

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU
Merenkulunkoulutusohjelma/ merenkulkualan insinööri

Antti Luostarinen

KONEPÄÄLLYSTÖN SIIRTYMINEN POIS LAIVOILTA
STAY ONBOARD - HANKE

Opinnäytetyö 2014

TIIVISTELMÄ

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

Merenkulku

LUOSTARINEN ANTTI

Konepäällystön laivoilta pois siirtyminen

Opinnäytetyö

33 sivua

Työn ohjaaja

Lehtori Ari Helle

Toimeksiantaja

Stay onboard – hanke

toukokuu 2014

Avainsanat

Konemestari, työskentely laivalla, konemestarin palkkaus

Merenkulussa on ongelmana se, että koulutettu konepäällystö siirtyy pois merityöstä kesken työuran.

Tämän opinnäytetyön tavoitteena oli selvittää konepäällystön näkemyksiä merityöstä, siihen vetävistä, siinä pitävistä ja merityöstä poistuvista tekijöistä. Opinnäytetyö on osa Stay onboard hanketta. Hankkeen tekemä kyselyn jakelun suoritti Merimieseläkekassa.

Opinnäytetyön tutkimusaineisto kerättiin teemahaastattelemalla viittä konepäällystön edustajaa. Haastatelluista kaksi työskenteli laivatyössä ja kolme maatöissä. Haastatelluaineisto analysoitiin sisällönanalyysimenetelmää käyttäen.

Saatujen tulosten mukaan konepäällystää houkutteli merityöhön tuttavien positiiviset kokemukset laivalla työskentelystä. Merityössä viihtymistä lisäävinä tekijöinä koettiin hyvät työvuorottelut, sekä nykypäivänä internet yhteydet, jonka ansiosta voi pitää yhteyttä perheeseen.

Merkittävimpänä merityöstä pois työntävinä tekijöinä oli sosiaaliset suhteet, sekä josain määrin palkkaus.

ABSTRACT

KYMENLAAKSON AMMATTIKORKEAKOULU

University of Applied Sciences

Maritime Technology

LUOSTARINEN, ANTTI

Reasons for Change to Land Based Jobs Among Engine Officers

Bachelor's Thesis

33 pages

Supervisor

Ari Helle, lecturer

Commissioned by

Stay onboard- project

March 2014

Keywords

Engineer, engine officers, working onboard, stay onboard

A common problem in seafaring is that educated engine officers' are shifting to land based jobs in the middle of their careers.

The main objective of this thesis was to investigate engine officers' opinions about reasons to stay onboard or change to land based jobs. This thesis is part of "Stay onboard" project.

Research data of this thesis was gathering by theme interview of five engine officers'. Two of them are working onboard a ship and three possesses land based jobs. Interview data was analyzed by using content analysis method.

Results of the study show that the, engine officers' told that positive feedback from friends attracts to work at sea. Add comfort effective rotation and good internet connections that allow communication with the family. The main reasons that support shifting to land based jobs were social relationships and salary.

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Konepäällystön koulutus | 7 |
| 1.1 | Konepäällystön koulutus 2.asteella | 7 |
| 1.2 | Konepäällystön koulutus ammattikorkeakoulussa | 8 |
| 2 | Työskentely laivoilla | 8 |
| 2.1 | Laivatyön organisointi | 8 |
| 2.2 | Laiva työpaikkana | 9 |
| 2.3 | Merimiespalvelu | 10 |
| 2.4 | Suomen Merimieskirkko | 11 |
| 3 | Konepäällystö laivalla | 12 |
| 3.1 | Konepäällystön määrä ja tehtävät laivalla | 12 |
| 3.2 | Konepäällystön päivittäiset rutiinit rahtilaivalla | 13 |
| 3.3 | Konepäällystö työvuorot ja palkkaus | 14 |
| 3.3.1 | Työvuorot | 14 |
| 3.3.2 | Palkkaus | 14 |
| 4 | Tutkimukset tavoite | 15 |
| 5 | TUTKIMUKSEN TOTEUTUS | 16 |
| 5.1 | Tutkimusmenetelmän ja aineiston keruu | 16 |

| | | |
|-------|-------------------------------------|----|
| 5.2 | Aineiston sisällön analyysi | 16 |
| 5.3 | Tutkimuksen luotettavuus | 16 |
| 6 | Tulokset | 17 |
| 6.1 | Tutkimukseen osallistuneet | 17 |
| 6.2 | Haastateltava A | 18 |
| 6.2.1 | Koulutus | 18 |
| 6.2.2 | Miksi merille? | 18 |
| 6.2.3 | Vuorottelu ja työaika laivalla? | 18 |
| 6.2.4 | Vapaa-aika ja viihtyminen laivalla | 19 |
| 6.2.5 | Miksi pois laivalta, maihin töihin? | 19 |
| 6.3 | Haastattelu B | 20 |
| 6.3.1 | Koulutus | 20 |
| 6.3.2 | Miksi merille | 21 |
| 6.3.3 | Vuorottelu ja työaika laivalla? | 21 |
| 6.3.4 | Vapaa-aika ja viihtyminen laivalla | 21 |
| 6.3.5 | Miksi pois laivalta, maihin töihin? | 22 |
| 6.4 | Haastateltava C | 23 |
| 6.4.1 | Koulutus | 23 |
| 6.4.2 | Miksi merelle? | 23 |
| 6.4.3 | Vuorottelu ja työaika laivalla? | 23 |

| | | |
|-------|--|-----------|
| 6.4.4 | Vapaa-aika ja viihtyminen laivalla | 23 |
| 6.4.5 | Miksi pois laivalta, maihin töihin? | 24 |
| 6.5 | Haastateltava D | 25 |
| 6.5.1 | Koulutus | 25 |
| 6.5.2 | Miksi merille? | 25 |
| 6.5.3 | Vuorottelu ja työaika laivalla? | 25 |
| 6.5.4 | Vapaa-aika ja viihtyminen laivalla | 26 |
| 6.5.5 | Miksi pois laivalta, maihin töihin? | 27 |
| 6.6 | Haastateltava E | 27 |
| 6.6.1 | Koulutus | 27 |
| 6.6.2 | Miksi merille? | 28 |
| 6.6.3 | Vapaa-aika ja viihtyminen laivalla | 28 |
| 6.6.4 | Miksi pois laivalta, maihin töihin? | 29 |
| 6.7 | Tutkimukseen osallistuneiden kuvaus konepäällystön työstä laivalla. | 29 |
| 6.8 | Tutkimukseen osallistuneiden näkemyksiä laivatyöhön houkuttelevista tekijöistä | 30 |
| 6.9 | Tutkimukseen osallistuneiden näkemyksiä laivatyössä pitävistä tekijöistä | 30 |
| 6.10 | Tutkimukseen osallistuneiden näkemyksiä laivatyöstä poistyöntävistä tekijöistä | 30 |
| 7 | Pohdintoja | 31 |

Johdanto

Merenkulun insinööriopinnot antavat hyvät edellytykset työskentelemään myös laiva ympäristön ulkopuolella, esimerkiksi voimalaitosten käytönvalvojana tai teollisuuden mekaanisen kunnossapidon eritehtävissä. Melkein jokainen laivalla työskentelevä konemestari tietää muita konemestareita, jotka ovat siirtyneet pois laivalta työskenneläkseen maatyöpaikassa. Tätä opinnäytetyötä varten olen haastatellut viittä konemestaria, joista kolme on jo siirtynyt työskentelemään maihin ja kaksi vielä harkitsee asiaa. Haastattelujen pohjana olen käyttänyt Stay onboard -hankkeen kyselyä.

Työn tarkoituksena on haastattelujen avulla tarkistella onko haastateltavien kesken jokin yhteinen tekijä, jonka takia he joko ovat jo siirtyneet ja harkitsevat siirtymistään maihin.

1 KONEPÄÄLLYSTÖN KOULUTUS

1.1 Konepäällystön koulutus 2.asteella

Toisen asteen koulutuksen käyneet valmistuvat vahtikonemestareiksi. Vahtikonemestarin koulutusta antavat Etelä-Kymenlaakson ammattiopisto Kotkassa, Winnova Rauhalla, Ruotsin kielellä Aboa mare Turussa sekä Ålands Sjömanskolans Maarianhaminassa.

Vahtikonemestarin koulutuksella voi työskennellä laivalla 2.konemestarina, ja kaikki konemestarit ovat käyneet saman tien, teknikkokoulutuksen aikana vahtikonemestarin nimeke oli alikonemestari.

Vahtikonemestari voi helposti lähteä jatkamaan opintojaan insinööriksi aikuisopintoina, sen jälkeen kun on kerännyt työkokemusta 2 vuotta mereltä. Merenkulun insinöörin aikuislinja kestää noin 2.5 vuotta ja vanhoista vahtikonemestarin opinnoista voidaan hyväksilukea noin 120 opintopistettä. (1)

1.2 Konepäällystön koulutus ammattikorkeakoulussa

Konepäällystää koulutetaan ammattikorkeakoulussa, Kymenlaakson ammattikorkeakoulussa Kotkassa, Satakunnan ammattikorkeakoulussa Raumalla sekä Högskolan på åland Maarianhaminassa. Ammattikorkeakoulun tutkintonimike on merenkulkualan insinööri ja sen laajuus on 270 opintopistettä ja se kestää noin 4,5 vuotta. Koulutuksen kolmannen vuoden aikana on mahdollisuus saada vahtikonemestarin pätevyyskirja, joka oikeuttaa työskentelemään 2.konemestarina. Kun insinööri tutkinto on suoritettu ja on riittävästi merityökokemusta, niin on oikeutettu konemestarin pätevyyskirjaan ja myöhemmin ylikonemestarin pätevyyskirjaan.

