenkulkijoita oli 400 000. ITF:n raportti terveysturvatoimenpiteistä aluksilla liittyen COVID-19-virukseen sisälsi suurimpana huolestuttavana asiana sen, että kaikesta laivoille suunnatusta koulutusmateriaalista huolimatta lähes kolmannes kyselyyn osallistuneista merenkulkijoista sanoi edelleen, ettei heille ollut annettu ohjeita COVID-19 suhteen. (ITF 2021.)

Alkupään keskusteluissani syksyllä 2020 ei miehistöjen keskuudessa ollut minkäänlaista huolta koronan vaikutuksesta omaan työhön tai työilmapiiriin. Sen sijaan laivapäällystöstä masterit, kapteenit ja ylipeämiehet osoittivat jo tuolloin huolta viruksen mahdollisista tulevista aikaansaannoksista työolosuhteisiin. He olivat varmoja, että tilanteen jatkuessa tulee ongelmia jossain muodossa. Laiva koettiin yleisesti ottaen turvallisiksi paikaksi.

Talven aikana keskusteluissa kävi ilmi lähinnä filippiiniläisten merenkulkijoiden huoli koronasta, koska heidän kohdallaan miehistöjen vaihdot olivat kaikkein hankalimpia pitkien matkojen ja puutteellisten kuljetusten vuoksi. Esimerkiksi kotimaahan tai kotipaikkakunnalle ei ollut lentoja lainkaan tai jos oli, lentokentät lähtömaassa olivat suljettuina. Rokotteiden saapuessa osa filippiiniläisistä sai rokotteen varustamoltaan ja osa taasen ei, riippuen varustamosta. Aluksen muun miehistön ollessa eurooppalaisia ja näiden saatua rokotteen omassa kotimaassaan, kokivat filippiiniläiset olevansa eriarvoisessa asemassa, koska heidän kotimaassaan rokotetta ei ollut voinut vielä saada, mutta varustamo ei heille sellaista myöskään suostunut kustantamaan Euroopassa. Ristiriitaisin tilanne oli silloin, kun laivalla oli sekä rokotettuja että rokottamattomia henkilöitä.

Keväällä 2021 alkoi huolestuminen näkyä eurooppalaistenkin keskuudessa, mutta vasta kantapään kautta eli siinä vaiheessa, kun omalla laivalla, jonka piti olla turvapaikka, todettiin koronatartuntoja. Myös Euroopassa liikkuminen miehistön vaihdon aikana alkoi olla hankalaa. Lisäksi mahdollisesti useammat karanteenit saman matkan aikana näyttivät tekevän joistakin merenkulkijoista todella stressaantuneita jo työvuoron alussa, kun kotiin pääseminen kohtuudella ja kohtuullisessa ajassa ei ollut varmaa enää kenellekään. Merenkulkija tuli siis töihin ja alkoi saman tien murehtia esimerkiksi kuuden viikon päässä olevan kotiinpaluun onnistumista suljettujen lentokenttien ja karanteenien vuoksi.

4.4 Työyhteisö erityistilanteessa

Työyhteisö voi olla voimavara poikkeavan tilanteen sattuessa. Oulun satamassa tapahtui ulkomaiselle merenkulkijalle vakava onnettomuus, jonka seurauksena hän joutui sairaalaan hoidettavaksi. Jalka kipsattiin ja kasvoihin oli tullut useita hiusmurtumia, jotka eivät kuitenkaan näkyneet päällepäin. Merimieskirkolta käytiin sairaalassa katsomassa potilasta.

Onnettomuudesta seuranneiden vammojen takia merenkulkija ei saanut lupaa lentämiseen, joten kotimaahan palaaminen toipumaan ei tullut kysymykseen. Hän ei saanut myöskään lupaa mennä takaisin laivalle toipumaan, vaan lääkärin määräyksestä hänen oli oltava maissa, jos jotain äkillistä muutosta voinnissa huonompaan tapahtuisi, sairaalaan pääsisi nopeasti takaisin.

Sairaalasta merenkulkija kotiutettiin hotelliin, jonka varustamo maksoi. Merimieskirkon vapaaehtoiset pitivät hänelle seuraa muutamina päivinä viikossa, esimerkiksi ulkoilemalla hänen kanssaan. Elettiin

kevättä 2020, jolloin koronarajoitukset olivat pahimmillaan ja kaupungin keskusta näytti vilkkaimmillaankin tyhjältä. Tuossa miljöössä on ulkomaalaisen toipilaan vaikea kuluttaa aikaa, kun esimerkiksi kahvilat tai museot eivät olleet auki. Tilanne ei ollut ihanteellinen jäädä vieraaseen maahan toipumaan. Alus, jolla hän työskenteli, seisoivat satamassa pitkään muista syistä, mutta hän ei voinut mennä edes tervehtimään työkavereitaan laivalle, koska ensin olisi pitänyt tehdä koronatesti. Hän totesi olevan ankeaa, kun tiesi ystäviensä olevan samassa kaupungissa satamassa, mutta hänen täytyi pitää heihin yhteyttä puhelimella.