Merenkulun insinööriopinnot on hyvin monipuoliset, mikä tekee siitä hyvin houkuttelevan koulutuksen, vaikkei lähtisikään laivalla töihin. Laivahan on itsessään kuin pieni kaupunki, jossa on sähkön- ja lämmöntuotantoa, puhtaan- ja jäteveden käsittelyä ja tietenkin kuljettavaa koneistoa. Konemestari oppii tuntemaan laitteet jo koulussa ja hallitsee ne laivalla. Opintojen yhteydessä on mahdollista hankkia energiatekniikan vapaasti valittavia kursseja, ja näin ollen voi saada käytönvalvojan koulutuksen lisäksi. (2)

2 TYÖSKENTELEY LAIVOILLA

2.1 Laivatyön organisointi

Laivatyyppistä riippumatta laivan henkilökunta on jaettu kolmeen osastoon, kansi- ja koneosasto sekä talousosasto. Laivoilla miehistön määrää on aikojen saatossa pienentynyt, minkä vuoksi esimerkiksi kansi- ja konemiehistöt ovat niin sanotuilla YT-pätevyyksillä olevia ja sen myötä heillä on mahdollista toimia myös tarvittaessa niin kannella kuin konehuoneessakin. Talouspuolella on rahtilaivoilla 1 - 2 henkilöä, kun taas matkustajalaivoilla heitä voita olla muutamia kymmeniä

Laivalla on 24 tuntia vuorokaudessa aina joku töissä. Kansiosastolla ajetaan aina niin sanottua vahtia. Tällä tarkoitetaan, että perämiehet ja kansimiehet ovat jaksottaneet päivittäisen työaikansa niin, että heillä on 4 tuntia työtä ja 8 tuntia vapaata. Liikennealueesta riippuen myös konehuoneessa voidaan ajaa vahtijärjestelmän mukaan. Matkustajalaivalla konehuoneessa ajetaan aina vahtia, tämä on lailla määrätty.

Suomalaisilla aluksilla on pääasiallisesti käytössä 1:1 vuorottelujärjestelmä ja joissain tapauksissa 2:1 vuorottelujärjestelmä. Vuorottelujärjestelmällä tarkoitetaan yhtäjaksoista laivalla oloa, esimerkiksi matkustajalaivoilla 7 - 14 päivää ja rahtilaivoilla 3 - 8 viikkoa, jonka aikana kertyy niin sanottua vastikevapaata yksi päivä jokaista laivalla olo päivää kohden, tämä on palkallista vapaata.(3)

2.2 Laiva työpaikkana

Laivalla työskentely eroaa monilta osin maatyöpaikoista. Oman haastavuuden tuossaäolosuhteet sekä jatkuva tärinä ja melu. Esimerkiksi kovassa merenkäynnissä täytyy jo pelkästään työnteon lisäksi keskittyä pystyssä pysymiseen ja tätä kautta muitten vahinkojen ennaltaehkäisemiseen. Laivalla mahdollisesti sattuvien onnettomuuksien varalta tulee miehistön olla valppaana ja olla valmiudessa kaikkeen mahdolliseen konerikosta laivan uppoamiseen. Merellä laivalle jotain sattua voi ulkopuolisen avun saaminen kestää useista tunteista useisiin päiviin, ja tällä aikaa miehistö pyrkii minimoimaan vahingot. Laivoissa on aina melkoisen kovaa taustamelua. Majoitustiloissa kuuluu ilmastoinnin humina, ja jos majoitustilat sijaitsevat laivan perässä, kuuluu koneiden äänet ja tämän aiheuttama tärinä. Jos taas laivan majoitustilat sijaitsevat laivan keulassa, voi melu olla joltain osin pienempää, mutta toisaalta aallokossa ja talvella jäissä ajettaessa niitten äänet kuuluvat todella voimakkaasti.

Konehuoneen osalta melu ja tärinät ovat enemmän esillä. Melua vastaan on jokaisella työntekijällä omat henkilökohtaiset kuulosuojaimet. Tärinää konehuoneessa on paljon ja laivan äkkinäiset liikkeet voivat aiheuttaa paljon vaaratilanteita, koska siellä on paljon erilaisia putkistoja, jotka ovat kuumia, ja tilaa on kuitenkin suhteellisen vähän. Myöskin huoltotehtävien aikana täytyy olla tarkkana, kuitenkin konehenkilöstöllä tulee pieniä palovammoja, kun huoltotöiden yhteydessä esimerkiksi kädet osuvat kuumiin putkiin. Laivoilla otetaan varsin vakavasti työturvallisuus jo pelkästään senkin

takia, että apu voi olla kohtalokkaan kaukana. Toisaalta laivoilla voi tulla tilanteita, joissa jokainen minuutti ja sekunti on tärkeitä ehkäisemässä vakavampia tilanteita, kuten karilleajoa.

Henkisellä tasolla laivalla työskentelyn rasittavuus onkin jo erilainen. Tämän asian jokainen alalle tuleva kokee itse, kun tulee ensimmäistä kertaa laivalle esimerkiksi työharjoitteluun. Toisille tuottaa jo ongelmia se, että ei ole internetiä käytössä tai televisio ei näy. Toiset sopeutuvat tähän pieneen työyhteisöön hyvin ja en ole itse vielä sellaista laivaa ja miehistöä nähnyt, jossa ei pientä keskinäistä kiistaa olisi. Nykypäivänä esimerkiksi yhteydenpito ystäviin ja perheisiin on helpottunut internetin myötä, sillä se on viime vuosien aikana yleistynyt laivoilla. (4)

2.3 Merimiespalvelu

Merimiespalvelutoimiston eli Mepan palvelut on tuttu melkeinpä kaikille merimiehille, jos ei muusta niin tilinauhasta, sillä kaikki merimiehet Suomessa maksat Mepa maksua 0,1% kuukausituloista. Mepa toimittaa laivoille lehtiä, elokuvia ja kirjoja. Lisäksi Mepa järjestää merenkulkijoille erilaisia liikunta- ja käsityökurseja, jotka ovat maksuttomia. Lisäksi Mepa järjestää eri lajien urheilusarjoja merimiehille.

” Merenkulkijan ja maissa työskentelevän mahdollisuudet osallistua yhteiskuntaelämään ja vapaa-ajantoimintaan ovat erilaiset, sillä merenkulkija on usein pitkiä aikoja poissa kotimaasta ja joutuu viettämään paljon vapaa-ajastaan laivalla, rajatussa ympäristössä.” (5)

Mepa on toiminut vuodesta 1973 lähtien, sen perustarkoitus oli huolehtia, että merenkulkijoilla on mahdollisuus tasavertaisina käyttää yhteiskunnallisia palveluja työjaksosten aikana.

Mepan toimintaa on säädelty ILO:n sekä meripalvelulain suosituksilla ja lainsäädännöllä.

”MEPA:n lakisääteisenä tehtävänä on tukea merenkulkijoiden aikuisopiskelua ja harrastustoimintaa sekä tarjota heille opinto-, tiedotus- ja vapaa-ajan palveluja.” (6)

Toimintaa Mepa:ssa ohjaa edustajisto sekä hallitus ja Mepa:n toimintaa valvoo työ- ja elinkeinoministeriö. Hallitukseen kuuluu, työntekijöiden edustajia, työnantajan edustajia, työ- ja elinkeinoministeriön edustaja sekä Merimieskirkon edustaja.(7)

2.4 Suomen Merimieskirkko

Suomen merimieskirkko on perustettu jo vuonna 1875, ja perimmäisenä ajatuksena oli viedä tukea ulkosuomalaisille merimiehille. Merimieskirkon kuusi pääteesiä on vieraanvaraisuus, kohtaaminen, läsnäolo, kristillinen identiteetti, merellinen henki ja avoimuus.

Alusta alkaen merimieskirkolla on ollut useita toimipisteitä ympäri maailmaa. Nykypäivänä toimipisteitä on pelkästään Euroopassa. Merimieskirkko pyrkii vierailemaan suomalaisissa laivoissa, silloin kun laiva saapuu lähelle kirkkotoimipistettä. Merimieskirkon kautta merenkulkijoilla on mahdollisuus saada esimerkiksi kyyti kaupungille, he myös toimittavat suomalaisia lehtiä laivoille.

Merimieskirkon on nykypäivänä löytänyt myös ulkosuomalaiset, sekä rekka-autoilijat. Kuten merimieskirkko itsekin sanoo, he ovat pieni pala kotimaata kaukana kotia.

Laivakuraattori on merimieskirkon yksi palvelumuoto, jossa kuraattori tulee laivan matkassa hetken aikaa. Tämän palvelun myötä merenkulkijoiden arki hieman katkeaa, kun laivalle tulee uusi ihminen kenen kanssa merenkulkijat voi keskustella luottamuksella mieltä painavista asioista.

Laivakuraattorit on työsuhteessa Merimieskirkolle ja heidän kuluista vastaa myös kirkko.

Merimieskirkoilta on myös satamakuraattoreita, jotka tekevät samanlaista työtä kuin laivakuraattorit, mutta satamissa. Satamakuraattorin palveluja on saatavilla Hampurissa, Rotterdamissa, Antwerpenissa ja Ateenassa sekä suomessa Haminassa, Helsingissä, Turussa, Raumalla, Kokkolassa, Raahessa, Oulussa ja Kemi-Torniossa. Satamakuraattorit tekevät laivakäyntejä sekä järjestävät kuljetuksia, retkiä ja palveluita tarpeen mukaan.(8)

3 KONEPÄÄLLYSTÖ LAIVALLA

3.1 Konepäällystön määrä ja tehtävät laivalla

Laiva tyypistä riippuen, laivalla työskentelee 1 - 4 konepäällystön jäsentä. Konepäällikkö on arvoasteikoltaan koneosastolla korkeimmalla. Konepäällikkö on vastuussa laivan koneiden kunnosta, työnsuunnittelusta, polttoainetäydennyksistä ja varaosatilauksista. Konepäällikkö toimii myös laivan palopäällikkönä. Yleisesti konepäälliköllä on laivanpäällikön tavoin 24 tuntia vuorokaudessa työaika, tällä tarkoitetaan, että konepäällikkö voidaan aina tarpeen tullen hälyttää töihin. Vahtikonemestarin pätevyyskirjan omaava voi pienemmissä laivoissa toimia tietyin edellytyksin konepäällikkönä. "Alle 3000 kW:n konetehon aluksia varten tarkoitetun konepäällikkökirjan voi ilman miehitysasetuksen 37 §:n mukaista konepäällikön koulutusta saada henkilö, jolla on vahtikonemestarin kirjuri, johon on merkitty oikeus toimia konepäällikkönä euroopanliikenteen aluksessa, jonka konetehto on alle 1500 kW, ja joka on viimeisen viiden vuoden aikana ennen 1.3.2013 (ennen uuden lainsäädännön voimaantuloa) toiminut konepäällikkönä vähintään 12 kuukautta aluksessa, jonka konetehto on vähintään 750 kW ja jossa vaatimuksena konepäällikön toimeen on ollut vähintään vahtikonemestarin kirjuri." (9)

1. Konemestarilta vaaditaan laivasta riippuen joko ylikonemestarin pätevyyskirja, mutta vähintään konemestarin pätevyyskirja, jonka saa kun on insinöörikoulutus ja vähintään 360 vuorokautta työkokemusta vahtikonemestarina. 1.konemestarin vastuualueena on päivittäisen työnsuunnittelu yhdessä konepäällikön kanssa sekä toteutus yhteistyössä muiden konemestareiden kanssa. 1.konemestari toimii tarpeen vaatiessa konepäällikön sijaisena. Koneiston osalta yleisellä tasolla 1.konemestari on vastuussa pääkoneiden päivittäisestä kunnossapidosta. (10)

2. Konemestari omaa vahtikonemestarin pätevyyskirjan ja hänen tehtäviin kuuluu 1.konemestarin ja konepäällikön määrittelemien töiden lisäksi, laivan apukoneiden sekä muiden apulaiteiden päivittäinen kunnossapito. Vahtikonemestarin pätevyyskirjan omaavalla on mahdollista edetä urallaan, jos hän on suorittanut insinöörintutkinnon sekä kerännyt työkokemusta 360 vuorokautta 2. konemestarina. (11)

3.2 Konepäällystön päivittäiset rutiinit rahtilaivalla

Rahtilaivoilla on yleisesti niin sanottu E0- käytäntö, jolloin konehuone on miehittämättömän kello 17.00 - 8.00 välisen ajan. Tällöin koneen hälytysjärjestelmä ilmoittaa koneissa tai muissa laitteistossa olevan häiriön hälytysvuorossa olevalle konemestarille asuintiloihin. Hälytyksen tullessa konemestari kuittaa hälytyksen, sekä käy paikan päällä tarkistamassa ja tarpeen tullen korjaamassa vian aiheuttajan. Konemestarit toimivat vuoropäivin hälytysvuorossa, jolloin he myös miehittävät konehuoneen laivan lähtiessä tai tullessa satamaan yhdessä konepäällikön kanssa, joka on aina tuloissa ja lähdöissä mukana. Normaalipäivä laivan konehuoneessa alkaa klo 8.00, jolloin konehenkilöstö kokoontuu konepäällikön johdolla aamupalaveriin konevalvontahuoneeseen. Aamupalaverissä käydään läpi päivän työt ja jaetaan ne henkilöstölle, sekä jos yön aikana on ilmennyt vikatilanteita, käydään myös ne läpi aamupalaverissa. Palaverin jälkeen alkaa konemestareiden aamukierrokset, joissa tarkistetaan konehuoneen laitteistot silmämääräisesti ja kirjataan polttoaineen kulutuslukemat sekä eri laitteistojen käyttötunnit.

Käyttötuntien seurannan avulla on helppo seurata, jos jotain poikkeavaa on tapahtunut laitteessa. Käyttötuntien kirjaamisella saadaan myös seurattua eri laitteiden huollon tarvetta. Huoltoa varten laivoilla on erilaisia huolto-ohjelmistoja, joiden avulla tiedetään, milloin laitteisto tarvitsee huoltoa. Laitteistoilla on joko käyttötuntipohjainen tai aikapohjainen huolto-ohjelma. Näitä huoltoja tulee esiin yleisesti ottaen joka päivä, ja niitä konemestarit huoltavat päivittäin.

Työpäivän ohessa on kaksi kahvitaukoa ja lounastauko 11.30. Kahvitauot on aamupäivällä 15 minuuttia ja iltapäivällä 30 minuuttia. Työpäivä päättyy normaalisti kello 17.00, tämän jälkeen hälytysvuorossa oleva konemestari käy tarkistamassa iltakierroksella, että konehuoneessa on kaikki kunnossa.

Poikkeustilanteissa, esimerkiksi laitteiston välittömän kunnostuksen tarpeen ilmetessä, pitää hälytysvuorossa olevan konemestarin kutsua tarvittavaa apua. (12)

3.3 Konepäällystö työvuorot ja palkkaus

3.3.1 Työvuorot

Suomessa on poistunut käytäntö, jolloin laivalla työskenneltiin pitkiä 6 - 18 kuukautta kerrallaan. Tämän poistuminen johtui osittain siitä syystä, että laivojen liikennealue pieneni, ja vaihtoyhteydet ulkomailta helpottuivat. Tämä muutos alkoi 1980-luvun loppupuolella ja kokonaan se poistui 1990-luvun puolivälin jälkeen. Tällöin palkkauksessa käytettiin järjestelmää, jossa ylityöt maksettiin suoraan rahana palkan päälle.

Nykyään laivoilla on käytössä yleisesti 1:1- vuorottelu, jossa jokaisesta työpäivästä saa yhden vastikevapaan eli palkallisen vapaapäivän, jonka avulla merimies saa palkan myös vapaalla ollessaan. Rahtilaivalla työskennellään yleisesti 3-8 viikkoa, mutta ehkä yleisin tapa on 4 viikko töitä ja 4 viikkoa vapaata. Jossain erityistapauksissa vuorottelu voi olla joko 2:1 tai 1:2 mutta ei yleisesti Suomessa.(13)

3.3.2 Palkkaus

Konepäälliköillä on niin sanottu kokonaispalkka, johon kuuluu kaikki ylityöt sisältäen lisät. Palkan päälle lasketaan kokemuslisät sekä vapaalla ollessa ruoka- ja asumiskorvaus noin 20 euroa vuorokaudessa. Yleisesti puolivuositain eräännyy vuosiloma, joka maksetaan palkan päälle korotettuna palkkana sekä ruoka- ja asumiskorvauksena. Konepäällikön listapalkat laivan koosta ja tyypistä riippuen 3345 – 4325 euroa kuukaudessa.

Konemestareiden palkkaus on takuupalkka, johon sisältyy 25 - 80 tuntia ylityötä kuukaudessa riippuen sopimuksesta. Kuukausittainen sopimuksen mukainen ylityö jaetaan työpäivien määrällä, jolloin saadaan päivittäinen ylityömäärä, joka sisältyy palkkaan. Tämän järjestelmän avulla on saatu vapaa-ajan palkkaa nostettua. Sopimuksen ylimenevät ylityötunnit maksetaan rahana, sekä jos päivittäinen työtuntien määrä ylittää 12 tuntia, maksetaan tämän osalta myös ylityökorvausta riippumatta onko kuukausittaiset ylitunnit täynnä.

1. Konemestarin palkka 25 ylityötunnin sopimuksella on laivan koosta ja tyypistä riippuen 2357 – 2691 euroa kuukaudessa. 80 ylityötunnin sopimuksella palkat ovat 2930 – 3383 euroa kuukaudessa.