Tässä oli esimerkki hyvän työyhteisön tuomasta voimasta kestää pandemiasta johtuva kummallinen tilanne yksin hotellissa vieraalla maalla. Työyhteisö piti häneen tiiviisti yhteyttä ja iloitsi, kun hän vihdoinkin useiden viikkojen jälkeen pääsi takaisin alukselleen. Tämä tarina kerrotaan tässä hänen luvallaan.

4.5 COVID-19-pandemian vaikutus rahtilaivojen miehistön työilmapiiriin

Tämän tutkimuksen selkeä tulos oli kaikissa tutkimuksen keskusteluissa sama: COVID-19-pandemian ei koettu vaikuttaneen tutkimukseen osallistuneiden rahtilaivojen miehistöjen työilmapiiriin. Keskusteltiin 118 merenkulkijan kanssa eikä yksikään heistä esittänyt eriävää mielipidettä. Tämä tulos kaipasi mielestäni selitystä ja perusteluja, miksi näin koettiin, vaikka selkeästi pandemia oli lisännyt yksittäisten merenkulkijoiden henkilökohtaista henkisen hyvinvoinnin taakkaa.

Tutkimuksen lopputulokselle löytyi selittäviä tekijöitä. Merenkulkijat kokivat olevansa turvassa laivoilla, koska yhteisö on pieni ja suljettu ja miehistö oli testattu ennen alukselle pääsyä. He kokivat työpaikkansa turvalliseksi myös pandemian alkuaikoina, kun testejä ei kaikille tehty eikä rokotetta ollut vielä saatavilla yhteisön pienuuden ja tuttuuden sekä toistuvien rutiinien vuoksi. Tutkimuksessa mukana olleilla rahtilaivoilla miehistön koko vaihteli seitsemästä kuuteentoista. Työn kurinalaisuus ja vapaaajan vähäisyys rajoittivat luonnostaan miehistön kontakteja aluksella ja tämä kurinalaisuus koettiin myös turvallisuutta lisäävänä tekijänä. Työvuoro saattaa olla esimerkiksi kuusi tuntia töitä ja kuusi tuntia lepoa, ja näin se jatkuu viikosta toiseen.

Keskusteltuani tutkimuksen lopuksi vielä syvällisemmin eri kulttuureita edustavien merenkulkijoiden kanssa, paljastui yksi yhteinen tekijä, jonka eräs merenkulkija kiteytti sanoiksi: ”Kulttuurierot eivät aiheuta aluksella erimielisyyksiä, vaan varustamojen erilaiset käytännöt ja ohjeistukset.”.

Tällä viitattiin myös varustamon tapaan olla puuttumatta laivalla työskentelevien ”mätien omenoiden” käytökseen. Tarkoitettiin siis henkilöä, joka pilasi työilmapiiriä omalla käytöksellään ja epäasiallisilla asenteillaan toisia kohtaan. Tämä ongelma on mielestäni aika yleinen useilla työpaikoilla, mutta laivalla tätä ilmapiirin pilaajaa ei pääse pakoon pitkiin aikoihin. Tällaiseen olisi päällystön puututtava välittömästi keskustelemalla asianosaisten kanssa tilanteesta.

5 OPINNÄYTETYÖN LUOTETTAVUUS JA ETIIKKA

Tutkimuksen kohteena olivat rahtilaivoilla työskentelevät merenkulkijat. Tutkimuksen luotettavuus varmistettiin riittävän suurella keskusteluihin osallistuneiden määrällä. Tässä tapauksessa keskusteluihin osallistui Oulun ja Kemin satamissa 118 merenkulkijaa edustaen 13 eri kansallisuutta 16:lta eri alukselta. Kylläntymispiste saavutettiin kaikilla tasoilla selkeästi.

5.1 Luotettavuus

Laadullisessa tutkimuksessa on olennaista arvioida tutkimuksen uskottavuutta ja luotettavuutta. Laadullisen tutkimuksen tulokset eivät esimerkiksi saa olla sattumanvaraisia, ja tutkimuksessa käytetyillä menetelmillä on voitava tutkia sitä, mitä tutkimuksessa on tarkoitus tutkia. Käytettyjen käsitteiden on sovitava tutkimusongelman ja aineiston sisältöihin. Luotettavuutta voidaan arvioida laadullisessa tutkimuksessa monin tavoin. Eräs laadullisen tutkimuksen luotettavuuteen liittyvä näkökulma on yleistettävyyss tai siirrettävyys: ovatko tutkimuksen tulokset yleistettävissä tai siirrettävissä myös muihin kohteisiin tai tilanteisiin. (Koppa 2021.)

Tämän tutkimuksen yleistettävyys ja siirrettävyys toteutuivat sataprosenttisesti Oulun ja Kemin satamissa käyvien alusten miehistöjen kanssa käydyissä keskusteluissa. Tutkimusta voidaan pitää luotettavana, koska kaikki keskusteluihin osallistuneet kertoivat yksiselitteisesti saman asian samalla tavalla, riippumatta kansallisuudesta tai asemasta aluksella. Keskustelun jatkuessa pohdintaan, miksi tietty asia koettiin samalla tavalla laivasta, kansallisuudesta tai työyhteisöstä riippumatta, myös näiden keskustelujen tulokset olivat täysin samanlaisia keskenään. Tutkimuksen kohderyhmä oli aluksen miehistö. Tutkimuksen siirrettävyys, jolla tarkoitetaan tässä yhteydessä keskustelun käymistä samasta aiheesta eri aluksilla, antoi aina saman keskustelun tuloksen ja vastauksen tutkimuskysymykseen.

Tutkimuksen kylläntymispistettä ei voinut etukäteen asettaa, koska yksikin erilainen keskustelu tutkimusaiheesta olisi muuttanut tutkimusvastausta. Kylläntymispiste määrällisesti kuitenkin saavutettiin hyvin pian, koska käydyt keskustelut eivät tuottaneet uutta jokaisen merenkulkijan henkilökohtaisena kokemuksena laivan työilmapiirin muuttumisesta tai muuttumattomuudesta. Kylläntymispisteen saavuttamiseen yhdeltä alukselta vaadittiin riittävän monen miehistön jäsenen kanssa käyty keskustelu. Kylläntymispisteen saavuttaminen koko tutkimuksessa vaati riittävän monen eri aluksen miehistöjen

kanssa käydyt keskustelut, jotta voitiin todeta keskustelujen päätyvän samaan johtopäätökseen eri aluksilla. Tämäkin kylläntymispiste tuli täyteen jo viiden eri aluksen miehistön kohdalla.

5.2 Eettisyys

Suomen perustuslain 16 § turvaa tieteen vapauden. Vapautta tulee käyttää vastuullisesti. Ihmiseen kohdistuvan tutkimuksen eettiset periaatteet on laadittu ihmistä tutkivien tutkijoiden ja tutkimusryhmien tueksi, suojaamaan tutkimuksen kohteena olevia ihmisiä. Ihmiseen kohdistuvassa tutkimuksessa eettiset kysymykset korostuvat tutkijan ja tutkittavan kohtaamisessa. Kohtaamisiin sisältyy usein ennakoimattomia tekijöitä, eikä eettisiin kysymyksiin ole aina selkeästi yhtä ainoaa oikeaa ratkaisua. Tutkimus suunnitellaan ja toteutetaan ja siitä raportoidaan sekä siinä syntyneet tietoaineistot tallennetaan tieteelliselle tiedolle asetettujen vaatimusten edellyttämällä tavalla. Ihmiseen kohdistuvan tutkimuksen peruslähtökohta on tutkittavien henkilöiden luottamus tutkijoihin ja tieteeseen. Luottamus säilyy vain, jos tutkimukseen osallistuvien henkilöiden ihmisarvoa ja oikeuksia kunnioitetaan. Samat tutkimustilanteet tai -aiheet voivat herättää eri ihmisissä erilaisia reaktioita. Tutkimustilanteisiin voi ja saa kuitenkin sisältyä samankaltaista henkistä räsitystä ja tunteiden kokemista kuin arkipäivän tilanteisiin. Jotta vältytään aiheuttamasta tarpeetonta haittaa tutkittaville ja heidän edustamilleen yhteisöille, on tärkeää, että tutkija perehtyy ennakoon tutkittavaan yhteisöön, kulttuuriin sekä näiden historiaan. (Tutkimuseettinen neuvottelukunta 2019.)

Eettisesti oli minulle suuri etu siitä, että olen työskennellyt jo pitkään vapaaehtoisena merenkulkijoiden parissa, koska yhteisö ja työkulttuuri sekä useiden eri kansallisuuksien kohtaaminen oli minulle ennestään tuttua ja mutkatonta.