2. Konemestarin palkka 25 ylityötunnin sopimuksella on laivan koosta ja tyypistä riippuen 2030 – 2230 euroa kuukaudessa. 80 ylityötunnin sopimuksella palkat ovat 2570 – 2823 euroa kuukaudessa.

Konemestarit saavat palkan hälytysvuorosta E0-lisän joka on noin 17 euroa/vuoro, sekä satamassa hälytysvuorossa lisä on 24 - 48 euroa, riippuen päivästä ja satamasta. (14)

Kokemuslisät menevät seuraavasti

”Päällystölle (päällikölle/konepäällikölle, perämiehelle/konemestarille) maksetaan peruspalkasta laskettuna 5 % suuruisen kokemuslisä 2,4,6, 8,11 ja 14 vuoden meripalvelun jälkeen päällystösasemassa. Kokemuslisiin oikeuttavaa palveluaikaa laskettaessa saadaan siihen lukea myös päällystösasemassa lipusta riippumatta sekä Suomen merivoimissa ja merivartiosta päällystössä palveltu aika. Samassa varustamossa miehistösasemassa palveltu aika otetaan täysimääräisesti huomioon kokemuslisiä laskettaessa. Laiva- / meripalvelulla tarkoitetaan tässä sopimuksessa eri henkilöryhmien kohdalla rannikko- tai siitä kaukaisemmassa liikenteessä suoritettua palvelua tai vieraiden lippujen alla kansainvälisessä liikenteessä palveltua aikaa. Työntekijän on annettava luotettava todistus ulkomailla tapahtuneesta palvelusta” (15)

4 TUTKIMUKSET TAVOITE

Tämän tutkimuksen tavoitteena on kuvata konepäällystön näkemyksiä laivatyöstä, laivatyöhön vetävistä, laivatyössä pitävistä ja laivatyöstä poistyöntävistä tekijöistä.

5 TUTKIMUKSEN TOTEUTUS

5.1 Tutkimusmenetelmän ja aineiston keruu

Teemahaastattelu tutkimusmenetelmänä tässä tapauksessa oli hyvinkin selkeä vaihtoehto. Haastattelujen avulla voidaan kysymyksiä tarkentaa paremmin, sekä esittää jatkokysymyksiä asiaan liittyen.

5.2 Aineiston sisällön analyysi

Kaikissa haastatteluissa oli kaikilla haastateltavilla samat kysymykset. Haastattelut toteutin henkilökohtaisesti jokaisen kanssa. Yhdistin jokaiseen teemaan erihaastatteluita samaa tarkoittavat ilmaisut. Haastattelut nauhoitettiin, jotka analysoin ja keräsin vastaukset kysymyksiin.

5.3 Tutkimuksen luotettavuus

Teemahaastattelun avulla tutkittavan asian vivahteita on helpompi kerätä, ja tiivistämisen avulla saada vastaamaan haastateltavan todellisia ajatuksia ja kokemuksia kokonaisuudessaan. Haastattelujen luotettavuutta voidaan lisätä, olemalla perillä tutkittavasta joukosta ja asiasta. Suurissa haastatteluissa voidaan käyttää useampia haastattelijoita, mutta tämä voi lisätä haastattelijoista johtuvia riskejä. (16)

Suoritin kaikki haastattelut henkilökohtaisesti ja kiireettömästi. Luotettavuutta lisää myös se, että kaikki haastattelut on tehty samojen kysymysten avulla. Luotettavuutta lisäävänä tekijänä, jokainen haastateltu on lukenut valmiin version omasta haastattelustaan ja todennut sen olevan haastattelunkulun mukainen.

Tämän tutkimuksen luotettavuutta heikentää haastattelujen suhteellisen pieni määrä.

6 TULOKSET

6.1 Tutkimukseen osallistuneet

Opinnäytetyötä varten haastattelin viittä konemestaria, joista kolme oli jo jäänyt maihin töihin, ja yksi harkitsee jäävänsä seuraavan kolmen vuoden sisällä ja yksi näkee tulevaisuutensa merellä yli viiden vuoden päähän. Haastattelut tein kaikkien kanssa henkilökohtaisesti ja niitten kesto oli 30 - 60 minuutin välillä.

Haastateltava A on koulutukseltaan koneteknikko. Teknikon koulutuksen ja insinööri-koulutuksen suurin ero oli työkokemuksen määrä ennen kouluun pääsyä, teknikko koulutukseen tarvittiin työkokemusta.. Laivalle siirtyminen 1970-luvulla oli helppoa, kun oli jo työkokemusta laivanrakennusalalta. Ei tarvittu kuin lääkärintodistus ja merimiespassi. Merille haastateltava A lähti kavereiden houkuttelemana.

Haastateltavat B, C ja D ovat kaikki merenkulkualan insinöörejä, jotka ovat käyneet koulunsa ammattikorkeakoulussa 2000-luvun alussa ja puolivälissä. B:n mielenkiinto merenkulkualaa kohtaan kasvoi kaverin kokemusten perusteella, eikä voi väheksyä meren läheisyydessä vietetyn nuoruuden voimaa merelle hakeutumisessa.

Haastateltava C:n houkutteli merelle edellinen työpaikka laivan rakennusten parissa.

Haastateltava D:n mielenkiinto merenkulkua kohtaan heräsi hänen ollessaan suorittamassa varusmiespalvelusta merivoimissa. Kiinnostus tekniikasta oli herännyt jo nuorena ja tätä kautta tekninen jatkokoulutus lukion jälkeen oli jo joissain määrin itsensäselvyys.

Haastateltavilla B ja C löytyy pohjakoulutuksena 2. asteen ammatillinen koulutus, muttei merenkulkualalta.

Haastateltava E on käynyt 2. asteen merenkulunkoulutuksen, jonka jälkeen siirtynyt aikuisopiskelijaksi hankkiakseen insinöörin tutkinnon. Merenkulun pariin haastateltava E hakeutui puolivahingossa, mutta on viihtynyt alalla hyvin.

Haastateltavista A,B Ja C ovat siirtyneet jo maihin töihin ja haastateltava E harkitsee siirtymistä maihin ja haastateltava D näkee tulevaisuutensa merellä työskennellen.

6.2 Haastateltava A

6.2.1 Koulutus

Ensimmäinen haastateltava on käynyt vanhan koneteknikkokoulutuksen, joka eroaa nykypäivän koulusta siltä osin, että ennen vaadittiin konepajatyökokemusta, ennen kuin pääsi kouluun. Mutta toisaalta laivalle pääsi, kun vain oli tarvittavat paperit kunnossa, eli passi ja terveystodistus.

6.2.2 Miksi merille?

Laivalle haastateltava lähti kaverin perässä merelle 1970-luvun puolella välissä. Kone- rakennusteknikon koulutuksen käytyä oli helppo siirtyä laivalle, koska ensimmäisiin alikonemestarin kirjoihin vaadittava työkokemus oli jo puoliksi suoritettu laivanrakennusalan työkokemuksen ansiosta. Ensimmäiset tehtävät laivalla olivat moottorinmiehen tehtävät.

Alikonemestarin pätevyyskirjan saatuaan haastateltava sai helposti 2. konemestarin työpaikkoja. Erilaisia laivoja kertyi ajan myötä ja korkeampia pätevyyskirjoja varten piti tiettyjä kurseja käydä teknisessä koulussa opiskelemaan.

6.2.3 Vuorottelu ja työaika laivalla?

Haastateltava kertoi, että vuorottelu laivoilla oli tuolloin 4 viikon säännöllisestä vuorottelusta 6 - 12 kuukauden työjaksoihin, riippuen laivatyyppistä. Tuohon aikaan alkoi jo olemaan säännöllisiä matkustajalaiva vuoroja jotka mahdollisti tuon 4 viikon vuorottelun ja toisaalta hakurahtiliikenteessä olevalla rahtilaivalla vuorottelut olivat pitempiä. Oli jopa niin, että alle 12 kuukauden sopimuksilla työntekijä joutui itse kustantamaan kotimatkinsa sekä vaihtoparinsa jos oli alle 12 kuukauden töissä. Laivalla vahtivuorot olivat 4 tuntia töitä ja 8 tuntia vapaa-aikaa, sekä 12 tuntia töitä ja 12 tuntia vapaa-aikaa. Mutta tuohon aikaan alkoi jo pikkuhiljaa yleistymään E0 - laivat, jolloin konehuone oli miehittämätön kello 17 - 8:00 välisen ajan ja konemestari on niin sanottu päivystysvuorossa. Vuorottelussa on tärkeää ottaa huomioon millainen on se linja jota laiva ajaa, sillä lyhyttä linjaa ajaessa alkaa tuolla työstä liian rutiininomaisuutta, jolloin alkaa työn laatu kärsiä. Lähivesissä kuten Pohjois-Euroopassa ja itämeren alu-

eella 4 viikon vuorottelut toimivat hyvin, mutta kaukoliikenteessä 4 viikon vuorottelu olisi liian lyhyttä, jolloin loma-aika kärsisi pitkistä matkustusjaksoista.