Eettisyys tutkimuksen aikana huomioitiin siten, että kenenkään henkilön nimeä, ikää, sukupuolta, asemaa työyhteisössä tai aluksen nimeä ei kerrota tässä tutkimuksessa missään vaiheessa. Aluksi tehtiin muistiinpanoja miehistön iästä kymmenen vuoden haarukoilla sekä asemasta laivalla. Näiden tietojen kirjaamiseen pyydettiin aina henkilön lupa. Tutkimuksen edetessä paljastui hyvin pian, ettei näillä tiedoilla ollut merkitystä tutkimuksen tulokseen. Keskusteluja ei myöskään nauhoitettu yksityisyyden vaalimiseksi, vaan muistiinpanot tehtiin kirjoittamalla ylös joko keskustelun aikana tai pian keskustelun jälkeen. Ennen keskusteluja kerroin osapuolille tekeväni tutkimusta ja käyttäväni heidän luvallaan saamaani tietoa tutkimuksessani.

Tutkimus tehtiin keskustellen, ja keskustelutilanteissa huomioitiin eettisyys myös turvatoimien suhteen. Kaikissa keskusteluissa käytettiin turvavälejä, aluksilla ei käyty sisätiloissa, kasvomaski oli sekä tutkijalla että merenkulkijoilla. Keskustelut käytiin pääsääntöisesti ulkotiloissa turvaväli ja suojavarusteet huomioiden. Merimieskirkolla käydyissä keskusteluissa huomioitiin turvaväli, kasvomaskit ja käsidesi. Yksikään keskustelun osapuoli ei ollut huolissaan tutkimuksen eettisyydestä. Merenkulkijat ovat usein luonteeltaan helposti puhutettavia henkilöitä, ehkä työn yksinäisen luonteen vuoksi.

6 POHDINTA

Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, vaikuttiko COVID-19-viruksen aiheuttama pandemia rahtilaivojen miehistön työilmapiiriin. Kysymyksenasettelun sijaan asiaa lähestyttiin keskustelujen kautta. Tarpeellisenä kehittämisen kohteena nähtiin yksittäisten merenkulkijoiden yhteyden pitäminen ulkomaailmaan aikana, jolloin ihmiskontaktit oli pidettävä mahdollisimman vähissä. Menetelmänä käytetty kvalitatiivinen tutkimus ja osallistuva havainnointi oli minulle sopiva tapa edetä tässä tutkimuksessa ja tämä tutkimus tehtiin kenttätutkimuksena.

Vaikeutena koin keskusteluistani saaman suuren määrän tietoa, jota kuitenkin oli hankalaa kiteyttää. Oma työskentelyni olisi voinut olla kurinalaisempaa, mutta toisaalta koen antaneeni itselleni sopivasti aikaa keskustelujen yhdistämisen havainnointiin ja tästä seuranneisiin, tutkimuksen kannalta oleellisiin tuloksiin ja päätelmiin. Vaikka luin pandemioista ja viruksista kirjallisuutta ja sain niistä hyvää taustatietoa, tässä opinnäytetyössä aineistoa ei pystynyt hyödyntämään. Tietojen kerääminen pandemian ajan toimista kautta maailman olisi ollut loputon työ, joten tässä tutkimuksessa on kerätty vain tämän tutkimuksen kannalta oleellista tietoa. Tätäkin tietoa olisi ollut tarjolla paljon, mutta tiedon pirstaloituneisuus eri alojen artikkeleihin oli haasteellista saada koottua yhteen. Aikataulu venyi pari kuukautta aiottua pidemmäksi. Pandemia ei ole ohi ja uutta tietoa tulee koko ajan, joten koen tutkimuksen kypsyneen odottelun ansiosta. Mielestäni tutkimusaiheen raja-
aus onnistui hyvin. Vaikka merenkulkijoiden henkinen hyvinvointi yksilötasolla on ollut koetuksella ja siitä on tässä tutkimuksessa usein mainittu, en ole siihen paneutunut enempää kuin tutkimuksen taustatietojen kannalta on ollut pakollista. Yksilön henkinen hyvinvointi on ollut keino peilata työyhteisöä kokonaisuutena. Mielenkiintoisen erilainen on näiden kahden asian välinen hyvinvointi.

6.1 Kulttuurien vaikutus

Henkilökohtaista henkistä taakkaa on saattanut lisätä huoli perheestä ja läheisistä kotimaassa. Tässä asiassa tuli kuitenkin ilmi kulttuurista johtuvia eroja. Eurooppalaiset eivät olleet yhtä huolissaan kotona olevien läheisten puolesta kuin aasialaiset. Tätä selittää se, että eurooppalaisten työvuorot aluksella olivat huomattavasti lyhyempiä kuin aasialaisten: eurooppalaisilla muutamista viikoista kolmeen kuukauteen ja aasialaisilla yleensä kuudesta kuukaudesta yhdeksän kuukauteen. Lentokenttien sulkemiset vaikeuttivat miehistöjen vaihtoja ja jotkut merenkulkijat jäivät loukkuun laivoillensa, koska kotimaahan

ei ollut kulkuyhteyksiä. Kun kulkuyhteyksiä oli, vaikeuttivat pitkät karanteenit kotiin paluuta ja söivät suuren osan merenkulkijoiden kotonaoloajasta, mikä taasen kuormitti henkisesti.