6.2.4 Vapaa-aika ja viihtyminen laivalla

Laivalla haastateltava viihtyi hyvin, vaikkei nykypäivän viihdelaitteita ollutkaan. Mutta suuremmat miehistöt loivat tunnelmaa joka auttoi viihtymään ja keksimään kaikkea viihdykettä. Tuohon aikaa toisissa laivoissa oli punttisaleja, uima-altaita ja tietenkin sauna. Mutta tämä aika oli opettavaista, kun suurien miehistöjen keskuudessa tuli pakosti henkilöitten keskinäisiä erimielisyyksiä, mutta tähän tapahtuu nykyäänkin.

Tuolloin alkoi jo toimimaan meripalvelun toimiston eli Mepan toiminta. Merimieskirkon toiminta oli isona apuna kaukoliikenteessä oleville merimiehille, sillä merimieskirkon toimipisteitä oli aikanaan ympäri maailmaa, ja niitä on vieläkin, mutta pääsääntöisesti Euroopan alueella. Tuohon aikaan varustamot eivät välittäneet merenkulkijoiden viihtyvyydestä, joten varustamon panostus tähän oli olematonta.

Laivalla työstä irrottautuminen onnistui haastateltavalta hyvin, koska tiesi, että toiset konemestarit olivat osaavia ja hoitivat hommat hyvin. Laivalta pois lähtiessä työt unohtui heti.

Hierarkia tuohon aikaan laivoilla oli tiukempaa kuin nykyään ja tämän haastateltava piti hyvänä asiana eikä ollenkaan ongelmallisena. Työterveyspalvelut olivat tuntemattomia käsitteitä silloin, mutta tarvittavaa hoitoa sai aina tarvittaessa.

6.2.5 Miksi pois laivalta, maihin töihin?

Haastateltava siirtyi maihin töihin oikeastaan useammasta syystä. Ensimmäinen syy oli, ettei laivalta saanut vakituista työsuhdetta, vaan jokaisen työjakson jälkeen tuli ulosmaksu joka oli sama asia kuin lopputili. Samalla tuli työstä liian rutiininomaista, kun laiva ajoi lyhyttä linjaliikennettä. Samaan aikaan oli lehdessä ilmoitus, jossa haettiin työnjohtajaa siihen työpaikkaan josta haastateltava lähti aikanaan merelle. Myös merellä työskenneltyjen vuosien aikana oli haastateltava mennyt naimisiin ja perheen perustaminenkin oli ajankohtaista. Taloudellisesti oli helppo siirtyä maihin töihin, eli merillä ansaittu palkka verrattuna maissa saatavaan palkkaan oli hyvin samankaltainen.

Laivalla saadusta työkokemuksesta oli suurta hyötyä siirryttäessä maihin töihin, sillä laivahan on kuin kelluva kaupunki, josta löytyy kaikki laitteistot mitä normaalista kaupungistakin. Konemestarin koulutus on todella laaja, vaikkei välttämättä niinkään syvä. Konemestarin koulutuksen myötä on todella helppoa siirtyä maihin erilaisiin käyttö- ja kunnossapitotehtäviin sekä suunnittelu työhön.

Takaisin merille ei haastateltavan ole tehnyt enää mieli sieltä lähdettyään, muttei meriala ole jäänyt kokonaan pois vaikka välissä on ollut muita konemestarille soveltuvia tehtäviä.

6.3 Haastattelu B

6.3.1 Koulutus

Haastateltava B on käynyt ammattikorkeakoulun 2000 - luvun alkupuolella. Koulutuksesta tietoa haastateltava sai ystävältä, joka oli aikaisemmin aloittanut merenkulun insinööriopinnot.

Koulutus oli sisällöltään mielenkiintoisaa ja into opiskella oli alussa kova, mutta ensimmäisen 6 kuukauden aikana alkoi opetus sisällöltään puuduttaa johon vaikutti opituntien peruminen ja etätehtävät, ongelma oli suurimmalta osin siitä syystä, ettei koululla ollut resursseja tarpeeksi näinkin erikoiselle alalle, vaan konepuolen koulutus oli melkein pä yhden opettajan varassa. Haastateltavan mielestä koulutuksen sisältö on todella laaja, verrattuna muihin insinöörilinjoihin.

Koulussa opastettiin, että oikeat valinnaiset kurssit valittaessaan, ne oikeuttaa toimimaan myös konemestarina energia alan parissa. Haastateltavan mielestä koulun sisäinen markkinointi onnistui hyvin, eli vaikka merenkulku ei tuntuisikaan omalta alalta, niin merenkulun insinöörin tutkinnosta on hyötyä hakiessaan maihin töihin.

Laivaharjoittelu jaksot olivat antoisia ja niistä oppi paljon, varsinkin haastateltavalla oli hyvä, vanhempi harjoittelijavastaava, joka jaksoi opastaa ja antoi työtehtäviä tehtäväksi. 7 kuukauden palkaton harjoittelu oli tiukka paikka perheelliselle miehelle, mutta tämäkään ei tukahduttanut innostusta alaa kohtaan.

6.3.2 Miksi merille

Haastateltava oli kasvanut nuoruutensa rannikolla, ja sitä kautta meri oli tullut tutuksi. Myöhemmin ystävä oli hakeutunut opiskelemaan merenkulkua, joten tätä kautta myös haastateltava hakeutui alalle. Lisäksi haastateltava kertoi, että koneet ja tekniset laitteet kiinnostivat jo pienenä, joka edesauttoi hakeutumista konemestariksi. Vuorottelujärjestelmällä oli suuri positiivinen vaikutus.

6.3.3 Vuorottelu ja työaika laivalla?

Ensimmäinen laivaharjoittelu jakso kesti kokonaisuudessaan 7 kuukautta, mutta tässäkin oli noin 4 viikon vuorottelu. Ensimmäisessä harjoittelussa haastateltava oli ns. päivämies tämä tarkoitti säännöllistä päivittäistä työtä kello 8 - 17 välillä.

Konemestarina matkustaja-aluksella ollessaan haastateltava ajoi konevahtia eli 6 tuntia työtä ja 6 tuntia vapaa-aikaa, ja vuorottelun pituus oli 4 - 6 viikkoa kerrallaan. Vah-tijärjestelmässä oli hyvänä puolena se, että päivät kului nopeasti.

6.3.4 Vapaa-aika ja viihtyminen laivalla

Vapaa-aikaa laivalla kului kunnon ylläpitämisen parissa, eli kuntosali tuli tutuksi ja jos vaan satamassa oloaika mahdollisti, niin voi lähteä maihin polkupyöräilemään. Tietenkin laivalla harrastettiin suomalaista sosiaalista toimintaa, eli saunomista.

Mepan toimittamat kirjat, lehdet ja elokuvat olivat kovassa käytössä ja siitä haastateltava antaakin kiitosta. Haastateltava on myös hyödyntänyt ulkomailla merimieskirkon palveluja ja tiloja. Mepan liikuntakursseille haastateltava ei ole osallistunut, vaikka niitä paljon mainostettiin.

Kuntoilu laivalla ollessa jäi vähemmälle kuin maissa ollessaan, mutta tähän suurin syy oli meri olosuhteet. Ja tietenkin maissa harrastusmahdollisuudet olivat monipuoliset.

Työstä irtautuminen toimi laivalla hyvin, mutta ei tietenkään samalla tavalla kuin esimerkiksi laivalta pois lähtiessään. Laivalla ollessaan, luotetaan siihen, että siellä on osaava konemestari huolehtimassa laitteistoista sillä aikaa kun toinen on vapaa-ajan

vietossa. Tietenkin vapaa-ajalla olevan konemestarin täytyy olla työkykyinen, jos konehuoneessa tarvittaisiin nopeasti lisää apuvoimaa. Loman alkuvaiheessa laivatyöt kävivät mielessä, mutta nopeasti sekin vaihe meni ohi.

Haastateltava kertoi, ettei hänen meriuran aikana ollut internettiä laivalla miehistön käytössä, tämä olisi ollut merkittävä tekijä viihtyvyyden ja perhe-elämän kannalta, helpottamalla yhteydenpitoa.

Haastateltava kertoi, että hänen aikanaan laivoilla oli vielä päällystön ja miehistön välillä hierarkia. Varsinkin ulkomaalaisella laivalla työskennellessään siellä hierarkia oli varsin vanhakantainen. Haastateltavan mielestä hierarkia laivoilla on hyvä asia, niin pitkään kun se ei mene liiallisuuksiin vaan esimerkiksi päällystöjäsenten välillä olisi hyvä keskusteluyhteys.

Haastateltava kertoi, ettei kovinkaan paljon ole tarvinnut käyttää terveydenhoito palveluja. Ulkomaisella varustamolla terveydenhoitopalvelut toimivat paremmin kuin kotimaisilla varustamoilla. Varustamot eivät välttämättä ole aina kertoneet millä tavalla ja mihin pitää hakeutua jos sairastuu töissä tai lomalla ollessaan.