Pohdimme yhdessä merenkulkijoiden kanssa, olisiko tutkimuksen lopputulos ollut erilainen, jos aluksilla työskentelisi enemmän naisia. Tähän ei miehistö uskonut, koska heidän mielestään rahtilaivojen henkilöstöksi on valikoitunut luonteeltaan tietynlaisia ihmisiä, eikä sukupuolella uskottu näin ollen olevan vaikutusta tässä tutkitussa asiassa. Lisäksi työtehtävät ovat tarkkaan määriteltyjä eikä niiden tekemisessä ole sukupuolella merkitystä.

6.2 Varustamokulttuuri

Jotkin varustamot ryhtyivät rokottamaan miehistöään COVID:a vastaan heti, kun se oli mahdollista, ja toiset varustamot eivät reagoineet rokotteen tulemiseen lainkaan. Saattoi myös olla niin, että osa miehistöstä oli rokotettu kotimaassaan ja osa ei, ja tämä koettiin epäoikeudenmukaisena. Tutkimuksen loppuvaiheessa, rokotteen tultua ja pandemian tartuntalukujen ja sairastumisten vakavuuden laantuessa ainakin hetkellisesti valtaväestössä, varustamoille tuli erilaisia käytäntöjä aluksen miehistön ohjeistuksen suhteen. Jotkut varustamot antoivat laivan masterin päättää, saako miehistö poistua maihin satamissa vai ei. Keskusteluissa kävi ilmi erilaisia käytäntöjä jopa saman varustamon laivoilla, joilta toiselta miehistö sai poistua maihin ja toiselta ei. Miehistö saattoi olla tyytymätön laivalta poistumispäätökseen, koska toisen aluksen miehistö samalta varustamolta sai poistua. Keskustelujen mukaan tämäkään ei vaikuttanut laivan työilmapiiriin miehistön keskuudessa. Tässä yhteydessä tuli ilmi, että laivan työilmapiiriin vaikuttavat ulkoiset tekijät tulevat pääsääntöisesti varustamon toimista tai toimien puutteesta johtuen.

6.3 Johtopäätös

Tutkimuksen lopputuloksen perusteella näyttää siltä, että rahtilaivan miehistön työilmapiiriin on vaikea vaikuttaa ulkoa käsin. Työn hierarkkisuus ja kurinalaisuus suojelevat työyhteisöä yhteisönä, mutta ei yksittäistä työntekijää. Tässä näen sekä uhan että mahdollisuuden. Uhkana näen yksittäisen työntekijän mahdollisuuden joutua käsittelemään vaikeaksi kokemiaan asioita yksin, jolloin asiat saattavat saada suhteettoman suuren mittakaavan. Mahdollisuutena näen työyhteisön luoman turvallisuuden tunteen ulkoista uhkaa vastaan sekä ”yhtä köyhtä vetämisen” henki. Rahtilaivan päivät toistuvat samanlaisina ja se

luo ennakoitavuutta ja turvaa työntekijän kannalta. Aluksella työskentelee henkilöitä erilaisissa tehtävissä, mutta kaikkien tavoite on saada alus lasteineen turvallisesti perille satamaan. Rahtilaivalla normikäytännöstä poikkeaminen työn suhteen voi aiheuttaa turvallisuusriskin eikä kukaan työntekijöistä sitä halua. Ulkopuolisen uhan vaikuttamattomuus laivan työilmapiiriin on mielestäni positiivinen asia, koska kyse on alasta, jossa ollaan aluksen ja miehistön toimivuuden sekä sään armoilla ja näin ollen rutiinimaisuus takaa turvallisen työympäristön.

Toimiva ja hyvä arki on yhteiskäsite useille toimille, joilla lisätään ihmisten ja yhteisöjen toimintakykyä. On tärkeää lisätä edellytyksiä lähiyhteisön tuelle, omanarvontunnon kehittymiselle ja tulevaisuudenuskolle, ja vähentää yksinäisyyden kokemusta, turvattomuuden tunnetta ja ahdistuneisuutta. (Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 1/2018.) Laivoilla tällainen toimiva arki tulee osittain luonnostaan työn saneleman rutiinin vuoksi. Vähäisellä vapaa-ajalla on merkitystä levon ja sosiaalisten suhteiden ylläpitämisen näkökulmasta. Yksittäisen merenkulkijan hyvinvointia ja jaksamista työssään voi lisätä vapaaajan puitteissa. Tämä kuitenkin tarkoittaisi sitä, että vapaa-aikaa olisi oltava riittävästi muuhunkin kuin nukkumiseen.

Merenkulkijoiden työhyvinvointikyselyn tuloksista kävi ilmi, että merenkulkijat niin rahti- kuin matkustaja-aluksilla ovat joutuneet koville. Alustavat tulokset kertovat, että korona on vaikuttanut merenkulkijoiden elämään ja toimeentuloon ja muun muassa Merimieseläkekassalta toivotaan enemmän työhyvinvointia tukevia palveluja. Niihin kuuluu myös Merimieskirkon toiminta. (Albatrossi 1/2021.)

Tutkimus osoitti kuraattorien tarpeellisuuden satamissa ja laivoilla. Tätä käsitystä tukevat erilaiset tulokset niin keskusteluissa kuin yksittäisissä palautteissa ja keskustelut kuraattoreiden kanssa. Kuraattoreihin luotetaan kansallisuudesta riippumatta ja tämä onkin pitkäjänteisen työn kiitollinen lopputulos. Merenkulkijat eivät keskustelujen mukaan kerro huoliaan toisille laivalla työskenteleville. Syitä tähän voi olla useita. Yksi syy voi olla työyhteisön vähäiset kohtaamiset työn luonteesta johtuen. Ei haluta kuormittaa toisia omilla huolilla, kun toisella voi olla samanlaisia huolia. Tässä tietysti vertaistukea olisi tarjolla, mutta palveleeko vertaistuki asiaansa suljetussa yhteisössä, jossa olisi ehkä parempi keskittyä muuhun kuin murheiden pohtimiseen? Voi olla myös, että työkaveria ei vain koeta sellaisena henkilönä, jolle haluaa uskoutua. Kuraattoreille ja vapaaehtoisille merenkulkijat eivät epäröi kertoa asioitaan, joten puhumisen tarvetta heillä on.

Kuraattorit tekevät tietysti yhteistyötä varustamojen kanssa, mutta tutkimuksen tuloksen perusteella jäin miettimään, voisiko yhteistyö olla tiiviimpää ja ohjeistavampaa. Kuraattorin on helppo samaistua merenkulkijoiden työhön, koska heidänkin työnsä on yksinäistä ja ylin johto on kaukana suorittavan tason työstä ja työhyvinvoinnista. Merenkulkijoiden työhyvinvoinnin kannalta keskeisessä asemassa koettiin olevan varustamojen ja varustamoilta toivottiin aktiivisempaa otetta yhteydenpidossa aluksiensa miehistöön.

Olen miettinyt työyhteisöjen jaksamista laivoilla pandemian edelleen jatkuessa. Jos yksilön jaksaminen henkisesti on ollut jo pitkään vaikeaa, miten käy jatkossa, kun loppua tilanteelle ei näy? Erityispiirteenä merenkulkualalla on se, että alukselle töihin tulee terveitä työntekijöitä. Jos verrataan maissa suoritettavaan työhön, niin joku voi hieman flunssaisena mennä töihin ja jäädä vaikka kesken työpäivän sairauslomalle, jos vointi huononee. Merenkulkualalla näin ei voi tehdä, ja siksi töihin on tultava terveenä. Ehkä tässä piilee osa työyhteisön voimavaroista myös hankalissa tilanteissa ja olosuhteissa. Tämän tutkimuksen perusteella työilmapiiriin voisi vaikuttaa positiivisesti, niin että merenkulkija ei kokisi olevansa vain suorittamassa työtään. Avain työilmapiirin parantamiseen heidän mukaansa on varustamolla.

Kehittämistyötä merenkulkijoiden avuksi voisi tehdä esimerkiksi puhelimeen ladattavan sovelluksen muodossa. Suomen Merimieskirkolla voisi olla sovellus, jossa kerrottaisiin esimerkiksi Suomen satamien tarjoamista palveluista, Merimieskirkoista ja niiden tarjoamista palveluista. Sovelluksesta tulisi laaja ja monipuolinen tietopaketti merenkulkijoille, jota olisi helppo käyttää. Chatin kautta tavoitettava luottamuksellinen keskustelukumppani ja tukihenkilö olisi myös hyvä olla olemassa, mutta tällainen toiminta vaatisi huomattavia resursseja. Satamakuraattorit ovat tavoitettavissa työajan puitteissa ja usein sen ulkopuolellakin, mutta päivystysluontoinen keskusteluapu keventäisi merenkulkijoiden ja satamakuraattoreiden henkistä taakkaa.