6.3.5 Miksi pois laivalta, maihin töihin?

Perhe syyt oli haastateltavalla suurin tekijä siirtyessään pois laiva työskentelystä. Maihin siirtyminen kävi melko helposti, vaikkakin laivalle takaisin siirtyminen kävi monta kertaa mielessä, varsinkin kun uuden työn myötä merenkulku oli kokoajan läsnä. Laivoilla hankittu työkokemus ja insinööritutkinto antoivat hyvät ja helpot lähdökohdat siirtymiseen. Nyt useamman vuoden maissa työskentelyn jälkeen ovat ajatukset laivalle siirtymisestä takanapäin, joskin aina välillä tulee mieleen, että takaisin merille kun lapset ovat isompia. Taloudellista vaikutusta merillä työskentelyn ja maissa työskentelyn välillä ei ole.

6.4 Haastateltava C

6.4.1 Koulutus

Haastateltava C on käynyt ammattikorkeakoulun 2000 - luvun puolivälissä. Merenkulkuala oli jatkumoa työuralle, joka oli useamman vuoden työkokemus laivanrakennuksen parissa. Tietoa koulutuksesta haastateltava etsi itse. Myös laivastossa suoritettu varusmiespalvelus antoi hiukan kuvaa alasta. Itse koulutus oli mielenkiintoisaa, mutta käytäntöä olisi saanut olla esimerkiksi työpajaopetuksen muodossa enemmän. Haastateltava oli käynyt aiemmin sähköalan ammattikoulun, josta oli hyötyä opiskelussa. Haastateltava myös kertoi, että hänen luokaltaan noin puolet olivat käyneet eri alojen ammattikouluja. Koulutuksen laajuus yllätti haastateltavan positiivisesti, ja opiskelujen myötä alkoi jo kytymään ajatus siirtymisestä maihin töihin.

6.4.2 Miksi merelle?

Haastateltava kertoi, että on ammattikoulun jälkeen hän hakeutui telakalle töihin, jossa hän oli useamman vuoden ennen opiskelujen alkua. Uusien laivojen mukana lähti hyvin usein konemestareita telakalta. Jo nuoruudesta lähtien kiinnostus erilaisia teknisiä laitteita kohtaan olivat suurena tekijänä alaa valitessa.

6.4.3 Vuorottelu ja työaika laivalla?

Haastateltava oli laivaharjoittelussa ja moottorimiehenä matkustajalaivalla, ja myös puolustusvoimien johtoveneessä, jossa hän toimi konevastaavana. Vuorottelun suhteen matkustajalaivalla oli 1:1 järjestelmä ja vuoron pituus oli noin 3 viikkoa. Puolustusvoimien aluksella oli normaali 5 päivää viikossa töitä. Matkustajalaivalla vahtityöaika oli 4 tuntia töitä ja 8 tuntia vapaata. Vuorottelun suhteen 3 viikon vuorottelu oli hyvin mieluisa.

6.4.4 Vapaa-aika ja viihtyminen laivalla

Matkustajalaivoilla on yleisesti hyvät puitteet kuntoiluun ja muuhunkin viihtyvyyteen, ja niitä haastateltava käyttikin ahkerasti. Myöskin Mepan palvelut olivat suurena apuna viihtyvyyden suhteen. Internet oli juuri tullut miehistön käyttöön joka helpotti yhteydenpitoa perheeseen ja ystäviin. Puolustusvoimissa työskennellessä haastateltava

kertoi harrastaneensa paljon kuntoilua, koska käytössä oli samat palvelut kuin varusmiehillä. Muutenkin työn ollessa päivätyötä, jossa illat olivat vapaata tuli vietettyä normaalia työssäkäyvän elämää. Laivalla oli myös mahdollisuus kehittää omia ammatillisia taitoja työajan ulkopuolella, kuten hitsausta ja metallisorvausta. Kuntoilun osalta haastateltava sanoi, ettei laivalla ollessa ole mahdollista kuitenkaan yhtä paljon sitä harrastaa kuin maissa ollessa.

Vahtityötä tehdessä ei työstä irtaantuminen ollut vaikeaa. Lomalle lähtiessä työ unohdettiin heti, kun laivalta lähti pois.

Haastateltava viihtyi hyvin laivalla ja jossain määrin jäikin kaipaamaan sitä ympäristöä siirtyessään maihin töihin.

Terveydenhuolto toimi Puolustusvoimissa erinomaisesti, eikä haastateltava valittanut myöskään matkustajalaivan terveydenhuoltopalveluja.

6.4.5 Miksi pois laivalta, maihin töihin?

Haastateltava kertoi, ettei suoranaisesti hakeutunut maihin töihin. Opiskelujen loppuvaiheessa opinnäytetyön aiheen haastateltava sai eräästä merenkulkuun liittyvästä yrityksestä, ja opinnäytetyön valmistumisen jälkeen hänelle tarjottiin työtä kyseisestä firmasta. Tosin muutto takaisin kotipaikkakunnalle ja perheen perustaminen edesauttoi valintaa. Sitä, että oliko se taloudellisesti kannattavaa siirtyä maihin töihin, ei haastateltava osannut sanoa, mutta vuositasolla palkka hiukan laski.

Seuraavan 5 vuoden sisällä paluu takaisin merille on hyvinkin mahdollista. Omat haasteet tähän kuitenkin luo pätevyyskirjojen uusiminen, jotka eivät ole enää voimassa.

Siirtyessään ensin laivanrakennusteollisuudesta merenkulun insinööriopintojen pariin ja sieltä laivojen kautta maihin töihin, on antanut hyvin laajan työkokemuksen. Ja varsinkin maatyöpaikkaa liittyen merityökokemuksesta oli todella suuri hyöty.

6.5 Haastateltava D

6.5.1 Koulutus

Haastateltava D on valmistunut merenkulun insinööriksi 2000-luvun loppupuolella. Pohjakoulutuksena haastateltavalla oli lukio. Koulutus oli haastateltavan mukaan hyvää ja laadukasta, mutta opintojen ohjauksessa oli suuria puutteita. Opintojen ohjauksen avulla olisi opinnot voineet suoritua hiukan normaalia nopeammin. Myös opinnäytetyön merkitystä haastateltava kyseenalaistaa, varsinkin teknisellä alalla, jossa olisi tärkeämpää osata asia käytännöllisesti.

Tietoa alasta ja koulutusmahdollisuuksista haastateltava sai varusmiespalveluksen aikana, jonka hän suoritti laivastossa.

Opiskelujen ohella suoritettu laivaharjoittelu oli erinomainen paikka kokeilla jo opittuja asioita käytännössä. Harjoittelu, haastateltava suoritti ulkomaan lipun alla olevissa laivoissa, joissa oli moni kansallinen miehistö.

6.5.2 Miksi merille?

Tekninen ala kiinnosti, jonkinlainen kipinä syntyi varusmies aikana. Toisaalta meri oli hieman vieraampi käsite sisämaasta syntyisille. Mutta ei ole kaduttanut merelle lähtöä, ja varsinkin kun opiskelujen ohessa saadut valmiudet on hyvä pohja siirtyä maihin töihin jos niin haluaa.

6.5.3 Vuorottelu ja työaika laivalla?

Vuorottelu laivoilla on nykyään noin 4 viikkoa töitä ja 4 viikkoa vapaata, mutta laajasti sanottuna 4 - 6 viikkoa töitä ja saman verran vapaata. Mutta harjoitteluajana kun työkokemusta piti hankkia opiskelujen ehdoilla, niin silloin pisin yhtäjaksoinen työjakso oli 3 kuukautta, mutta nykyään paras vuorottelu on tuo 4 viikkoa.

Laivalla työaika on ollut aina päivätyötä, ja tietenkin päivystysvuorojen kera. Nykyään konepäällikkönä työaika on niin sanotusti ympärivuorokautinen, mutta käytännössä päivätyötä lisättynä satamaan tulot ja lähdöt.

6.5.4 Vapaa-aika ja viihtyminen laivalla

Haastateltava kertoi, että hän viihtyy laivalla hyvin, mutta tosin pienillä panostuksilla varustamot voisivat lisätä viihtyvyyttä huomattavasti. Tällä haastateltava tarkoitti, että laivat alkavat olla sen verran vanhoja, joten esimerkiksi hyttien kunto alkaa rapistua. Internetin vapaa käyttö laivalla on suuri etu, joka helpottaa yhteydenpitoa perheeseen ja ystäviin.

Myöskin Mepan palvelut tulivat hyvin esille, ja ne olivat haastatellun mielestä maksunsa arvoisia. Merimieskirkon palveluita haastateltu ei ole käyttänyt, kun satunnaisesti ulkomailla. Mepan toimittamat elokuvat ja lehdet onkin kovassa käytössä ja Mepa myös toimittaa myös erilaisia harrastelehtiä pyydettäessä.

Liikunnan osalta haastateltava kertoi, ettei ole harrastanut sitä kovinkaan paljoa maisa ollessaan ja näin ollen hyötyliikunta on ainut liikuntamuoto mitä tulee harrastettua. Mutta laivalla jolla haastateltava tällä hetkellä työskentelee, niin on hyvät mahdollisuudet harrastaa, esimerkiksi salibandyä ja sulkapallon pelaamista, myös kuntosali on riittävän kokoinen ja laadukas.