6.4 Ammatillinen kasvu

Aihe opinnäytetyöhön valikoitui oman mielenkiintoni ja asian ajankohtaisuuden vuoksi. Toimintani vapaaehtoisena Merimieskirkolla oli hyvä lähtökohta tämän opinnäytetyön tekemiselle. Vapaaehtoisuus Merimieskirkolla on vaikuttanut siihen, miksi hakeuduin sosionomin koulutukseen. Ammatillisen kasvun ympäristönä kansainväliset merenkulkijat olivat mielestäni hyvä kohderyhmä, koska sain tavata useita eri kulttuureita ja kansallisuuksia edustavia ihmisiä ja sosionomina on tärkeää uskaltaa kohdata erilaisia ihmisiä. Tutkimusaiheen rajaamisessa olin tarkka. Huomasin että sosiaalialan ammattilaisten

kanssa opinnäytetyöni aiheesta keskusteltaessa, keskustelu siirtyi poikkeuksetta merenkulkijoiden yksilötasolla kokemiin muutoksiin hyvinvoinnissaan COVID-19-pandemiasta johtuen. Jouduin usein palauttamaan keskustelun omaan tutkimusaiheeseeni, joka koski mahdollista muutosta aluksen työilmapiirissä, ei yksilötasolla. Ehkä tärkeimpänä oppina koen sen, että huomasin kokeneiden sosiaalialan ammattilaisten tekevän johtopäätöksiä omien oletustensa perusteella, ei tiedon perusteella. Olen jo muutenkin opintojeni edetessä oppinut sen, ettei ketään ihmistä voi arvioida ulkoisen olemuksen tai ulkonäön perusteella, koska se ei kerro mitään ihmisestä kuoren sisällä. Tämä opinnäytetyö opetti, ettei myöskään pidä tehdä päätelmiä olosuhteiden vaikutuksesta yhteisöön, ellei joku yhteisön jäsen ole itse kertonut olosuhteiden vaikutuksesta yhteisöön.

Aloitin opinnäytetyön kunnianhimoisena ja innokkaana. Kunnianhimo on sittemmin karissut, kun on tuntunut, että ei tässä nyt niin ihmeellistä tutkimusta ollakaan tekemässä. Opinnäytetyön tekeminen kokemuksena oli mielenkiintoinen ja työläs. Mielenkiintoista oli aineiston kerääminen ja työlästä sen saaminen kirjalliseen muotoon. Haasteellisinta oli saada opinnäytetyöstä looginen kokonaisuus. Sosionomista ei tule koskaan valmista, koska ihmiset ovat erilaisia yksilöitä ja ihmisten kohtaaminen ja auttaminen riippuu olosuhteista ja tilanteista, joissa autettavia kohdataan. Opinnäytetyön tekeminen vahvisti kykyäni kohdata erilaisia eri kansallisuuksista tulevia ihmisiä. Ihmisten kohtaaminen vieraalla kielellä on minulle täysin luontevaa enkä huomaa puhekielen vaihtamista toiseen. Lähteiden etsimisessä kehityin huomattavasti ja opin mielestäni hyvin lähdekriittiseksi. Opinnäytetyön eettisyyden pohtiminen auttoi sisäistämään eettisyyden ylipäättään sosiaalisessa toiminnassa ihmisten kanssa. Koen opinnäytetyön tekemisen osoittaneen kaiken tähän asti opitun tarpeellisuuden ja sen, miten vajavaisia kykyni ovat vielä valmistumisen jälkeenkin.

LÄHTEET

- Albatrossi. 2021. *Jokainen miehistönvaihto on riski*. Merimieseläkekassan asiakaslehti, 5.
- Heikkilä, H. & Heikkilä, K. 2005. *Voimaantuminen työyhteisön haasteena*. Porvoo: WSOY.
- ISWAN. 2021. *Seafarers' Health Information Programme*. Saatavissa: <https://www.seafarerswelfare.org/our-work/seafarers-health-information-programme-ship>. Viitattu: 2.12.2021.
- ITF. 2021. *Maritime News*. Saatavissa: <https://itfseafarers.org/en>. Viitattu 9.5.2021.
- KAMK. 2021. Saatavissa: <https://www.kamk.fi/fi/opari/Opinnaytetyopakki/Teoreettinen-materiaali/Tukimateriaali/Aineiston-keruumenetelmat/Havannointi>. Viitattu 9.5.2021.
- Kehusmaa, K. 2011. *Työhyvinvointi kilpailuetuna*. Hämeenlinna: Kariston kirjapaino.
- Koppa, 2021. *Tutkimuksen toteuttaminen*. Saatavissa: <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/tutkimusprosessi/tutkimuksen-toteuttaminen>. Viitattu: 15.1.2022.
- Laadullinen tutkimus, 2015. Saatavissa: <https://koppa.jyu.fi/avoimet/hum/menetelmapolkuja/menetelmapolku/tutkimusstrategiat/laadullinen-tutkimus>. Viitattu: 9.5.2021.
- Lahti, L. 2014. *Monikulttuurinen työelämä Hyväksi ihmiselle, hyväksi bisnekselle*. Helsinki: SanoPro Oy.
- Länsi-Suomi 25.7.2020. Saatavissa: <https://ls24.fi/lannen-media/korona-pysaytti-vierastyolaisen-arjen-maapallon-lakkasi-pyorimasta-sanoo-filippiinilainen-merimies-jolta-pandemia-vei-elannon>. Viitattu: 9.5.2021.
- Merimieseläkekassa. 2021a. *Työhyvinvointi on yhteinen asia*. Saatavissa: <https://www.merimieselakekassa.fi/tyohyvinvointi-ja-kuntoutus/tyohyvinvointi-ja-kuntoutus>. Viitattu: 2.12.2021.
- Merimieseläkekassa. 2021b. *Lomautusten vaikutus eläkeikään ja eläkkeen määrään*. Saatavissa: <https://www.merimieselakekassa.fi/uutiset/2021/08/25/lomautusten-vaikutus-elakeikaan-ja-elakkeen-maaraan>. Viitattu: 25.11.2021.
- Merimieskirkko. 2021a. *Mitä Merimieskirkko tekee*. Saatavissa: <https://merimieskirkko.fi/mita-teemme/> Viitattu: 14.9.2021.
- Merimieskirkko. 2021b. *Erilainen vuosi*. Merimieskirkon lehti, 2.
- Mission to Seafarers. 2021. *Mission to Seafarers COVID-19 Response*. Saatavissa: <https://www.missiontoseafarers.org/covid-19>. Viitattu 11.10.2021.
- Nautilus International. 2020. *Mind the Gap*. Saatavissa: <https://www.nautilusint.org/en/news-in-sight/telegraph/ppe-feature/>. Viitattu 11.10.2021
- NPR. 2021. *Maritime chaplain offers support to crew stuck on cargo ships due to shipping delays*. Saatavissa: <https://www.npr.org/2021/10/28/1050177276/maritime-revered-offers-support-to-crew-stuck-on-cargo-ships-due-to-shipping-del?t=1638173678183>. Viitattu: 29.11.2021.

Seatrade Maritime News. 2021. *Crew change crisis eases, but concerns rise over omicron variant*. Saatavissa: <https://www.seatrade-maritime.com/ship-operations/crew-change-crisis-eases-concerns-rise-over-omicron-variant>. Viitattu: 2.12.2021.

Suomen Merimiesunioni. 2021. *Suomalaisia merimiehiä ei ole varaa menettää*. Saatavissa: <https://www.smu.fi/uutiset/suomalaisia-merimiehia-ei-ole-varaa-menettaa/>. Viitattu: 25.11.2021.

Suomen Merenkulku. 2021. Laivapäällystöliiton lehti, 25.

Tutkimuseettinen neuvottelukunta. 2019. *Ihmistieteiden eettisen ennakkoarvioinnin ohje*. Saatavissa: <https://tenk.fi/fi/ohjeet-ja-aineistot/ihmistieteiden-eettisen-ennakkoarvioinnin-ohje>. Viitattu: 2.12.2021.

Työterveyslaitos. 2021. *Työhyvinvointi ja työkyky*. Saatavissa: <https://www.ttl.fi/tyoyhteiso/>. Viitattu: 1.12.2021.

Työturvallisuuskeskus. 2020. *Työstä hyvinvointia*. Saatavissa: https://ttk.fi/files/5624/Tyosta_hyvinvointia.pdf. Viitattu 2.12.2021.

Valtioneuvoston kanslian julkaisusarja 1/2018. *Eriarvoisuutta käsittelevän työryhmän loppuraportti*. Saatavissa: <https://valtioneuvosto.fi/documents/10616/334456/eriarvoraportti-21032018/fd6f37c6-04d9-44db-99bb-53d54ef1ad1f>. Viitattu: 6.1.2022.

Vilkka, Hanna. 2021. *Tutki ja kehitä*. 5. päivitetty painos. Jyväskylä: PS-kustannus.

YLE. 2020. *Korona-aalto vei Miro Johanssonin työharjoittelupaikan, mutta ei unelmaa merikapteeniudesta – merenkulun elpymistä odotellaan vuonna 2022*. Saatavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-11655486>. Viitattu: 25.11.2021.