Työstä irrottautuminen on töissä ollessa hyvin vaikeaa, sillä konepäälliköllä on iso vastuu. Mutta irrottautumiseen auttaa suomalaisen perinteen mukaan sauna ja pari saunaolutta. Lomalla ollessaan työstä on helpompi irrottautua, mutta toisaalta nykyisten nopeiden aikataulujen takia, vaihdot tapahtuvat niin nopeasti, että joskus alkulomasta joutuu vielä olemaan puhelimella yhteydessä laivalle työasioiden tiimoilta. Nopeat aikataulut myös lisäävät työn aiheuttamaan stressiä, kun koneiden huollot täytyy saada tehtyä satamassa, ja ylimääräisiä niin sanottuja huoltopäiviä ei nykyisellä linjalä ole.

Haastateltava toi myös yhtenä osana laivalla viihtymiseen toimivat työterveyspalvelut. Nykyisessä varustamossa ne eivät toimi, mutta hyvin toimivina se olisi suurena etuna, jos voisi mennä sairastuessaan suoraan yksityiselle vastaanotolle ja varustamo maksaisi kulut.

6.5.5 Miksi pois laivalta, maihin töihin?

Haastateltava kertoi, ettei ole vakavissaan harkinnut siirtymistä maihin töihin. Tosin muutamiiin maatyöpaikka ilmoituksiin haastateltava on vastannut, mutta ne ovat karsiutuneet pois palkan takia. Tällä hetkellä haastateltava odottaakin enemmän, että saisi vaihtelun vuoksi vaihtaa laivaa varustamon sisällä.

Nykyinen vuorottelu antaa hyvät mahdollisuudet viettää normaalia perhe-elämää, kun laivakin käy nykyisessä kotikaupungissa.

Haastateltava kertoikin, että näkee tällä hetkellä tulevaisuutensa laivoilla, ja varsinkin uran alkuvaiheen työkokemus ulkomaisessa laivassa on pienentänyt kynnystä hakeutua ulkomaille töihin, jossa palkka on parempi mutta vuorottelu pitempää. Nykyisen työn antama työkokemus on haastateltavan mielestä arvokasta, niin merenkulun kuin erilaisten maatyöpaikkojenkin suhteen.

6.6 Haastateltava E

6.6.1 Koulutus

2000 - luvun alkupuolella opiskellut konemestari on käynyt toisen asteen koulutuksen ja on tällä hetkellä ammattikorkeakoulussa opiskelemassa insinööriksi. Toisen asteen koulutuksesta haastateltava on sitä mieltä, että se antaa erinomaiset lähtökohdat merelle lähtöön. Myös ammattikorkeakoulun opetus saa kiitosta, tosin aikuisopinnoissa aikataulu on pielessä siltä osin, että viikoittainen tuntimäärä on liian pieni. Tämän takia turhautuminen tulee hyvin helposti ja mieli siirtyä takaisin työelämään heti on suuri.

Ammatillisesta koulutuksesta haastateltava sai tietoa Next step messuilta sekä omalta yläasteen opinnohjaajalta. Aikuisopinnoista tietoa haastateltava sai työkavereilta sekä internetistä.

6.6.2 Miksi merille?

Haastateltava kertoi, ettei varsinaisesti suunnitellut merialaa, mutta kokeilumielessä lähti kouluun ja huomasi viihtyvänsä alalla. Ei voida vähätellä myöskään merellisen kotikaupungin merkitystä.

Myös positiivinen kokemus ensimmäisestä laivanharjoittelusta vahvisti tätä tunnetta, että on oikealla alalla. Toisaalta kiinnostus teknisiin laitteisiin, ja hiukan eksoottisempi työ antoi myös kipinän alaa kohtaan.

Tällä hetkellä haastateltava toimii 2. konemestarina rahtilaivalla ja on viihtynyt jo useamman vuoden ajan vakituisessa työsuhteessa. Haastateltava kertoo, ettei vakituinen työ ole kuitenkaan tällä alalla pakollinen, vaan niin sanottuna vikaeraajana eli toisin sanoen määräaikaisena on hyvät mahdollisuudet kiertää erilaisia laivatyyppejä.

6.6.3 Vapaa-aika ja viihtyminen laivalla

Yleisesti haastateltava on viihtynyt laivoilla, ja hän painottaakin, että muulla miehistöllä on ollut suuri merkitys laivalla viihtymiseen. Haastateltava toteaa, että huonossa kunnossa olevalla laivallakin viihtyy, vaikka olisi paljonkin työtä tehtävänä, jos muu porukka on hyvää.

Haastateltava on uransa aikana työskennellyt niin vanhoissa laivoissa kuin uusissakin, joten viihtyvyyteen vaikuttavat asiat on ollut hyvin erilaisia. Vanhoissa laivoissa ei ollut televisiota tai internetiä ja laivan reititkin olivat niin hankalia, ettei Mepan palvelut toiminut oikein hyvin. Tällöin laivalla harrastettiin kortin peluuta ja tikan heittoa. Uudemmissa laivoissa kun internet yleisty, oli helpompaa pitää yhteyttä ystäviin netin välityksellä. Toisaalta internetin yleistymisen vuoksi laivoilla niin sanottu yhteinen tekeminen on vähentynyt, kun illat jokainen viettää hyteissään ja surffaa netissä.

Varustamot voisivat kehittää paremmin miehistön viihtyvyyttä laivoilla, sillä onhan ne miehistön toinen koti puolet vuodesta. Haastateltavan mielestä tuntuu, ettei varustamo kiinnosta kuinka merimiehet laivoilla viihtyy, verraten kuinka erilaisia viihtyvyyttä lisäävää toimintaa maatyöpaikoissa on, kuten liikunta- ja kulttuurisetelit ja muuta työkykyä ylläpitävää toimintaa. Myöskin laadukas terveydenhuolto olisi suuri etu varustamoissa, kuten sairaskassa maatyöpaikoissa.

Moottorimiehenä ollessaan haastateltava kertoi, että työstä vapaalle siirtyminen onnistui erittäin hyvin, koska vastuuta ei kuitenkaan ollut niin paljoa. Konemestarina toimiessaan työstä irrottautuminen on hankalampaa, ja vapaalla ollessaankin haastateltava kertoo konehälytyksen kuullessaan tarkistavan mikä hälyttää.

Toisaalta laivalta pois lähtiessä työt unohtuvat heti, ja tämä johtuukin siitä, ettei haastateltava pysty kotoa käsin millään tavoin vaikuttamaan koneisiin, vaan siellä on osava vaihtopari.

6.6.4 Miksi pois laivalta, maihin töihin?

Haastateltava kertoi, että on vakavissaan hakeutumassa maihin töihin, kun saa insinööri opinnot valmiiksi. Suurimmalta osalta syynä tähän on kokeilla, kuinka pitkälle merenkulun insinööriopinnot riittää. Mutta tarkoituksen on kuitenkin etsiä merenkulun liittyvää työtä. Toisaalta haastateltava kertoi, että laivalla jatkaminen ei ole pois suljettu ja taloudellisesti maihin siirtyminen ei välttämättä ole edes kannattavaa. Myöskin 10 vuoden laiva uran aikana on alkanut kaipaamaan uudenlaisia haasteita. Toisaalta konepäällystölle on vielä paljon työtä tarjolla, joten uusia haasteita voisi löytää vaihtamalla erilaiseen laivaan.

6.7 Tutkimukseen osallistuneiden kuvaus konepäällystön työstä laivalla.

Kaikilla haastateltavilla oli hyvin selkeä kuva työstä laivalla. Kaikki haastateltavat ovat aloittaneet työnsä miehistö tehtävistä konehuoneessa. Ylentyneet päällystätehtäviin koulutuksen myötä. Pääsääntöisesti kaikki haastateltavat olivat tietoisia siitä, että työ laivalla on niin sanottua haalari hommia. Tällä tarkoitetaan, työ laivalla on käytännön läheistä.

Haastateltavista pelkästään A:lla oli jonkinlainen käsitys alasta laivalle mennessä. Haastateltavista C ja D olivat suorittaneet varusmiespalveluksen merivoimien aluksen koneosastolla, ja näin ollen saanut jonkinlaisen kuvan laivan konehuoneessa työskentelystä.

Haastateltavat kokevat työn laivalla haasteelliseksi sekä mielenkiintoiseksi. Suurin haaste laivalla työskentelyssä haastateltavien mielestä oli sääolosuhteet, sekä pitkät poissa olot läheisten luota.

Haastateltavilla oli hyvin yhtenäinen kuvaus työstä laivalla. Työjakson pituuden jakson on kaikilla ollut noin kuukausi, tosin haastateltavat B ja D ovat olleet noin 6 kuukautta yhtäjaksoisesti harjoittelijana laivalla.

6.8 Tutkimukseen osallistuneiden näkemyksiä laivatyöhön houkuttelevista tekijöistä

Haastateltavista A ja B lähtivät laivalle töihin ystävien houkuttelemana. Haastateltava A:n mukaan 1970-luvulla oli helppo siirtyä laivalle, koska laivalle pääsi töihin, kun oli tarvittavat paperit kunnossa, eli passi ja terveystodistus.

Haastateltavat C ja D saivat kipinän alalle, merivoimissa suoritettuna asepalveluksen aikana. Haastateltava E eksyi omien sanojen mukaan vahingossa alalle, mutta tunne oikeasta valinnasta vahvistui positiivisen laivaharjoittelujakson myötä.

Laiva työhön houkuttelevina tekijöinä tuli esiin pitkät vapaa jaksot, sekä kiinnostus tekniikkaan. Tosin myös jonkinlainen merimies romantiikka pitkineen merimatkoineen ja satamassa oloaikoneen oli yksi tekijä.

6.9 Tutkimukseen osallistuneiden näkemyksiä laivatyössä pitävistä tekijöistä

Haastateltavista D ja E työskentelivät laivalla vakituisesti haastattelujen aikana, ja heidän mielestä, laivatyössä pitäviä tekijöitä on vuorottelu sekä palkkaus. Haastateltavista A:n mukaan laivatyössä 1970-1980-luvulla vakituinen työsuhde sekä mahdollisuudet nousujohteiseen uraan olisi ollut suuri asia, mikä olisi pitänyt laivalla pitämään.

6.10 Tutkimukseen osallistuneiden näkemyksiä laivatyöstä poistyvistä tekijöistä

Kaksi haastateltavista kertoi syyksi laivalta pois siirtymiselle perhesyyt sekä perheen perustamisen. Yksi haastateltavista kertoi syyksi urakehityksen hidastumisen. Yhtenä tekijänä nousi myös esiin edut, esimerkiksi terveydenhuolto palvelut, jotka on osassa varustamoista hoidettu lain määräämän minimi asetusten mukaan. Myös 2000-luvun puolivälissä laivalla on ollut huonot yhteydenpito mahdollisuudet, esimerkiksi internet yhteyttä ei ole ollut laivoilla. Myös palkkaus nousi tässäkin esille. Neljä viidestä haastateltavasta sanoi, että 1000€ kuukaudessa lisää palkkaa. Tosin samassa yhteydessä

kehuttiin 1:1 vuorottelujärjestelmää, jonka avulla 6 kuukautta vuodessa on palkallista vapaata.

7 POHDINTOJA

Haastattelut olivat melkoisen samantapaisia kaikki, ja hyvin vapaamuotoisia, johtuen siitä, että kaikki haastateltavat olivat entuudestaan tuttuja. Kysymykset oli kerätty Stay onboard –hankkeen kyselystä, ja niitä täytyi hieman muotoilla jo maissa työskenteleville sopivaksi.

Koulutuksen suhteen kolme on käynyt ammattikorkeakoulua, yksi teknisen koulun ja yksi 2.asteen merenkulun koulutuksen, jonka jälkeen ammattikorkeakoulun aikuislinjaa.

Ammattikorkeakoulu sai kiitosta valinnaisista kursseista, jotka mahdollistaa siirtymisen esimerkiksi voimalaitokselle töihin. Mutta nousi myös kritiikkiä, kuten tuntien perumisia ja toisaalta osittain liian vähäinen käytännönharjoittelu. Kiitosta sai myös, että merenkulun insinöörinkoulutus on laaja, eli on laajempaa kuin pelkästään dieseltekniikka.

Jo maihin siirtyneiden yleisimpinä syinä oli perhe syyt, ja muutos entisaikaan nähden tässä asiassa muuttunut. Entisaikaankin oli merimiehillä perheet ja lapsia, vaikka työjakson pituus oli helposti 6 - 18 kuukautta. Toisaalta vielä nykypäivänäkin merimies kohtaa kysymyksiä, kuinka perhe elämä onnistuu kun on pitkiä aikoja poissa kotoa. Tähän on kuitenkin yhtä monta vastausta kuin on vastaajaakin. Eli toiset kokevat sen raskaaksi ja hankalaksi ja toiset pitävät sitä hyvin toimivina. Toisaalta perhe elämän ja merityön yhteensovittaminen vaatii myös puolison ymmärrystä.

Taloudellisesti merityö ei häviä vertailussa maissa saman tyyppisiin töihin verrattuna. Toisaalta laivalla työskentelevillä on nykypäivän vuorottelun vuoksi puolet vuodessa vastikevapaata. Muutamalta haastateltavalta tuli kritiikkiä palkanlisiä kohtaan, siitä syystä, ettei merenkulun piirissä tunneta ilta- tai pyhäisiä. Palkan merkitys oli myös työhön houkutteleva, mutta myös pois työntävä. Tämä edellä mainittu asian osa haastateltavista koki, että laivalla työaikana ansaittu palkka oli liian pieni, mutta vapaa jakson ansiosta palkan merkitys muuttui, sillä vuoden ansiot muodostui kuitenkin 6 kuukauden laivalla olon mukaan.

Urakehitys on ollut kaikilla haastateltavilla hyvin jouheva, tosin yksi haastateltavista kertoi yhdeksi syyksi sen, ettei saanut vakituista työsopimusta. Varsinkin uran alkuvaiheen palkattomat laivaharjoittelut oli hankalat opiskelijoille, joitten olisi pitänyt saada kerättyä rahaa opiskelujaan varten. Mutta ensimmäisten pätevyyskirjojen myötä palkallisia laivapaikkoja alkoi löytyä. Hyvin nopeasti vahtikonemestarin pätevyyskirjojen myöntämisen jälkeen löytyi haastatelluille 2.konemestarin työtehtäviä. Ja yhdellä haastatelluista urakehitys on ollut niin nopeaa, että hän sai konepäällikön paikan hyvin nopeasti ylikonemestarin pätevyyskirjan myöntämisen jälkeen.

Viihtyvyyden kannalta kaikki haastateltavat olivat sitä mieltä, että Mepan eli merimiespalvelun toiminta on hyvää ja sen vaikutus laivalla viihtymiseen on suuri. Merimieskirkon toiminta sai myös kiitosta, ja varsinkin ulkomailla tästä on suuri apu, jos merimies pääsee laivalta käyttämään kirkon palveluita.

Varustamoiden panostus laivojen viihtyvyyteen ei saanut paljoa kiitosta haastatelluilta. Internet on yleistynyt laivoilla viimeisen 5 vuoden aikana, vaikkei internetin nopeus ole päätä huimaava on se riittävä, kysyin haastateltavilta, että olisiko netin nopeuden pitänyt olla sellainen, että esimerkiksi webkameran käyttö olisi ollut mahdollista. Vastaus tähän oli, ettei webkameraan tarvittavaan nopeutta tarvita.

Kahdessa haastattelussa nousi esille työterveyspalvelut, joihin toivottiin parannusta. Molemmat haastatelluista kertoi, että tulevaisuutta ajatellen hyvä, esimerkiksi mahdollisuus yksityisvastaanoton käyttöön olisi hyvä etuisuus työpaikkaa valitessa.

Jatkotutkimuksena olisi hyvä tutkia, miten merenkulkijoiden terveystalvveluita voitaisiin kehittää.

LÄHTEET

1. Opetushallitus 2013. Opintoluotsi
<http://www.opintoluotsi.fi/fi-FI/> 15.5.2013
2. Kymenlaakson ammattikorkeakoulu 2013. Hakijalle
<http://www.kyamk.fi/hakijalle/> 25.4.2013
3. Työ- ja elinkeinoministeriö 2014. Ammattinetti
http://www.ammattinetti.fi/ammattit/detail/418_ammatti 25.4.2013
4. Työterveyslaitos. 2013. Laivatyöolosuhteet
<http://www.ttl.fi/fi/toimialat/liikenne/laivatyo/sivut/default.aspx> 16.5.2013
5. Merimiespalvelutoimisto 2013
http://www.mepa.fi/fin/tietoa_meista/ 20.5.2013
6. Merimiespalvelutoimisto 2013 Tietoa meistä
http://www.mepa.fi/fin/tietoa_meista/ 20.5.2013
7. Merimiespalvelutoimistoa 2013 Tietoa Meistä
http://www.mepa.fi/fin/tietoa_meista/ 20.5.2013
8. Merimieskirkko 2014
<http://www.merimieskirkko.fi/17-tyo-laivoilla> 18.5.2013
9. Trafi 2014 Merenkulku miehitys ja pätevyudet
http://www.trafi.fi/merenkulku/miehitys_ja_patevyudet/patevyyskirjat/konepaallysto/konepaallikkokirja_alukset_alle_3_000_kw
10. Työ- ja elinkeinoministeriö 2014. Ammattinetti
http://www.ammattinetti.fi/ammattit/detail/418_ammatti 25.4.2013
11. Työ- ja elinkeinoministeriö 2014. Ammattinetti
http://www.ammattinetti.fi/ammattit/detail/418_ammatti 25.4.2013
12. Godby Shipping Ab Mv Mistaril 1.mestari Sami Levander haastattelu 30.1.2014
13. Työ- ja elinkeinoministeriö 2014. Ammattinetti
http://www.ammattinetti.fi/ammattit/detail/418_ammatti 25.4.2013
14. Suomen konepäällystöliitto Ry 2013 sopimukset
<http://www.konepaallystoliitto.fi/sopimukset/merenkulku> 17.3.2014
15. Suomen konepäällystöliitto Ry 2013 sopimukset
<http://www.konepaallystoliitto.fi/sopimukset/merenkulku> 17.3.2014
16. Hirsjärvi & Hurme Teemahaastattelu 1985 s.128